TIESAS SPRIEDUMS (ceturtā palāta)

2008. gada 22. decembrī *

Lieta C-549/07

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši EKL 234. pantam, ko *Handelsgericht Wien* (Austrija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2007. gada 30. oktobrī un kas Tiesā reģistrēts 2007. gada 11. decembrī, tiesvedībā

Friederike Wallentin-Hermann

pret

Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA.

TIESA (ceturtā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], tiesneši T. fon Danvics [*T. von Danwitz*], E. Juhāss [*E. Juhász*], Dž. Arestis [*G. Arestis*] un J. Malenovskis [*J. Malenovský*] (referents),

* Tiesvedības valoda — vācu.

ģenerāladvokāte E. Šarpstone [*E. Sharpston*],
sekretārs R. Grass [*R. Grass*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— *Wallentin-Hermann* vārdā — pati, *Rechtsanwältin*,

— *Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA* vārdā — O. Borodajkevičs [*O. Borodajkewycz*], *Rechtsanwalt*,

— Austrijas valdības vārdā — E. Rīdls [*E. Riedl*], pārstāvis,

— Grieķijas valdības vārdā — S. Hala [*S. Chala*] un D. Cagaraki [*D. Tsagkaraki*], pārstāves,

— Polijas valdības vārdā — M. Dovgjelevičs [*M. Dowgielewicz*], pārstāvis,

— Portugāles valdības vārdā — L. Fernandišs [*L. Fernandes*], pārstāvis,

— Apvienotās Karalistes vārdā — K. Gibsa [*C. Gibbs*], pārstāve, kurai palīdz D. Bīrds [*D. Beard*], *barrister*,

— Eiropas Kopienu Komisijas vārdā — R. Vidāls Puī [*R. Vidal Puig*] un M. Folkomere [*M. Vollkommer*], pārstāvji,

ņemot vērā pēc ģenerāladvokātes uzklausīšanas pieņemto lēmumu izskatīt lietu bez ģenerāladvokāta secinājumiem,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 5. panta 3. punktu Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regulā (EK) Nr. 261/2004, ar kuru paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (OV L 46, 1. lpp.).

2 Šis lūgums tika iesniegts prāvā starp Valentīnu-Hermani [*Wallentin-Hermann*] un *Alitalia — Linee Aree Italiane SpA* (turpmāk tekstā — "*Alitalia*") pēc aviosabiedrības atteikuma izmaksāt kompensāciju prasītājai pamata lietā, kuras lidojums tika atcelts.

Atbilstošās tiesību normas

Starptautiskās tiesības

3 Konvenciju par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju, kas 1999. gada 28. maijā noslēgta Monreālā (turpmāk tekstā — "Monreālas konvencija"), Eiropas Kopiena parakstīja 1999. gada 9. decembrī, un tā Kopienas vārdā tika apstiprināta ar Padomes 2001. gada 5. aprīļa Lēmumu 2001/539/EK (OV L 194, 38. lpp.). Kopienā šī konvencija stājās spēkā 2004. gada 28. jūnijā.

4 Monreālas konvencijas 17.–37. pants veido tās III nodaļu "Pārvadātāja atbildība un zaudējumu kompensācijas apjoms".

5 Šīs konvencijas 19. pantā "Aizkavēšanās" ir noteikts:

"Pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumiem, kas radušies pasažieru, bagāžas vai kravas gaisa pārvadājuma aizkavēšanās dēļ. Tomēr pārvadātājs nav atbildīgs par zaudējumiem, kas radušies aizkavēšanās dēļ, ja viņš pierāda, ka viņš, viņa darbinieki un aģenti veikuši visus pamatoti nepieciešamos pasākumus, lai izvairītos no zaudējumiem, vai arī viņam vai viņiem nebija iespējams veikt šādus pasākumus."

Kopienu tiesības

6 Regulā Nr. 261/2004 ir ietverti šādi apsvērumi:

"(1) Kopienas rīcībai gaisa satiksmes nozarē cita starpā ir jābūt vērstai uz to, lai nodrošinātu augsta līmeņa pasažieru aizsardzību. Turklāt ir jāņem vērā vispārējās patērētāju aizsardzības prasības.

