TEISINGUMO TEISMO (devintoji kolegija) SPRENDIMAS

2015 m. rugsėjo 17 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą — Oro transportas — Keleivių teisės atidėjus ar atšaukus skrydį — Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 — 5 straipsnio 3 dalis — Atsisakymas vežti ir skrydžių atšaukimas — Skrydžių atidėjimas ilgam laikui — Kompensavimas ir pagalba keleiviams — Ypatingos aplinkybės“

Byloje C-257/14

dėl *Rechtbank Amsterdam* (Nyderlandai) 2014 m. balandžio 29 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2014 m. gegužės 28 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Corina van der Lans

prieš

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV

TEISINGUMO TEISMAS (devintoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkė K. Jürimäe, teisėjai J. Malenovský (pranešėjas) ir M. Safjan,

generalinė advokatė E. Sharpston,

posėdžio sekretorė L. Carrasco Marco, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2015 m. gegužės 7 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

— *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV*, atstovaujamos *advocaten* P. Eijsvoogel, P. Huizing, R. Pessers ir M. Lustenhouwer,

— Nyderlandų vyriausybės, atstovaujamos M. Bulterman ir M. Noort,

— Vokietijos vyriausybės, atstovaujamos T. Henze ir J. Kemper,

— Prancūzijos vyriausybės, atstovaujamos G. de Bergues, D. Colas, R. Coesme ir M. Hours,

— Italijos vyriausybės, atstovaujamos G. Palmieri, padedamos *avvocato dello Stato* C. Colelli,

— Jungtinės Karalystės vyriausybės, atstovaujamos L. Christie, padedamo baristerio J. Holmes,

* Proceso kalba: nyderlandų.

— Europos Komisijos, atstovaujamos F. Wilman ir N. Yerrell,

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

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 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., 8 t., p. 10), išaiškinimo.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant C. van der Lans ginčą su oro transporto bendrove *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV* (toliau – KLM) dėl pastarosios atsisakymo sumokėti kompensaciją ieškovei pagrindinėje byloje, kurios skrydis buvo atidėtas.

Teisinis pagrindas

3 Reglamente Nr. 261/2004, be kitų, 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.

<…>

(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 ir 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.“

4 Šio reglamento 3 straipsnio „Taikymo sritis“ 1 dalies b punkte numatyta:

„1. Šis reglamentas taikomas:

<…>

b) keleiviams, vykstantiems iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto į oro uostą, esantį valstybės narės teritorijoje, kuriai taikoma Sutartis, nebent jie gautų lengvatų ar kompensaciją ir toje trečiojoje šalyje jiems būtų suteikta pagalba, jei atitinkamą skrydį vykdantis oro vežėjas yra Bendrijos oro vežėjas.“

5 To paties reglamento 5 straipsnyje nustatyta:

„1. Atšaukus skrydį:

<…>

c) atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka pagal 7 straipsnį <…>

<…>

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 ir imantis visų pagrįstų priemonių.

<…>“

6 Šio reglamento 7 straipsnyje „Teisė į kompensaciją“ įtvirtinta:

„1. 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.

Nustatant atstumą, pagrindu laikoma paskutinė paskirties vieta, į kurią keleivis dėl atsisakymo vežti arba skrydžio atšaukimo atvyksta vėliau už tvarkaraštyje numatytą laiką.

2. Kai keleiviams pagal 8 straipsnį siūloma vykti į galutinę paskirties vietą kitu maršrutu ir kito skrydžio atvykimo laikas yra vėlesnis už keleivio įsigytame biliete nurodytą tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką mažiau kaip:

a) dviem valandomis – 1 500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju, arba

b) trimis valandomis – visų didesnio kaip 1 500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1 500–3 500 kilometrų atstumo skrydžių atveju, arba

c) keturiomis valandomis – visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju,

skrydį vykdantis oro vežėjas gali 50 % sumažinti 1 dalyje numatytą kompensaciją.

