TEISINGUMO TEISMO (ketvirtoji kolegija) SPRENDIMAS

2008 m. gruodžio 22 d.*

Byloje C-549/07

dėl *Handelsgericht Wien* (Austrija) 2007 m. spalio 30 d. Sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2007 m. gruodžio 11 d., pagal EB 234 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Friederike Wallentin-Hermann

prieš

Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA,

TEISINGUMO TEISMAS (ketvirtoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas K. Lenaerts, teisėjai T. von Danwitz, E. Juhász, G. Arestis ir J. Malenovský (pranešėjas),

* Proceso kalba: vokiečių.

generalinė advokatė E. Sharpston,
kancleris R. Grass,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

— F. Wallentin-Hermann, advokatės, atstovaujamos jos pačios,

— *Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA*, atstovaujamos advokato O. Borodajkewycz,

— Austrijos vyriausybės, atstovaujamos E. Riedl,

— Graikijos vyriausybės, atstovaujamos S. Chala ir D. Tsagkaraki,

— Lenkijos vyriausybės, atstovaujamos M. Dowgielewicz,

— Portugalijos vyriausybės, atstovaujamos L. Fernandes,

— Jungtinės Karalystės vyriausybės, atstovaujamos C. Gibbs, padedant baristeriui D. Beard,

— Europos Bendrijų Komisijos, atstovaujamos R. Vidal Puig ir M. Vollkommer,

atsižvelgęs į sprendimą, priimtą susipažinus su generalinės advokatės nuomone, nagrinėti bylą be išvados,

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą susijęs su 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 306), 5 straipsnio 3 dalies išaiškinimu.

2 Šis prašymas buvo pateiktas nagrinėjant F. Wallentin-Hermann ir *Alitalia – Linee Aree Italiane SpA* (toliau – *Alitalia*) ginčą dėl šios bendrovės atsisakymo mokėti ieškovei pagrindinėje byloje kompensaciją dėl jos skrydžio atšaukimo.

Teisinis pagrindas

Tarptautinė teisė

3 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje priimtą konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (toliau – Monrealio konvencija) Europos Bendrijos pasirašė 1999 m. gruodžio 9 d. ir savo vardu patvirtino 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu 2001/539/EB (OL L 194, p. 38; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 491). Ši konvencija Bendrijos atžvilgiu įsigaliojo 2004 m. birželio 28 dieną.

4 Monrealio konvencijos III skyrių „Vežėjo atsakomybė ir žalos atlyginimo dydis“ sudaro 17–37 straipsniai.

5 Šios konvencijos 19 straipsnyje „Vėlavimas“ nurodoma:

„Vežėjas atsako už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo vežant oru keleivius, bagažą arba krovinius. Tačiau vežėjas neatsako už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo, jeigu įrodo, kad jis ir jo darbuotojai ir atstovai ėmėsi visų prieinamų protingų priemonių žalai išvengti, arba tai, kad jam ar jiems buvo neįmanoma imtis šių priemonių.“

Bendrijos teisė

6 Reglamente Nr. 261/2004 yra tokios konstatuojamosios dalys:

„1) Bendrijos veiksmais oro transporto srityje, be kita ko, turėtų būti siekiama užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį. Be to, turėtų būti visokeriopai atsižvelgiama į vartotojų apsaugos reikalavimus apskritai;

2) atsisakymas vežti ir skrydžių atšaukimas arba atidėjimas ilgam laikui sukelia keleiviams rimtų nemalonumų ir nepatogumų;

<…>

12) nemalonumai ir nepatogumai, kuriuos sukelia keleiviams skrydžių atšaukimas, <…> turėtų būti sumažinti. Tai turėtų būti pasiekiama skatinant vežėjus pranešti keleiviams apie skrydžių atšaukimą iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko, be to, pasisiūlyti tinkamai nukreipti juos kitu maršrutu, kad keleiviai galėtų kitaip suplanuoti kelionę. Oro vežėjai, kurie to nepadaro, turėtų sumokėti keleiviams kompensacijas, išskyrus atvejus, kai skrydžiai atšaukiami dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių;