(2) Iekāpšanas atteikums un lidojumu atcelšana vai ilga kavēšanās rada nopietnas problēmas un sarežģījumus pasažieriem.

[..]

(12) Ir jāmazina [..] grūtības un neērtības, kas pasažieriem rodas lidojumu atcelšanas dēļ. Tās var mazināt, liekot gaisa pārvadātājiem par lidojumu atcelšanu pasažierus informēt jau pirms plānotā izlidošanas laika un turklāt piedāvāt pasažieriem piemērotu maršruta maiņu, lai viņi var izmainīt savus plānus. Ja gaisa pārvadātāji to nav darījuši, tiem jāizmaksā pasažieriem kompensācija, izņemot gadījumus, kad lidojuma atcelšana notiek ārkārtējos apstākļos, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja veiktu visus iespējamos pasākumus.

[..]

(14) Saskaņā ar Monreālas konvenciju apkalpojošo gaisa pārvadātāju saistības ir jāierobežo vai jāatceļ ārkārtēju apstākļu gadījumos, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja veiktu visus iespējamos pasākumus. Šādi apstākļi var rasties jo īpaši politiskas nestabilitātes, meteoroloģisko apstākļu, kas nav piemēroti attiecīgā lidojuma veikšanai, drošības riska, negaidītu lidojuma drošības trūkumu un streiku dēļ, kas ietekmē apkalpojošā gaisa pārvadātāja darbību.

(15) Par ārkārtējiem apstākļiem uzskata tos, kuros gaisa satiksmes pārvaldības lēmums attiecībā uz noteiktu gaisa kuģi noteiktā dienā izraisa ilgu kavēšanos, kavēšanos līdz nākamajai dienai vai viena vai vairāku šā gaisa kuģa lidojumu atcelšanu, pat ja attiecīgais gaisa pārvadātājs ir veicis visus iespējamos pasākumus, lai izvairītos no lidojumu kavēšanās vai atcelšanas."

7 Regulas Nr. 261/2004 5. pantā "Atcelšana" ir noteikts:

"1. Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

a) apkalpojošais gaisa pārvadātājs piedāvā atbalstu saskaņā ar 8. pantu un

b) apkalpojošais gaisa pārvadātājs piedāvā atbalstu saskaņā ar 9. panta 1. punkta a) apakšpunktu un 2. punktu, kā arī maršruta maiņas gadījumā, ja plānojamais jaunā reisa izlidošanas laiks ir vismaz dienu pēc atceltā reisa izlidošanas laika, atbalstu, kas paredzēts 9. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā, un

c) ir tiesības saskaņā ar 7. pantu no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saņemt kompensāciju, ja vien:

i) pasažieri nav informēti par atcelšanu vismaz divas nedēļas pirms paredzētā izlidošanas laika vai

ii) pasažieri nav informēti par atcelšanu laika posmā no divām nedēļām līdz septiņām dienām pirms paredzētā izlidošanas laika un viņiem nav piedāvāta

maršruta maiņa, sakarā ar kuru viņi var izlidot ne vairāk kā divas stundas pirms paredzētā izlidošanas laika un sasniegt savu galamērķi mazāk nekā četras stundas pēc iepriekš paredzētā ielidošanas laika, vai arī

iii) pasažieri nav informēti par atcelšanu mazāk nekā septiņas dienas pirms paredzētā izlidošanas laika un viņiem nav piedāvāta maršruta maiņa, sakarā ar kuru viņi var izlidot ne vairāk kā vienu stundu pirms iepriekš paredzētā izlidošanas laika un sasniegt savu galamērķi mazāk nekā divas stundas pēc paredzētā ielidošanas laika.

[..]

3. Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav jāmaksā kompensācija saskaņā ar 7. pantu, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi.

[..]"

8 Regulas Nr. 261/2004 7. panta "Tiesības saņemt kompensāciju" 1. punktā ir noteikts:

"Ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieri saņem kompensāciju šādā apmērā:

a) EUR 250 par visiem lidojumiem 1500 kilometru vai mazākā attālumā;

b) EUR 400 par visiem lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1500 kilometru attālumā un par visiem citiem lidojumiem 1500 līdz 3500 kilometru attālumā;

c) EUR 600 par visiem lidojumiem, uz ko neattiecas a) vai b) apakšpunkts.