3. 1 dalyje numatyta kompensacija išmokama grynaisiais pinigais, elektroniniu banko pervedimu, banko pavedimu ar banko čekiu arba, keleiviui savo parašu patvirtinus, kad jis su tuo sutinka, kelionės čekiais ir (arba) jam suteikiamos kitos paslaugos.

4. 1 ir 2 dalyje nurodyti atstumai matuojami pagal ortodrominio maršruto metodą.“

7 Reglamento Nr. 261/2004 13 straipsnyje nurodyta:

„Tais atvejais, kai skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka kompensaciją arba įvykdo kitas jam pagal šį reglamentą tenkančias prievoles, jokia šio reglamento nuostata negali būti aiškinama kaip apribojanti jo teises pagal taikytiną teisę reikalauti kompensacijos iš bet kurio asmens, įskaitant trečiąsias šalis. Pirmiausia šis reglamentas jokiu būdu neriboja skrydį vykdančio oro vežėjo teisės reikalauti, kad turizmo kelionių organizatorius arba kitas asmuo, su kuriuo skrydį vykdantis oro vežėjas yra sudaręs sutartį, grąžintų sumokėtą sumą. Analogiškai, jokia šio reglamento nuostata negali būti aiškinama kaip ribojanti turizmo kelionių organizatoriaus ar trečiosios šalies, išskyrus keleivį, su kuria skrydį vykdantis oro vežėjas yra sudaręs sutartį, teisę reikalauti, kad skrydį vykdantis oro vežėjas pagal atitinkamus taikytinus įstatymus grąžintų sumokėtą sumą arba išmokėtų kompensaciją.“

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

8 C. van der Lans įsigijo lėktuvo bilietą KLM vykdomam skrydžiui. 2009 m. rugpjūčio 13 d. skristi į Amsterdamą (Nyderlandai) lėktuvas turėjo pakilti iš Kito (Ekvadoras) 9 val. 15 min. vietos laiku, tačiau lėktuvas išskrido tik kitos dienos vakare 19 val. 30 min. vietos laiku. Lėktuvas nusileido Amsterdame pavėlavęs 29 valandas.

9 KLM teigimu, šio vėlavimo priežastis ta, kad Gvajakilio (Ekvadoras) oro uoste, iš kurio šis lėktuvas turėjo skristi į Amsterdamą per Kitą ir Bonerą (Nyderlandų Antilai), atliekant vadinamąją *push back* procedūrą (kai automobilis lėktuvą stumia atgal), konstatuota, kad neužsiveda vienas to lėktuvo variklis, nes į jį nepatenka degalai.

10 KLM tvirtinimu, iš *Aircraft technical log* (lėktuvo borto žurnalas) matyti, kad buvo keli gedimai. Dvi detalės – degalų pompa ir hidromechaninė sistema – buvo su defektais. Šias detales, kurių nebuvo galima gauti Gvajaklyje, reikėjo atskraidinti lėktuvu iš Amsterdamo, paskui sumontuoti aptariamame lėktuve, tad šis išskrido iš Kito vėluodamas, kaip nurodyta šio sprendimo 8 punkte.

11 Minėtos detalės nebuvo išsamiau ištirtos siekiant nustatyti gedimo priežastį, nes tai galėjo padaryti tik jų gamintojas.

12 C. van der Lans pareiškė ieškinį *Rechtbank Amsterdam*, kuriuo reikalavo, kad dėl šio vėlavimo jai būtų skirta 600 eurų kompensacija.

13 KLM nesutinka su šiuo reikalavimu ir remiasi Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalyje numatyta išimtimi „dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių“.