<…>

14) kaip ir pagal Monrealio konvenciją, skrydžius vykdančių oro vežėjų prievolės turėtų būti ribojamos arba jiems turėtų būti taikomos išimtys tais atvejais, kai įvykio priežastis yra ypatingos aplinkybės, kurių nebūtų buvę galima išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių. Tokios aplinkybės gali susidaryti pirmiausia šiais atvejais: dėl politinio nestabilumo, meteorologinių sąlygų, neleidžiančių vykdyti atitinkamo skrydžio, pavojaus saugumui, netikėtai atsiradusių skrydžių saugos trūkumų ir streikų, turinčių įtakos skrydį vykdančio oro vežėjo veiklos vykdymui;

15) turėtų būti laikoma, kad susidarė ypatingos aplinkybės, kai tam tikrą dieną dėl tam tikro orlaivio atžvilgiu priimto oro eismo valdymo sprendimo skrydis ilgam atidedamas, atidedamas iki kitos dienos arba atšaukiamas vienas ar daugiau to orlaivio skrydžių, nors atitinkamas oro vežėjas ėmėsi visų pagrįstų priemonių, kad išvengtų vėlavimų ar atšaukimų.“

7 Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnyje „Skrydžių atšaukimas“ numatoma:

„1. Atšaukus skrydį:

a) skrydį vykdantis oro vežėjas atitinkamiems keleiviams teikia pagalbą pagal 8 straipsnį;

b) oro vežėjas atitinkamiems keleiviams teikia pagalbą pagal 9 straipsnio 1 dalies a punktą ir 9 straipsnio 2 dalį, taip pat nukreipimo kitu maršrutu atveju, jei pagrįstai tikimasi, kad naujojo skrydžio (išvykimo) laikas bus ne anksčiau kaip kitą dieną po atšaukto skrydžio planuoto išvykimo, – 9 straipsnio 1 dalies b punkte ir 9 straipsnio 1 dalies c punkte nurodytą pagalbą;

c) atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka pagal 7 straipsnį, nebent:

i) jiems buvo pranešta apie atšaukimą mažiausiai prieš dvi savaites iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko;

ii) jiems buvo pranešta apie atšaukimą ne daugiau kaip prieš dvi savaites ir ne mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir

pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip dviem valandomis anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip keturiomis valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką;

iii) jiems buvo pranešta apie atšaukimą mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip viena valanda anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip dviem valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką.

<…>

3. Skrydį vykdantis oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos pagal 7 straipsnį, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių.

<…>“

8 Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio „Teisė į kompensaciją“ 1 dalyje numatoma:

„Kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviai gauna tokio dydžio kompensaciją:

a) 250 eurų visų 1 500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju;

b) 400 eurų visų didesnio kaip 1 500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1 500–3 500 kilometrų atstumo skrydžių atveju;

c) 600 eurų visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju.

<…>“

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

9 Remiantis sprendimu dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą, F. Wallentin-Hermann sau, savo vyrui ir dukteriai rezervavo pas atsakovę tris vietas skrydžiui iš Vienos (Austrija) per Romą (Italija) į Brindisį (Italija). Numatytas išvykimo iš Vienos laikas buvo 2005 m. birželio 28 d. 6 val. 45 min., o atvykimo į Brindisį – tos pačios dienos 10 val. 35 minutės.

10 Po registracijos, likus penkioms minutėms iki numatyto išvykimo laiko, šiems trims keleiviams buvo pranešta, kad jų skrydis atšaukiamas. Paskui jie buvo registruoti skrydžiui su bendrove *Austrian Airlines* į Romą, į kurią jie atvyko 9 val. 40 min., t. y. 20 min. po numatyto jų lėktuvo į Brindisį išvykimo laiko, todėl jie nespėjo į šį lėktuvą. F. Wallentin-Hermann ir jos šeima į Brindisį atvyko 14 val. 15 minučių.