[..]"

Pamata prāva un prejudiciālie jautājumi

9 No lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu izriet, ka Valentīna-Hermane sev, savam vīram un meitai rezervēja *Alitalia* trīs vietas lidojumam no Vīnes (Austrija) uz Brindizi [*Brindisi*] (Itālija) ar pārsēšanos Romā (Itālija). Izlidošana no Vīnes bija paredzēta 2005. gada 28. jūnijā plkst. 6.45, un ierašanās Brindizi bija paredzēta tajā pašā dienā plkst. 10.35.

10 Pēc reģistrācijas visi trīs pasažieri piecas minūtes pirms paredzētā izlidošanas laika tika informēti, ka viņu lidojums ir atcelts. Viņi tika pārcelti uz aviosabiedrības *Austrian Airlines* reisu uz Romu, kur viņi ieradās plkst. 9.40, proti, 20 minūtes pēc viņu saistītā izlidošanas laika uz Brindizi, ko viņi līdz ar to nokavēja. Valentīna-Hermane un viņas ģimene Brindizi ieradās plkst. 14.15.

11 *Alitalia* lidojuma no Vīnes atcelšanas iemesls bija komplekss dzinēja bojājums, kas ietekmēja turbīnu un ko iepriekšējā vakarā atklāja pārbaudes laikā. *Alitalia* par to tika informēta pirms šī lidojuma plkst. 1.00 naktī. Gaisakuģa remonts, kam bija nepieciešama rezerves daļu sagāde un speciālisti, tika pabeigts 2005. gada 8. jūlijā.

12 Valentīna-Hermane sakarā ar viņas lidojuma atcelšanu, pamatojoties uz Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu un 7. panta 1. punktu, pieprasīja *Alitalia* maksāt kompensāciju EUR 250 apmērā, kā arī telefona izdevumus EUR 10 apmērā. *Alitalia* šo prasību noraidīja.

13 Valentīnas-Hermanes ierosinātā tiesas procesa ietvaros *Bezirksgericht für Handelssachen Wien* (Vīnes apgabala Komerclietu tiesa) apmierināja viņas kompensācijas prasību ar pamatojumu, ka attiecīgo lidaparātu skārušās tehniskās problēmas neesot "ārkārtēji apstākļi", kas atbrīvo no kompensācijas maksāšanas, kā tas ir paredzēts Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktā.

14 *Alitalia* par šo lēmumu iesniedza apelācijas sūdzību *Handelsgericht Wien* (Vīnes Tirdzniecības tiesa), kas nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālos jautājumus:

"1) Vai tie ir ārkārtas apstākļi [..] Regulas Nr. 261/2004 [..] 5. panta 3. punkta nozīmē, ņemot vērā Regulas preambulas četrpadsmito apsvērumu, ja sakarā ar lidmašīnas tehnisku problēmu, it īpaši dzinēja bojājumu, lidojums tiek atcelts, un vai 5. panta 3. punktā paredzētie atbrīvojuma iemesli ir jāinterpretē Monreālas konvencijas noteikumu (19. panta) nozīmē?

2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša, vai gaisa pārvadātāji, kuri lidojumu atcelšanu, kas notiek biežāk par vidusmēra rādītāju, pamato ar tehniskām problēmām, kā iemeslu var norādīt ārkārtas apstākļus Regulas [Nr. 261/2004] 5. panta 3. punkta nozīmē, ņemot vērā vienīgi šo gadījumu biežumu?

3) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša, vai gaisa pārvadātājs ir veicis visus Regulas [Nr. 261/2004] 5. panta 3. punktā paredzētos "iespējamos pasākumus", ja viņš pierāda, ka ir izpildījis likumā noteiktās minimālās lidmašīnas tehniskās apkopes prasības, un vai tas ir pietiekami, lai gaisa pārvadātāju atbrīvotu no [šīs] regulas 5. un 7. panta noteikumos paredzētā pienākuma maksāt kompensāciju?

4) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir noliedzoša, vai ārkārtas apstākļi Regulas [Nr. 261/2004] 5. panta 3. punkta nozīmē ir nepārvaramas varas apstākļu vai dabas katastrofu izraisīti gadījumi, kas nav saistīti ar tehniskiem defektiem un tādējādi atrodas ārpus gaisa pārvadātāju darbības lauka?"

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo un ceturto jautājumu

15 Ar savu pirmo un ceturto jautājumu, kas ir jāizskata kopā, iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts, skatot to šīs regulas preambulas četrpadsmitā apsvēruma kontekstā, ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisakuģa tehniska problēma, kas izraisa lidojuma atcelšanu, ir ietverta jēdzienā "ārkārtēji apstākļi" šīs normas nozīmē, vai arī gluži pretēji šis jēdziens aptver cita rakstura situācijas, kas nav saistītas ar tehniskām problēmām. Iesniedzējtiesa tāpat jautā, vai minētajā normā noteiktie atbrīvojuma iemesli ir jāinterpretē saskaņā ar Monreālas konvencijas noteikumiem un it īpaši tās 19. pantu.

16 Jākonstatē, ka ārkārtēju apstākļu jēdziens nav definēts Regulas Nr. 261/2004 2. pantā. Šis jēdziens nav arī definēts citos šīs regulas pantos.

17 Tomēr saskaņā ar pastāvīgo judikatūru tādu jēdzienu nozīme un tvērums, kuriem Kopienu tiesības nesniedz nekādu definīciju, ir jānoskaidro saskaņā ar to ierasto nozīmi ikdienas valodā, ņemot vērā kontekstu, kādā tie tiek lietoti, un tiesiskā regulējuma, kura daļu tie veido, sasniedzamos mērķus. Turklāt, ja šie jēdzieni parādās normā, kura veido izņēmumu no principa vai — vēl precīzāk — no Kopienu noteikumiem, kuros paredzēta patērētāju tiesību aizsardzība, tie ir jāsaprot tādējādi, lai šo normu varētu interpretēt šauri (šajā sakarā skat. 2005. gada 10. marta spriedumu lietā C-336/03 *easyCar*,

Krājums, I-1947. lpp., 21. punkts un tajā minētā judikatūra). Turklāt Kopienu tiesību akta preambula var precizēt tā saturu (šajā sakarā skat. it īpaši 2006. gada 10. janvāra spriedumu lietā C-344/04 *IATA* un *ELFAA*, Krājums, I-403. lpp., 76. punkts).

18 Tāpēc Regulas Nr. 261/2004 5. panta mērķi, kurā ir noteikti gaisa pārvadātāja pienākumi lidojuma atcelšanas gadījumā, skaidri izriet no šīs regulas preambulas pirmā un otrā apsvēruma, saskaņā ar kuriem Kopienas rīcībai gaisa satiksmes nozarē cita starpā ir jābūt vērstai uz to, lai nodrošinātu augsta līmeņa pasažieru aizsardzību un ņemtu vērā vispārējās patērētāju tiesību aizsardzības prasības, tādēļ ka lidojuma atcelšana pasažieriem rada nopietnus sarežģījumus (šajā sakarā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *IATA* un *ELFAA*, 69. punkts).

19 Kā izriet no Regulas Nr. 261/2004 preambulas divpadsmitā apsvēruma un 5. panta, Kopienu likumdevējs ir paredzējis mazināt grūtības un neērtības, kas pasažieriem rodas lidojumu atcelšanas dēļ, rosinot gaisa pārvadātājus par to paziņot iepriekš un zināmos apstākļos piedāvāt noteiktiem kritērijiem atbilstošu maršruta maiņu. Gadījumā, ja gaisa pārvadātāji šādus pasākumus nevar veikt, Kopienu likumdevējs ir vēlējies, lai tie maksātu pasažieriem kompensāciju, izņemot gadījumus, kad lidojuma atcelšana notiek ārkārtēju apstākļu dēļ, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja būtu veikti visi iespējamie pasākumi.

20 Šādā kontekstā skaidri saprotams, ka, ja Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā ir noteikts princips pasažieru tiesībām uz kompensāciju lidojuma atcelšanas gadījumā, tā paša panta 3. punkts, kurā ir noteikti apstākļi, kādos apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav pienākuma maksāt šādu kompensāciju, ir jāuzskata par atkāpi no šī principa. Tādēļ šis pēdējais noteikums ir jāinterpretē šauri.