14 KLM teigimu, detalės su defektais neviršijo vidutinės naudojimo trukmės. Be to, jų gamintojas nepateikė jokių specifinių nuorodų apie tai, kad, praėjus tam tikram šių detalių naudojimo laikui, galėtų pasitaikyti gedimų. KLM taip pat tvirtina, kad tos detalės nebuvo patikrintos prieš pakilimą per bendrąjį *preflight check*, bet tai buvo padaryta per paskutinį *check A*, kuris atliktas likus maždaug mėnesiui iki pagrindinėje byloje nagrinėjamo skrydžio.

15 C. van der Lans nuomone, KLM negali remtis tuo, kad susiklostė ypatingos aplinkybės. Iš tiesų šis skrydis vėlavo dėl techninių problemų. Teisingumo Teismas Sprendime *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) nurodė, kad oro vežėjo veiklai būdinga šalinti techninius gedimus ir to negalima pripažinti ypatingomis aplinkybėmis.

16 Pagrindinėje byloje kilo klausimas, ar KLM gali remtis Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalyje numatyta išimtimi tokiomis aplinkybėmis, kaip nagrinėjamos minėtoje byloje.

17 Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pageidauja, kad būtų išaiškinta, kaip reikia suprasti toje nuostatoje esančius terminus „ypatingos aplinkybės“ ir „visos pagrįstos priemonės“ ir ypač, ar reikia atsižvelgti į Reglamento Nr. 261/2004 14 konstatuojamąją dalį ir susijusią Teisingumo Teismo praktiką, būtent Sprendimą *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771).

18 Šiomis aplinkybėmis *Rechtbank Amsterdam* nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Kaip reikia aiškinti Reglamento Nr. 261/2004 14 konstatuojamojoje dalyje numatytą sąvoką „įvykis“?

2. Atsižvelgiant į Sprendimo *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 22 punktą, minėtoje 14 konstatuojamojoje dalyje nurodytos ypatingos aplinkybės nesutampa su 14 konstatuojamosios dalies antrame sakinyje išvardytais pavyzdžiais, kuriuos Teisingumo Teismas minėto sprendimo 22 punkte nurodė vartodamas terminą „įvykis“. Ar tiesa, kad minėtame 22 punkte nurodyti įvykiai nėra tie patys, kaip „įvykiai“, nurodyti minėtoje 14 konstatuojamoje dalyje?

3. Kaip reikia suprasti sąvoką ypatingos aplinkybės, kurios yra įvykio priežastis ir minimos toje pačioje 14 konstatuojamojoje dalyje kaip „netikėtai atsiradę skrydžių saugos trūkumai“, kurios pačios, kaip netikėtai atsiradę skrydžių saugos trūkumai, pagal Sprendimo *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 23 punktą negali būti laikomos ypatingomis aplinkybėmis, bet, atsižvelgiant į Sprendimo *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 22 punktą, gali tik nulemti tokių aplinkybių atsiradimą?

4. Pagal Sprendimo *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 23 punktą techninę problemą galima priskirti prie „netikėtai atsiradusių skrydžių saugos trūkumų“, todėl tai yra „įvykis“, kaip tai suprantama pagal šio sprendimo 22 punktą; remiantis Sprendimo *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 23 punktu, su tokiu įvykiu susijusios aplinkybės gali būti laikomos „ypatingomis“, tik jeigu jos susijusios su įvykiu, kuris nėra būdingas normaliai oro vežėjo veiklai ir kurio dėl pobūdžio ir atsiradimo priežasčių negalima realiai kontroliuoti; pagal Sprendimo *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 24 punktą techninės problemos, atsiradusios dėl netinkamos techninės lėktuvo priežiūros, sprendimas turi būti laikomas būdingu normaliai oro vežėjo veiklai; tad Sprendimo *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 25 punkte nurodyta, kad tokios techninės problemos nėra ypatingos aplinkybės. Atrodo, iš šių punktų darytina išvada, kad techninė problema, priskiriama prie „netikėtai atsiradusių skrydžių saugos trūkumų“, tuo pačiu metu yra įvykis, kurį lydi ypatingos aplinkybės ir kuris pats gali būti ypatinga aplinkybė. Kaip reikia aiškinti Sprendimo *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 22–25 punktus siekiant pašalinti šį prieštaravimą?