11 *Alitalia* skrydis iš Vienos buvo atšauktas dėl sudėtingo variklio turbinos gedimo, kuris pastebėtas išvakarėse atliekant patikrinimą. *Alitalia* apie tai buvo pranešta 1 valandą nakties prieš skrydį. Atliekant orlaivio remontą, kuris buvo baigtas 2005 m. liepos 8 d., reikėjo atsivežti atsarginių dalių ir mechanikų.

12 Pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnio 1 dalį F. Wallentin-Hermann pareikalavo iš atsakovės sumokėti 250 EUR kompensaciją dėl skrydžio atšaukimo bei atlyginti 10 EUR už telefoninius pokalbius. *Alitalia* atmetė šį prašymą.

13 Vykstant teisminiam procesui, kurį pradėjo F. Wallentin-Hermann, *Bezirksgericht für Handelssachen Wien* (Vienos komercinių bylų apylinkės teismas) patenkino prašymą dėl kompensacijos, be kita ko, dėl to, kad techninės lėktuvo problemos nebuvo susijusios su Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalyje numatytomis „ypatingomis aplinkybėmis“, kurioms esant galima nemokėti kompensacijos.

14 *Alitalia* dėl šio sprendimo padavė apeliacinį skundą *Handelsgericht Wien* (Vienos komercinis teismas), kuris nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui tokius prejudicinius klausimus:

„1. Ar, atsižvelgiant į <…> Reglamento Nr. 261/2004 keturioliktą konstatuojamąją dalį, konstatuotinos ypatingos aplinkybės 5 straipsnio 3 dalies prasme, jei skrydis atšaukiamas dėl techninio orlaivio gedimo, visų pirma dėl jo variklio defekto, ir ar atleidimo pagrindai pagal šio reglamento 5 straipsnio 3 dalį turi būti aiškinami pagal Monrealio konvencijos nuostatas (19 straipsnį)?

2. Jeigu būtų teigiamai atsakyta į pirmąjį klausimą, ar oro vežėjų, dažniau nei vidutiniškai dėl techninių gedimų atšaukiančių skrydžius, atveju vien dėl tokių atšaukimų dažnumo konstatuotinos ypatingos aplinkybės Reglamento (Nr. 261/2004) 5 straipsnio 3 dalies prasme?

3. Jeigu būtų teigiamai atsakyta į pirmąjį klausimą, ar oro vežėjas ėmėsi visų „pagrįstų priemonių“ pagal Reglamento (Nr. 261/2004) 5 straipsnio 3 dalį, jei jis įrodo, kad orlaivis buvo techniškai prižiūrimas laikantis minimalių teisės aktuose numatytų reikalavimų, ir ar to pakanka, kad oro vežėjas būtų atleistas nuo pareigos sumokėti kompensaciją pagal (šio) reglamento 5 ir 7 straipsnius?

4. Jeigu būtų neigiamai atsakyta į pirmąjį klausimą, ar ypatingomis aplinkybėmis Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalies prasme laikytini nenugalimos jėgos arba gamtinių įvykių atvejai, kurie nėra susiję su techniniu gedimu ir todėl nepriklauso nuo oro vežėjo valios?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo ir ketvirtojo klausimų

15 Savo pirmuoju ir ketvirtuoju klausimais, kuriuos reikia nagrinėti kartu, prašymą dėl prejudicinio sprendimo priėmimo pateikęs teismas iš esmės klausia, ar, atsižvelgiant į Reglamento Nr. 261/2004 keturioliktą konstatuojamąją dalį, Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad orlaivio techninė problema, dėl kurios atšaukiamas skrydis, patenka į „ypatingų aplinkybių“ sąvoką šios nuostatos prasme, ar, atvirkščiai, ši sąvoka apima kitokias situacijas, kurios nėra susijusios su techninėmis problemomis. Prašymą dėl prejudicinio sprendimo priėmimo pateikęs teismas taip pat klausia, ar šioje nuostatoje numatytus atleidimo nuo kompensacijos mokėjimo pagrindus reikia aiškinti pagal Monrealio konvencijos nuostatas ir ypač jos 19 straipsnį.