21 Šajā sakarā Kopienu likumdevējs ir norādījis, kā tas izriet no Regulas Nr. 261/2004 preambulas četrpadsmitā apsvēruma, šādi apstākļi var rasties it īpaši politiskās nestabilitātes, meteoroloģisko apstākļu, kas nav piemēroti attiecīgā lidojuma veikšanai, drošības riska, negaidītu lidojuma drošības trūkumu un streiku dēļ, kas ietekmē gaisa pārvadātāja darbību.

22 No šādas norādes Regulas Nr. 261/2004 preambulā izriet, ka Kopienu likumdevējs ir paredzējis nevis to, ka šādi notikumi, kuru uzskaitījums turklāt ir tikai norādošs, paši ir ārkārtēji apstākļi, bet gan tikai to, ka tie šādus apstākļus var izraisīt. No tā izriet, ka visi šādus notikumus aptverošie apstākļi katrā ziņā nav iemesli atbrīvojumam no šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzētā pienākuma maksāt kompensāciju.

23 Lai gan Kopienu likumdevējs šajā uzskatījumā ir minējis "negaidītus lidojuma drošības trūkumus" un lai gan gaisakuģim radušās tehniskās problēmas var uzskatīt par šādiem trūkumiem, tomēr šādu notikumu aptverošus apstākļus var kvalificēt kā "ārkārtējus" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta nozīmē tikai tad, ja tie ir saistīti ar notikumu, kas, tāpat kā šīs regulas četrpadsmitajā apsvērumā uzskaitītie, nav raksturīgs attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un tā rakstura vai izcelsmes dēļ ir ārpus šī pārvadātāja faktiskās kontroles.

24 Ņemot vērā īpašos apstākļus, kādos notiek gaisa pārvadājumi, un gaisakuģu tehnisko sarežģītību, jākonstatē, ka gaisa pārvadātāji parasti savā darbībā saskaras ar dažādām tehniskām problēmām, kas neizbēgami ir saistītas ar šo lidaparātu funkcionēšanu. Tāpēc, lai izvairītos no šādām problēmām un lai nodrošinātos pret negadījumiem, kas apdraud lidojumu drošību, lidaparātiem tiek veiktas īpaši stingras regulāras pārbaudes,

kas ir iekļautas gaisa transporta uzņēmumu darbības nosacījumos. Tādēļ tādas tehniskas problēmas atrisinājums, kuras cēlonis ir lidaparāta apkopes nepilnības, ir jāuzskata par gaisa pārvadātāja normālai darbībai raksturīgu pasākumu.

25 Līdz ar to gaisakuģu tehniskās problēmas, kas ir atklātas apkopes laikā vai kuru cēlonis ir šādas apkopes neesamība, pašas par sevi nevar būt Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktā paredzētie "ārkārtējie apstākļi".

26 Tomēr nevar izslēgt, ka tehniskas problēmas ietilpst šajos ārkārtējos apstākļos, ja to cēlonis ir notikumi, kas nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un pār kuriem viņam nav faktiskas kontroles. Tā, piemēram, var būt situācijā, kad attiecīgā gaisa pārvadātāja flotē ietilpstošo lidaparātu konstruktors vai kompetentā iestāde atklāj, ka tiem, lai gan tie jau ir ekspluatācijā, ir slēpti ražošanas defekti, kas ietekmē lidojumu drošību. Tāpat var būt gadījumā, kad gaisakuģu kaitējuma cēlonis ir sabotāža vai terorisms.

27 Tādēļ iesniedzējtiesai ir jāpārbauda, vai tehnisko problēmu, uz kurām atsaucas pamata lietā minētais gaisa pārvadātājs, cēlonis ir notikumi, kas nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un pār kuriem tam nav faktiskas kontroles.