5. Formuluotė „būdingas normaliai oro vežėjo veiklai“ nuolat aiškinama žemesnės instancijos teismų praktikoje kaip „susijęs su įprasta oro vežėjo veikla“ – šis aiškinimas atitinka nyderlandų kalbos žodį „inherent“ („būdingas“) (tai nėra originalus šio sprendimo tekstas), – todėl, pavyzdžiui, susidūrimas su paukščiais ar pelenų debesys nėra laikomi „įvykiais“, kaip tai suprantama pagal Sprendimo *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 23 punktą. Kitoje teismo praktikoje pabrėžiama: „nėra būdingi normaliai oro vežėjo veiklai ir jų dėl pobūdžio ir atsiradimo priežasčių negalima realiai valdyti“, kaip ir Sprendimo *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 23 punktas. Ar terminą „būdingas“ reikia aiškinti taip, kad ši sąvoka apima tik įvykius, kuriuos realiai kontroliuoja oro vežėjas?

6. Kaip reikia suprasti Sprendimo *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 26 punktą arba kaip jį aiškinti, atsižvelgiant į Teisingumo Teismo atsakymus į ketvirtąjį ir penktąjį klausimus?

7. a) Jei į šeštąjį klausimą būtų atsakyta taip, kad techninės problemos, kurios gali būti priskirtos prie netikėtai atsiradusių skrydžių saugos trūkumų, yra ypatingos aplinkybės, kurios gali pateisinti Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalies taikymą, jei jas lemia įvykis, nebūdingas oro vežėjo veiklai, ir pastarasis jų realiai negali kontroliuoti, ar reiškia, kad ši netikėtai iškilusi problema, kuri neatsirado dėl netinkamos priežiūros ir nenustatyta per įprastus patikrinimus (vadinamuosius *checks A–D* ir *daily control*), gali būti laikoma ypatinga aplinkybe (preziumuojant, kad ji negalėjo būti nustatyta per tuos įprastus patikrinimus), nes joks minėtame 26 punkte nurodytas atvejis negali būti nustatytas, todėl, beje, nebūtų galima nustatyti, ar toks įvykis būdingas oro vežėjo veiklai ir jo realiai nekontroliuojamas?

   b) Jei į šeštąjį klausimą būtų atsakyta taip, kad techninės problemos, kurios laikytinos netikėtai atsiradusiais skrydžių saugos trūkumais, yra Sprendimo *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 22 punkte nurodyti įvykiai, ir techninė problema atsiranda netikėtai ir negali būti priskirta prie netinkamos priežiūros, be to, nebuvo nustatyta per įprastą patikrinimą (vadinamuosius *checks A–D* ir *daily control*), ar ši techninė problema yra būdinga oro bendrovės veiklai ir ar ją gali kontroliuoti oro bendrovė, kaip tai suprantama pagal tą patį 26 punktą?

   c) Jei į šeštąjį klausimą būtų atsakyta taip, kad techninės problemos, kurios laikytinos netikėtai atsiradusiais skrydžių saugos trūkumais, yra Sprendimo *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 22 punkte nurodyti įvykiai, ir techninė problema atsiranda netikėtai ir negali būti priskirta prie netinkamos priežiūros, be to, nebuvo nustatyta per įprastą patikrinimą (vadinamuosius *checks A–D* ir *daily control*), kokios turi būti su ta technine problema susijusios aplinkybės ir kada jos turi būti laikomos ypatingomis, kad jomis galima būtų remtis pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį?

8. Oro vežėjas gali remtis ypatingomis aplinkybėmis, tik jeigu gali įrodyti, kad skrydis atšauktas ar atidėtas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių. Ar teisinga išvada, kad taikant visas pagrįstas priemones siekiama išvengti ypatingų aplinkybių atsiradimo, o ne to, kad skrydis būtų atidėtas iki 3 valandų, kaip numatyta Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktyje, taikomame kartu su Sprendimo *Sturgeon ir kt.* (C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716) 57–61punktais?