16 Reikia konstatuoti, kad ypatingų aplinkybių sąvoka nėra viena iš Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnyje paaiškintų sąvokų. Ši sąvoka nėra paaiškinta ir kituose šio reglamento straipsniuose.

17 Remiantis nusistovėjusia teismo praktika, sąvokų, kurių apibrėžimo nepateikia Bendrijos teisė, reikšmė ir apimtis turi būti nustatoma remiantis jų įprasta reikšme bendrinėje kalboje, tuo pačiu metu atsižvelgiant į kontekstą, kuriame jos pavartotos, ir teisės aktų, kuriuose jos įtvirtintos, tikslus. Be to, jeigu šios sąvokos įtvirtintos nuostatoje, kuri laikoma tam tikro principo išimtimi, konkrečiai kalbant, – Bendrijos vartotojų apsaugos teisės normų išimtimi, jos turi būti aiškinamos siaurai (šiuo

klausimu žr. 2005 m. kovo 10 d. Sprendimo *easyCar*, C-336/03, Rink. p. I-1947, 21 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką). Be to, Bendrijos akto preambulė gali patikslinti jo turinį (šiuo klausimu, be kita ko, žr. 2006 m. sausio 10 d. Sprendimo *IATA ir ELFAA*, C-344/04, Rink. p. I-403, 76 punktą).

18 Šiuo atžvilgiu reikia pažymėti, kad Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio, kuris skrydžio atšaukimo atveju oro vežėjui nustato pareigas, tikslai aiškiai matyti iš šio reglamento pirmos ir antros konstatuojamųjų dalių, pagal kurias Bendrijos veiksmais oro transporto srityje, be kita ko, turėtų būti siekiama užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį ir apskritai atsižvelgti į vartotojų apsaugos reikalavimus, nes skrydžių atšaukimas arba atidėjimas ilgam laikui sukelia keleiviams rimtų nepatogumų (šiuo klausimu žr. minėto sprendimo *IATA ir ELFAA* 69 punktą).

19 Kaip matyti iš Reglamento Nr. 261/2004 dvyliktos konstatuojamosios dalies ir 5 straipsnio, Bendrijos teisės aktų leidėjas ketino sumažinti nemalonumus ir nepatogumus, kuriuos keleiviams sukelia skrydžių atšaukimas, paskatinti vežėjus laiku pranešti keleiviams apie skrydžių atšaukimą ir tam tikromis aplinkybėmis laikantis apibrėžtų kriterijų nukreipti juos kitu maršrutu. Bendrijos teisės aktų leidėjas pageidavo, kad tais atvejais, kai oro vežėjai negali imtis tokių priemonių, jie sumokėtų keleiviams kompensaciją, nebent skrydis būtų atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių.

20 Tokiomis aplinkybėmis aiškiai matyti, kad jei Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkte yra įtvirtinamas keleivių teisės į kompensaciją atšaukus skrydį principas, šio straipsnio 3 dalis, apibrėžianti sąlygas, kuriomis skrydį vykdantis oro vežėjas neprivalo mokėti šios kompensacijos, turi būti laikoma šio principo išimtimi. Vadinasi, pastarąją nuostatą reikia aiškinti siaurai.

21 Kaip matyti iš Reglamento Nr. 261/2004 keturioliktos konstatuojamosios dalies, Bendrijos teisės aktų leidėjas nurodė, kad tokios aplinkybės gali susidaryti pirmiausia šiais atvejais: dėl politinio nestabilumo, meteorologinių sąlygų, neleidžiančių vykdyti atitinkamo skrydžio, pavojaus saugumui, netikėtai atsiradusių skrydžių saugos trūkumų ir streikų, turinčių įtakos skrydį vykdančio oro vežėjo veiklos vykdymui.