28 Runājot par jautājumu, vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktā minētais atbrīvojuma iemesls ir jāinterpretē saskaņā ar Monreālas konvencijas noteikumiem un it īpaši tās 19. pantu, jākonstatē, ka šī konvencija ir Kopienu tiesību sistēmas neatņemama sastāvdaļa. Turklāt no EKL 300. panta 7. punkta izriet, ka Kopienu iestādes saista tās noslēgtie nolīgumi un tādējādi šiem nolīgumiem ir augstāks spēks nekā atvasinātajiem Kopienu tiesību aktiem (skat. 2008. gada 10. jūlija spriedumu lietā C-173/07 *Emirates Airlines*, Krājums, I-5237. lpp., 43. punkts).

29 Monreālas konvencijas 19. pantā ir noteikts, ka pārvadātājs var tikt atbrīvots no atbildības par zaudējumiem, kas radušies aizkavēšanās dēļ, "ja viņš pierāda, ka viņš, viņa darbinieki un aģenti veikuši visus pamatoti nepieciešamos pasākumus, lai izvairītos no zaudējumiem, vai arī viņam vai viņiem nebija iespējams veikt šādus pasākumus".

30 Šajā sakarā ir jānorāda, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktā ir atsauce uz jēdzienu "ārkārtēji apstākļi", bet tas nav minēts nedz Monreālas konvencijas 19. pantā, nedz citā tās noteikumā.

31 Tādēļ jākonstatē, ka minētais 19. pants attiecas uz aizkavēšanos, kamēr Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts regulē lidojumu atcelšanas gadījumus.

32 Turklāt, kā tas izriet no iepriekš minētā sprieduma lietā *IATA* un *ELFAA* 43.–47. punkta, Monreālas konvencijas 19. pants un Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts ir vērtējami atšķirīgos kontekstos. Minētās konvencijas 19. un turpmākajos pantos paredzēti nosacījumi, kādos lidojuma kavēšanās gadījumā attiecīgie pasažieri var celt prasības par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu individuālā kārtā. Savukārt Regulas Nr. 261/2004 5. pantā paredzēti standartizēti un tūlītēji kompensācijas pasākumi. Šie pasākumi, būdami neatkarīgi no tiem, kuriem Monreālas konvencijā paredzēti izmantošanas nosacījumi, tādējādi notiek pirms tiem. No tā izriet, ka minētās konvencijas 19. pantā paredzētos pārvadātāja atbildības atbrīvojuma iemeslus nevar vienādi pārcelt uz Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktu.

33 Šādos apstākļos Monreālas konvencija nevar noteikt minētā 5. panta 3. punktā paredzētā atbrīvojuma iemeslu interpretāciju.

34 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, uz pirmo un ceturto uzdoto jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisakuģim radusies tehniska problēma, kas izraisa lidojuma atcelšanu, neietilpst "ārkārtēju apstākļu" jēdzienā šīs normas nozīmē, izņemot gadījumu, ja šīs problēmas cēlonis ir notikumi, kas to rakstura vai izcelsmes dēļ nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un pār kuriem viņam nav faktiskas kontroles. Monreālas konvencija nav noteicoša Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktā minēto atbrīvojuma iemeslu interpretācijā.

Par otro jautājumu

35 Ievērojot visus uzdotos jautājumus, jāuzskata, ka ar šo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai vienīgi tehnisko problēmu biežums nepieļauj, ka tās tiek ietvertas "ārkārtējos apstākļos" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta nozīmē, kad gaisa pārvadātājiem minēto problēmu dēļ atcelto lidojumu skaits ir lielāks par vidējo.

36 Kā jau minēts iepriekš šī sprieduma 27. punktā, iesniedzējtiesai ir jāpārbauda, vai tehnisko problēmu, uz kurām atsaucas gaisa pārvadātājs pamata lietā, cēlonis ir notikumi, kas nav raksturīgi viņa normālai darbībai un pār kuriem tam nav faktiskas kontroles. No šī izteikuma izriet, ka gaisa pārvadātāja tehnisko problēmu biežums pats par sevi nav elements, uz kura pamata varētu secināt, vai ir vai nav "ārkārtēji apstākļi" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta nozīmē.

37 Ņemot vērā iepriekš minēto, uz otro uzdoto jautājumu ir jāatbild, ka gaisa pārvadātāja tehnisko problēmu biežums pats par sevi nav elements, uz kura pamata varētu secināt, vai ir vai nav "ārkārtēji apstākļi" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta nozīmē.