9. Iš esmės yra dvi priemonių rūšys, skirtos tam, kad būtų apribotas skrydžio atidėjimas dėl techninių problemų ilgiausiai 3 valandoms: pirma, laikyti atsargines detales įvairiose pasaulio vietose, t. y. ne tik oro vežėjo bazėje, ir, antra, perregistruoti atidėto skrydžio keleivius. Ar oro vežėjai, nustatydami atsargų kiekį ir jų saugojimo vietas pasaulyje, gali orientuotis į tai, kas yra įprasta aviacijos pasaulyje, įskaitant oro vežėjus, kuriems tik iš dalies taikomas Reglamentas Nr. 261/2004?

10. Ar atsakydamas į klausimą, ar buvo imtasi visų pagrįstų priemonių, kad būtų sutrumpintas skrydžio atidėjimas dėl techninių problemų, lėmusių skrydžių saugos trūkumus, teismas turi atsižvelgti į aplinkybes, kurios apsunkina atidėjimo pasekmes, pavyzdžiui, aplinkybę, kad techninių problemų turintis lėktuvas prieš grįždamas į savo paskirties bazę, kaip buvo šiuo atveju, turi nutūpti keliuose oro uostuose, dėl to gali būti prarasta daug laiko?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl priimtinumo

19 Prancūzijos vyriausybė ginčija prašymo priimti prejudicinį sprendimą priimtinumą, kadangi pagal Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies b punktą šis reglamentas netaikytinas pagrindinėje byloje nagrinėjam ginčui, nes Ekvadoro teisė jau numato kompensavimo ir pagalbos keleiviams, kuriuos buvo atsisakyta vežti ir kurių skrydis atšauktas ar atidėtas, sistemą, kuria gali pasinaudoti C. van der Lans.

20 Pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką atsisakyti priimti sprendimą dėl nacionalinio teismo pateikto prejudicinio klausimo galima, tik jeigu akivaizdu, kad Sąjungos teisės nuostata, kuri pateikta Teisingumo Teismui išaiškinti, negali būti taikoma (Sprendimo *Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid*, C-484/08, EU:C:2010:309, 19 punktas ir nurodyta teismo praktika).

21 Šiuo klausimu iš Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies b punkto matyti, kad jis taikytinas keleiviams, iš trečiosios šalies vykstantiems į valstybę narę, su sąlyga, kad, pirma, skrydį vykdantis oro vežėjas yra Sąjungos oro vežėjas ir, antra, atitinkami keleiviai negautų lengvatų ar kompensacijos ir toje trečiojoje šalyje jiems nebūtų suteikta pagalba.

22 Dėl pirmosios sąlygos akivaizdu, kad KLM yra Sąjungos oro vežėjas.

23 Dėl antrosios iš šių sąlygų pažymėtina, kad Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies b punkto kalbinės versijos skiriasi. Iš tiesų kai kuriose versijose, be kita ko, čekų, vokiečių, anglų, italų ir nyderlandų kalbomis, atitinkamai vartojami žodžiai „obdrželi“, „erhalten“, „received“, „ricevuto“ ir „ontvangen“. Tad iš jų būtų galima suprasti, kad šis reglamentas netaikytinas tik tada, jeigu atitinkamiems keleiviams iš tikrųjų buvo suteikta lengvatų ar kompensacija ir pagalba toje trečiojoje šalyje.

24 Priešingai, remiantis kitomis kalbinėmis versijomis, be kita ko, ispanų („disfruten de“), prancūzų („bénéficient“) ir rumunų („beneficiat de“), veikiau galima suprasti, kad Reglamentas Nr. 261/2004 netaikytinas tais atvejais, kai atitinkami keleiviai turi teisę į lengvatas ar kompensaciją ir į pagalbą toje trečioje šalyje, nesvarbu, ar jiems iš tikrųjų tai buvo suteikta.