22 Iš šio Reglamento Nr. 261/2004 preambulėje esančio teiginio matyti, jog Bendrijos teisės aktų leidėjas turėjo omenyje ne tai, kad patys šie įvykiai, kurių sąrašas, beje, tik pavyzdinis, yra ypatingos aplinkybės, o tai kad jie gali nulemti tokių aplinkybių atsiradimą. Iš to darytina išvada, kad nebūtinai visos su tokiais įvykiais susijusios aplinkybės yra atleidimo nuo šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkte numatytos pareigos sumokėti kompensaciją pagrindai.

23 Jei Bendrijos teisės aktų leidėjas į šį sąrašą įtraukė „netikėtai atsiradusius skrydžių saugos trūkumus“ ir jei orlaivio techninė problema gali būti priskirta prie tokių trūkumų, su tokiu įvykiu susijusios aplinkybės gali būti laikomos „ypatingomis“ Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalies prasme, tik jeigu jos susijusios su įvykiu, kuris, kaip ir išvardytieji šio reglamento keturioliktoje konstatuojamojoje dalyje, nėra būdingas normaliai oro vežėjo veiklai ir kurio dėl jo pobūdžio ir atsiradimo priežasčių negalima realiai valdyti.

24 Atsižvelgiant į ypatingas oro transporto paslaugų teikimo sąlygas ir orlaivių technologinio sudėtingumo lygį, reikia konstatuoti, kad vykdydami savo veiklą oro vežėjai paprastai susiduria su įvairiomis techninėmis problemomis, kurių neišvengiamai atsiranda naudojant lėktuvus. Kaip tik siekiant išvengti tokių problemų ir apsisaugoti nuo tokių įvykių, kurie kelia pavojų skrydžių saugumui, reguliariai

atliekamos ypač griežtos lėktuvų kontrolės, kurios yra įprastų oro transporto bendrovių veiklos sąlygų dalis. Vadinasi, techninės problemos, atsiradusios dėl nepakankamos techninės lėktuvo priežiūros, sprendimas turi būti laikomas būdingu normaliai oro vežėjo veiklai.

25 Todėl atliekant techninę orlaivių priežiūrą pastebėtos ar dėl nepakankamos tokios priežiūros atsiradusios techninės problemos savaime negali būti laikomos Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalyje minimomis „ypatingomis aplinkybėms“.

26 Tačiau negalima atmesti to, kad ypatingos aplinkybės apima technines problemas, jei jos atsiranda dėl įvykių, kurie nėra būdingi normaliai oro vežėjo veiklai ir kurių jis negali realiai valdyti. Taip, pavyzdžiui, būtų, kai oro vežėjo lėktuvų parką sudarančių lėktuvų konstruktorius ar kompetentinga valdžios institucija pastebėtų, kad skrydžiams naudojamuose lėktuvuose yra skrydžių saugumui pavojų keliantis paslėptas gamybos defektas. Taip pat būtų ir tada, kai orlaiviams žalos padarytų sabotažo ar terorizmo veiksmai.

27 Taigi prašymą dėl prejudicinio sprendimo priėmimo pateikęs teismas turi patikrinti, ar techninės problemos, kuriomis remiasi oro vežėjas pagrindinėje byloje, atsirado dėl įvykių, kurie nėra būdingi normaliai oro vežėjo veiklai ir kurių jis negali realiai valdyti.

28 Atsakant į klausimą, ar Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą atleidimo pagrindą reikia aiškinti pagal Monrealio konvencijos nuostatas, ypač jos 19 straipsnį, reikia konstatuoti, kad ši konvencija yra Bendrijos teisinės sistemos sudedamoji dalis. Be to, iš EB 300 straipsnio 7 dalies matyti, jog Bendrijos institucijoms yra privalomi Bendrijos sudaryti susitarimai ir todėl šie susitarimai turi viršenybę Bendrijos antrinės teisės aktų atžvilgiu (žr. 2008 m. liepos 10 d. Sprendimo *Emirates Airlines*, C-173/07, Rink. p. I-5237, 43 punktą).