Par trešo jautājumu

38 Ar savu trešo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai jāuzskata, ka gaisa pārvadātājs ir veicis visus "iespējamos pasākumus" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta nozīmē, ja viņš pierāda, ka ir izpildījis likumā noteiktās minimālās tā gaisakuģa tehniskās apkopes prasības, kura lidojums atcelts, un vai šie pierādījumi ir pietiekami, lai minēto pārvadātāju atbrīvotu no šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā un 7. panta 1. punktā paredzētā pienākuma maksāt kompensāciju.

39 Jānorāda, ka Kopienu likumdevējs atbrīvojumu no pienākuma maksāt pasažieriem kompensāciju lidojuma atcelšanas gadījumā ir vēlējies piešķirt nevis par visiem ārkārtējiem apstākļiem, bet tikai par tiem, no kuriem nevarētu izvairīties, pat ja veiktu visus iespējamos pasākumus.

40 No tā izriet, ka, tā kā visi ārkārtējie apstākļi neatbrīvo no pienākuma, tam, kas vēlas uz tiem atsaukties, ir jāpierāda, ka turklāt no tiem katrā ziņā nevarētu izvairīties, veicot situācijai atbilstošus pasākumus, proti, pasākumus, kas šo ārkārtējo apstākļu rašanās brīdī atbilst attiecīgā gaisa pārvadātāja it īpaši tehniski un ekonomiski izpildāmiem nosacījumiem.

41 Tam ir jāpierāda, ka, pat veltot visu tā rīcībā esošo personālu vai materiālus un finanšu līdzekļus, tas acīmredzami nebūtu varējis, neuzņemoties attiecīgajā brīdī uzņēmuma spējām neatbilstošus upurus, novērst, ka ārkārtējie apstākļi, kas viņu skar, izraisa lidojuma atcelšanu.

42 Iesniedzējtiesai ir jāpārbauda, vai pamata lietas apstākļos attiecīgais gaisa pārvadātājs ir veicis situācijai atbilstošus pasākumus, proti, pasākumus, kas tādu ārkārtējo apstākļu iestāšanās brīdī, kuru esamību tas pierāda, atbilst šī pārvadātāja it īpaši tehniski un ekonomiski izpildāmiem nosacījumiem.

43 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, uz trešo uzdoto jautājumu ir jāatbild, ka vienīgi fakts, ka gaisa pārvadātājs ir ievērojis minimālās gaisakuģa tehniskās apkopes normas, nav pietiekams, lai pierādītu, ka šis pārvadātājs ir veicis "visus iespējamos pasākumus" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta nozīmē, un lai tādējādi minēto pārvadātāju atbrīvotu no šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā un 7. panta 1. punktā paredzētā pienākuma maksāt kompensāciju.

Par tiesāšanās izdevumiem

44 Attiecībā uz lietas dalībniekiem šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Tiesāšanās izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto lietas dalībnieku tiesāšanās izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (ceturtā palāta) nospriež:

1) Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regulas (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91, 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisakuģim radusies tehniska problēma, kas izraisa lidojuma atcelšanu, neietilpst "ārkārtēju apstākļu" jēdzienā šīs normas nozīmē, izņemot gadījumu, ja šīs problēmas cēlonis ir notikumi, kas to rakstura vai izcelsmes dēļ nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un pār kuriem viņam nav faktiskas kontroles. Konvencija par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju, kas 1999. gada 28. maijā noslēgta Monreālā, nav noteicoša Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktā minēto atbrīvojuma iemeslu interpretācijā;

2) gaisa pārvadātāja tehnisko problēmu biežums pats par sevi nav elements, uz kura pamata var secināt, vai ir vai nav "ārkārtēji apstākļi" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta nozīmē;

3) vienīgi fakts, ka gaisa pārvadātājs ir ievērojis minimālās gaisakuģa tehniskās apkopes normas, nav pietiekams, lai pierādītu, ka šis pārvadātājs ir veicis "visus iespējamos pasākumus" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta nozīmē, un lai tādējādi minēto pārvadātāju atbrīvotu no šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā un 7. panta 1. punktā paredzētā pienākuma maksāt kompensāciju.

[Paraksti]