25 Ir, kadangi Sąjungos teisės nuostatą būtina aiškinti vienodai, reikalaujama, kad, esant įvairių kalbinių jos versijų neatitikimų, nagrinėjama nuostata būtų aiškinama atsižvelgiant į bendrą teisės akto, kurio dalis ji yra, struktūrą ir tikslą (šiuo klausimu žr. Sprendimo *DR ir TV2 Danmark*, C-510/10, EU:C:2012:244, 45 punktą ir Sprendimo *Bark*, C-89/12, EU:C:2013:276, 40 punktą).

26 Šiuo klausimu pakanka priminti, kad Reglamentu Nr. 261/2004, kaip matyti iš jo 1 ir 2 konstatuojamųjų dalių, siekiama užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį (žr. Sprendimo *IATA ir ELFAA*, C-344/04, EU:C:2006:10, 69 punktą ir Sprendimo *Emirates Airlines*, C-173/07, EU:C:2008:400, 35 punktą).

27 Tad, nors, žinoma, kad Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies b punkte, aiškinamame atsižvelgiant į šį tikslą, nereikalaujama įrodyti, kad atitinkamam keleiviui iš tikrųjų buvo suteikta lengvatų ar kompensacija ir pagalba toje trečiojoje šalyje, vien pati paprasta galimybė jų gauti negali būti pagrindas teigti, kad tas reglamentas netaikytinas šiam keleiviui.

28 Iš tiesų, negalima būtų leisti, kad keleivis netektų Reglamento Nr. 261/2004 suteiktos apsaugos vien dėl prielaidos, jog jis gali gauti tam tikrą kompensaciją trečiojoje šalyje, jeigu nenustatyta, kad ta kompensacija atitinka šiuo reglamentu užtikrinamos kompensacijos tikslą ir kad nustatytos jos gavimo sąlygos ir įvairi jos suteikimo tvarka lygiavertės tam, kas numatyta minėtame reglamente.

29 Tačiau iš Teisingumo Teismui pateiktos bylos medžiagos negalima nustatyti, nei ar atitinkamoje trečiosios šalies teisėje numatytos kompensacijos tikslas atitinka Reglamentu Nr. 261/2004 užtikrinamos kompensacijos tikslą, nei ar nustatytos jos gavimo sąlygos ir įvairi jos suteikimo tvarka lygiavertės tam, kas numatyta šiame reglamente. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi patikrinti, ar taip yra nagrinėjamu atveju.

30 Tokiomis aplinkybėmis negalima atmesti galimybės, kad prašoma išaiškinti nuostata taikytina nagrinėjamu atveju.

31 Todėl konstatuotina, kad prašymas priimti prejudicinį sprendimą yra priimtinas.

Dėl esmės

32 Visų pirma primintina, kad iš nusistovėjusios teismo praktikos matyti, jog pagal nacionalinių teismų ir Teisingumo Teismo bendradarbiavimo procedūrą, įtvirtintą SESV 267 straipsnyje, pastarasis nacionaliniam teismui turi pateikti naudingą atsakymą, kuris leistų išspręsti jo nagrinėjamą bylą. Tokiu atveju Teisingumo Teismui gali tekti performuluoti jam pateiktus klausimus (žr., be kita ko, Sprendimo *Le Rayon d'Or*, C-151/13, EU:C:2014:185, 25 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką).

33 Atsižvelgiant į šią teismo praktiką, visus dešimt prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo užduotų klausimų reikia suprasti taip, kad jais iš esmės siekiama sužinoti, ar Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis aiškintina taip, kad tokia techninė problema, kaip nagrinėjama pagrindinėje byloje, kuri atsirado netikėtai, ne dėl netinkamos techninės priežiūros ir nebuvo nustatyta per įprastą patikrinimą, patenka į „ypatingų aplinkybių“ sąvoką, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą, ir, atsakius teigiamai, išsiaiškinti, kokių pagrįstų priemonių turi imtis oro vežėjas, kad jas pašalintų.