29 Pagal Monrealio konvencijos 19 straipsnį vežėjas gali būti atleistas nuo pareigos atlyginti žalą, atsiradusią dėl vėlavimo, „jeigu įrodo, kad jis ir jo darbuotojai ir atstovai ėmėsi visų prieinamų protingų priemonių žalai išvengti, arba tai, kad jam ar jiems buvo neįmanoma imtis šių priemonių“.

30 Šiuo atžvilgiu reikia pažymėti, kad Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalyje minima sąvoka „ypatingos aplinkybės“, tačiau jos nėra nei Monrealio konvencijos 19 straipsnyje, nei kitose jos nuostatose.

31 Be to, reikia konstatuoti, kad 19 straipsnis yra susijęs su vėlavimais, o Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis reglamentuoja skrydžio atšaukimą.

32 Taip pat, kaip matyti iš minėto sprendimo *IATA ir ELFAA* 43–47 punktų, Monrealio konvencijos 19 straipsnis ir Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis veikia skirtinguose kontekstuose. Konvencijos 19 ir paskesni straipsniai reglamentuoja sąlygas, kuriomis vėluojant skrydžiui suinteresuoti keleiviai gali pareikšti ieškinius dėl konkrečių nuostolių atlyginimo, o Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnis numato standartines ir nedelsiant žalą atlyginančias priemones. Būdamos nepriklausomos nuo priemonių, kurių įgyvendinimo sąlygas nustato Monrealio konvencija, jos yra papildomos konvencijoje įtvirtintųjų atžvilgiu. Iš to darytina išvada, kad šios konvencijos 19 straipsnyje numatyti vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai negali būti automatiškai taikomi Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalies atveju.

33 Tokiomis aplinkybėmis Monrealio konvencija negali lemti šio reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nustatytų atleidimo pagrindų aiškinimo.

34 Atsižvelgiant į tai, kas pasakyta, į pirmąjį ir ketvirtąjį klausimus reikia atsakyti, jog Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad orlaivio techninė problema, dėl kurios atšaukiamas skrydis, nepatenka į „ypatingų aplinkybių“ sąvoką šios nuostatos prasme, nebent ši problema atsirado dėl įvykių, kurie dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi normaliai oro vežėjo veiklai ir kurių jis negali realiai valdyti. Monrealio konvencija nėra lemianti aiškinant Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalyje nustatytus atleidimo pagrindus.

Dėl antrojo klausimo

35 Atsižvelgiant į visus pateiktus klausimus, reikia manyti, kad šiuo klausimu prašymą dėl prejudicinio sprendimo padavęs teismas iš esmės klausia, ar vien techninių problemų dažnumas, kuris yra didesnis nei vidutinis, neleidžia teigti, jog jos patenka į sąvoką „ypatingos aplinkybės“ Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalies prasme, kai oro vežėjai žino atšaukiamų skrydžių procentą.

36 Kaip buvo pažymėta šio sprendimo 27 punkte, prašymą dėl prejudicinio sprendimo priėmimo pateikęs teismas turi patikrinti, ar techninės problemos, kuriomis remiasi oro vežėjas pagrindinėje byloje, atsirado dėl įvykių, kurie nėra būdingi normaliai oro vežėjo veiklai ir kurių jis negali realiai valdyti. Iš šio teiginio matyti, kad oro vežėjui kylančių techninių problemų dažnumas pats savaime nėra elementas, leidžiantis nuspręsti, ar egzistuoja „ypatingos aplinkybės“ Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalies prasme.

37 Atsižvelgiant į tai, kas pasakyta, į antrąjį klausimą reikia atsakyti, kad oro vežėjui kylančių techninių problemų dažnumas pats savaime nėra elementas, leidžiantis nuspręsti, ar egzistuoja „ypatingos aplinkybės“ Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalies prasme.