34 Šiuo klausimu pirmiausia primintina, kad pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį skrydį vykdantis oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos, kuri paprastai mokėtina skrydžio atšaukimo atveju, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ėmusis visų pagrįstų priemonių.

35 Be to, reikia nurodyti, jog Teisingumo Teismas paaiškino, kad šio 5 straipsnio 3 dalį, kuri yra nuo keleivių teisės į kompensaciją principo nukrypstanti nuostata, reikia aiškinti griežtai (Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 20 punktas).

36 Galiausiai, konkrečiai dėl orlaivio patirtų techninių problemų iš Teisingumo Teismo praktikos matyti, kad tokias problemas galima laikyti skrydžių saugos trūkumais, kurių atsirado netikėtai, ir jos gali būti priskirtos prie tokių aplinkybių. Vis dėlto su tokiomis problemomis susijusios aplinkybės gali būti laikomos „ypatingomis“, kaip suprantama Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalyje, tik jeigu jos susijusios su įvykiu, kuris, kaip ir išvardyti šio reglamento 14 konstatuojamojoje dalyje, nėra būdingas normaliai oro vežėjo veiklai ir kurio dėl pobūdžio ir atsiradimo priežasčių negalima realiai valdyti (šiuo klausimu žr. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 23 punktą).

37 Kadangi naudojant orlaivius neišvengiamai kyla techninių problemų, vykdydami savo veiklą oro vežėjai paprastai su jomis susiduria. Tad atliekant techninę orlaivių priežiūrą pastebėtos ar dėl nepakankamos tokios priežiūros atsiradusios techninės problemos pačios savaime negali būti laikomos Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalyje minimomis „ypatingomis aplinkybėms“ (šiuo klausimu žr. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 24 ir 25 punktus).

38 Vis dėlto tam tikros techninės problemos gali būti priskirtos prie ypatingų aplinkybių. Taip, be kita ko, būtų, kai oro vežėjo lėktuvų parką sudarančių lėktuvų konstruktorius ar kompetentinga valdžios institucija pastebėtų, kad skrydžiams naudojami lėktuvai turi skrydžių saugumui pavojų keliantį paslėptą gamybos defektą. Taip pat būtų ir tada, kai orlaiviams žalos padarytų sabotažo ar terorizmo veiksmai (šiuo klausimu žr. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 26 punktą).

39 Nagrinėjamoje byloje KLM patikslina, o tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, kad pagrindinėje byloje nagrinėjama techninė problema yra atitinkamo orlaivio variklio gedimas, atsiradęs dėl tam tikrų jo detalių, kurios neviršijo vidutinės naudojimo trukmės, trūkumų, be to, šių detalių gamintojas nepateikė jokių specifinių nuorodų, kad praėjus tam tikram jų naudojimo laikui galėtų pasitaikyti gedimų.

40 Šiuo klausimu visų pirma aišku, kaip matyti iš ankstesnio šio sprendimo punkto, kad tokia techninė problema susijusi tik su konkrečiu lėktuvu. Beje, iš Teisingumo Teismo turimos bylos medžiagos nematyti, kad oro vežėjo lėktuvų parką sudarančių lėktuvų konstruktorius ar kompetentinga valdžios institucija būtų nurodę, kad ne tik šis orlaivis, bet ir kiti lėktuvų parką sudarantys orlaiviai turi skrydžių saugumui pavojų keliantį paslėptą gamybos defektą, o tai bet kuriuo atveju turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas. Jei tai pasitvirtintų, šio sprendimo 38 punkte nurodyta teismo praktikoje minėta hipotezė negalėtų būti taikoma nagrinėjamu atveju.