Dėl trečiojo klausimo

38 Trečiuoju klausimu prašymą dėl prejudicinio sprendimo padavęs teismas iš esmės klausia, ar galima teigti, kad oro vežėjas ėmėsi visų „pagrįstų priemonių“ pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, jei jis įrodo, kad orlaivis, kurio skrydis atšauktas, buvo techniškai prižiūrimas laikantis minimalių teisės aktuose numatytų reikalavimų, ir ar tokių įrodymų pakanka, kad oro vežėjas būtų atleistas nuo pareigos sumokėti kompensaciją pagal šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnio 1 dalį.

39 Reikia pastebėti, kad Bendrijos teisės aktų leidėjas ne visas ypatingas aplinkybes norėjo padaryti tokias, kurios galėtų atleisti nuo pareigos sumokėti keleiviui kompensaciją atšaukus skrydį, o tik tas, kurių nebūtų buvę galima išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių.

40 Iš to darytina išvada: kadangi ne visų ypatingų aplinkybių atveju galima atleisti nuo pareigos mokėti kompensaciją, asmuo, kuris nori jomis remtis, turi įrodyti, kad jų nebūtų buvę galima niekaip išvengti imantis adekvačių situacijai priemonių, t. y. tokių priemonių, kurios ypatingų aplinkybių atsiradimo metu atitinka oro vežėjui techniškai ir ekonomiškai įvykdytinas sąlygas.

41 Oro vežėjas turi iš tikrųjų įrodyti, kad net panaudodamas visas turimas personalo, materialines ir finansines priemones ir nedarydamas nepakeliamos aukos, atsižvelgiant

į savo įmonės pajėgumus tuo metu, jis akivaizdžiai nebūtų galėjęs išvengti skrydžio atšaukimo dėl ypatingų aplinkybių, su kuriomis susidūrė.

42 Prašymą dėl prejudicinio sprendimo priėmimo pateikęs teismas turi patikrinti, ar pagrindinės bylos aplinkybėmis oro vežėjas ėmėsi adekvačių situacijai priemonių, t. y. tokių priemonių, kurios jo įrodytų ypatingų aplinkybių atsiradimo metu atitinka oro vežėjui techniškai ir ekonomiškai įvykdytinas sąlygas.

43 Atsižvelgiant į tai, kas pasakyta, į trečiąjį klausimą reikia atsakyti, jog vien to, kad oro vežėjas laikėsi minimalių techninės orlaivių priežiūros taisyklių, nepakanka siekiant įrodyti, jog jis ėmėsi „visų pagrįstų priemonių“ Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalies prasme, ir atleisti jį dėl to nuo šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkte ir 7 straipsnio 1 dalyje numatytos pareigos sumokėti kompensaciją.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

44 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų

klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (ketvirtoji kolegija) nusprendžia:

1. **2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, 5 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad orlaivio techninė problema, dėl kurios atšaukiamas skrydis, nepatenka į „ypatingų aplinkybių“ sąvoką šios nuostatos prasme, nebent ši problema atsirado dėl įvykių, kurie dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi normaliai oro vežėjo veiklai ir kurių jis negali realiai valdyti. 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje priimta konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo nėra lemianti aiškinant Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalyje nustatytus atleidimo pagrindus.**

2. **Oro vežėjui kylančių techninių problemų dažnumas pats savaime nėra elementas, leidžiantis nuspręsti, ar egzistuoja „ypatingos aplinkybės“ Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalies prasme.**

3. Vien to, kad oro vežėjas laikėsi minimalių techninės orlaivių priežiūros taisyklių, nepakanka siekiant įrodyti, jog jis ėmėsi „visų pagrįstų priemonių“ Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalies prasme, ir atleisti jį dėl to nuo šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkte ir 7 straipsnio 1 dalyje numatytos pareigos sumokėti kompensaciją.

Parašai.