41 Be to, pažymėtina, kad, viena vertus, gedimas, koks nagrinėjamas pagrindinėje byloje, atsiradęs dėl tam tikrų orlaivio detalių jau buvusių trūkumų, žinoma, laikytinas netikėtu įvykiu. Vadinasi, toks gedimas glaudžiai susijęs su labai kompleksiška orlaivio funkcionavimo sistema, nes jį oro vežėjas dažnai naudoja sudėtingomis ar netgi ekstremaliomis meteorologinėmis sąlygomis, beje, turint omenyje tai, kad jokia orlaivio detalė nėra amžina.

42 Todėl darytina išvada, kad šis netikėtas įvykis būdingas įprastai oro vežėjo veiklai, nes šis vežėjas paprastai susiduria su tokiomis nenumatytomis techninėmis problemomis.

43 Kita vertus, aplinkybes, pavyzdžiui, kaip išvengti tokio gedimo ar jį pašalinti, įskaitant tai, kaip pakeisti detales, jau turėjusias defektą, atitinkamas oro vežėjas gali realiai valdyti, nes būtent jis turi užtikrinti ekonominiais tikslais eksploatuojamų orlaivių priežiūrą ir tinkamą funkcionavimą.

44 Todėl techninė problema, kokia nagrinėjama pagrindinėje byloje, nepatenka į „ypatingų aplinkybių“ sąvoką, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį.

45 Galiausiai, reikia patikslinti, kad net jeigu tam tikromis aplinkybėmis oro vežėjas mano galintis remtis tam tikrų detalių su defektais gamintojo klaida, atsižvelgiant į Reglamento Nr. 261/2004 pagrindinį tikslą – užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį ir į aplinkybę, kad šio reglamento 5 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti griežtai, draudžiama oro vežėjui atsisakyti kompensuoti keleiviams, kurie patyrė didelių nepatogumų, ir pasiteisinti tuo, kad egzistuoja „ypatingos aplinkybės“.

46 Šiuo klausimu primintina, kad pagal Reglamentą Nr. 261/2004 įvykdytos pareigos neapriboja to oro vežėjo teisės reikalauti žalos atlyginimo iš bet kurio už atidėtą skrydį atsakingo asmens, įskaitant trečiąsias šalis, kaip tai numatyta šio reglamento 13 straipsnyje. Toks žalos atlyginimas gali sumažinti ir net visiškai pašalinti šiems vežėjams dėl šių pareigų tenkančią finansinę naštą (Sprendimo *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 68 punktas ir jame nurodyta teismo praktika).

47 Taigi, negalima iškart teigti, kad negalima remtis Reglamento Nr. 261/2004 13 straipsniu ir jį taikyti kaltam gamintojui siekiant sumažinti oro vežėjo finansinę naštą, tenkančią dėl tame reglamente numatytų pareigų, ar ją visiškai pašalinti.

48 Kadangi techninė problema, kokia nagrinėjama pagrindinėje byloje, nepatenka į „ypatingų aplinkybių“ sąvoką, dėl pagrįstų priemonių, kurių turi imtis oro vežėjas, kad jas pašalintų, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, nereikia spręsti.

49 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į pateiktus klausimus reikia atsakyti: Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad tokia techninė problema, kaip nagrinėjama pagrindinėje byloje, kuri atsirado netikėtai, ne dėl netinkamos techninės priežiūros ir nebuvo nustatyta per įprastą patikrinimą, nepatenka į „ypatingų aplinkybių“ sąvoką, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

50 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 (devintoji kolegija) nusprendžia:

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 tokia techninė problema, kaip nagrinėjama pagrindinėje byloje, kuri atsirado netikėtai, ne dėl netinkamos techninės priežiūros ir nebuvo nustatyta per įprastą patikrinimą, nepatenka į „ypatingų aplinkybių“ sąvoką, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą.

Parašai.