TIESAS SPRIEDUMS (devītā palāta)

2015. gada 17. septembrī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu — Gaisa transports — Pasažieru tiesības lidojuma kavēšanās vai atcelšanas gadījumā — Regula (EK) Nr. 261/2004 — 5. panta 3. punkts — Iekāpšanas atteikums un lidojuma atcelšana — Lidojuma ilga kavēšanās — Kompensācija un atbalsts pasažieriem — Ārkārtēji apstākļi

Lieta C-257/14

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko Amsterdamas tiesa (*Rechtbank Amsterdam*, Nīderlande) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2014. gada 29. aprīlī un kas Tiesā reģistrēts 2014. gada 28. maijā, tiesvedībā

Corina van der Lans

pret

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV .

TIESA (devītā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētāja K. Jirimēe [*K. Jürimäe*], tiesneši J. Malenovskis [*J. Malenovský*] (referents) un M. Safjans [*M. Safjan*],

ģenerāladvokāte E. Šarpstone [*E. Sharpston*],

sekretāre L. Karasko Marko [*L. Carrasco Marco*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2015. gada 7. maija tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV* vārdā – *P. Eijsvoogel*, *P. Huizing*, *R. Pessers* un *M. Lustenhouwer*, *advocaten*,

— Nīderlandes valdības vārdā – *M. Bulterman* un *M. Noort*, pārstāves,

— Vācijas valdības vārdā – *T. Henze* un *J. Kemper*, pārstāvji,

— Francijas valdības vārdā – *G. de Bergues*, *D. Colas* un *R. Coesme*, kā arī *M. Hours*, pārstāvji,

— Itālijas valdības vārdā – *G. Palmieri*, pārstāve, kurai palīdz *C. Colelli*, *avvocato dello Stato*,

* Tiesvedības valoda – holandiešu.

— Apvienotās Karalistes valdības vārdā – *L. Christie*, pārstāvis, kam palīdz *J. Holmes*, *barrister*,

— Eiropas Komisijas vārdā – *F. Wilman* un *N. Yerrell*, 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 Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regulu (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 (OV L 46, 1. lpp.).

2 Šis lūgums ir izteikts tiesvedībā starp *C. van der Lans* un aviosabiedrību *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV* (turpmāk tekstā – "*KLM*") par pēdējās minētās atteikumu izmaksāt prasītājai pamatlietā kompensāciju par lidojuma kavēšanos.

Atbilstošās tiesību normas

3 Regulas Nr. 261/2004 preambulā 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.

[..]

(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."

4 Šīs regulas 3. panta ar nosaukumu "Darbības joma" 1. punkta b) apakšpunktā ir noteikts:

"1. Šo regulu piemēro:

[..]

b) pasažieriem, kas izlido no trešās valsts lidostas uz lidostu kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums, ja vien viņi šajā trešā valstī nav saņēmuši atlīdzinājumu vai kompensāciju un par viņiem nav rūpējušies un ja attiecīgo reisu apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Kopienas pārvadātājs."

5 Šīs regulas 5. pantā ir noteikts:

"1. Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

[..]

c) ir tiesības saskaņā ar 7. pantu no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saņemt kompensāciju [..]

[..].

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.

[..]"

6 Šīs regulas 7. pantā ar nosaukumu "Tiesības saņemt kompensāciju" ir noteikts:

"1. 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.

Nosakot attālumu, ņem vērā pēdējo galamērķi, kurā iekāpšanas atteikums vai lidojuma atcelšana ir par iemeslu tam, ka pasažieris ielido ar kavēšanos pēc paredzētā laika.

2. Ja pasažieriem saskaņā ar 8. pantu piedāvā mainīt maršrutu līdz to galamērķim, izmantojot citu lidojumu, kura ielidošanas laiks nepārsniedz sākotnēji rezervētā lidojuma paredzēto ielidošanas laiku:

a) par divām stundām attiecībā uz visiem lidojumiem 1500 kilometru vai mazākā attālumā vai

b) par trim stundām attiecībā uz visiem lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1500 kilometru attālumā un visiem citiem lidojumiem 1500 līdz 3500 kilometru attālumā, vai arī

c) par četrām stundām vai vairāk attiecībā uz visiem lidojumiem, uz ko neattiecas a) vai b) apakšpunkts,

apkalpojošais gaisa pārvadātājs var 1. punktā paredzēto kompensāciju samazināt par 50 %.

3. Kompensāciju, kas minēta 1. punktā, izmaksā skaidrā naudā, izmantojot elektronisku bankas pārskaitījumu, bankas pārveduma rīkojumu vai bankas čekus, vai, saņemot pasažiera parakstītu piekrišanu, ceļojumu kuponus un/vai citus pakalpojumus.

4. Attālumus, kas norādīti 1. un 2. punktā, mēra pēc lielā loka maršruta metodes."

7 Regulas Nr. 261/2004 13. pantā ir noteikts:

"Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs izmaksā kompensāciju vai pilda citas saistības, kas izriet no šīs regulas, šīs regulas noteikumus nevar interpretēt kā tādus, kas ierobežo pārvadātāja tiesības prasīt kompensāciju no kādas personas, tostarp trešām pusēm, saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem. Šī

regula nekādā ziņā neierobežo apkalpojošā gaisa pārvadātāja tiesības prasīt atlīdzinājumu no ceļojuma rīkotāja vai citas personas, ar kuru minētajam pārvadātājam ir līgums. Tāpat šīs regulas noteikumus nevar interpretēt kā tādus, kas ierobežo ceļojumu rīkotāja vai trešās personas, kas nav pasažieris un ar kuru gaisa pārvadātājam ir līgums, tiesības prasīt atlīdzinājumu vai kompensāciju no gaisa pārvadātāja saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem."

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

8 *C. van der Lans* bija rezervējusi aviobiļeti lidojumam, kas bija jāapkalpo *KLM*. Šis lidojums uz Amsterdamu (Nīderlande) bija paredzēts no Kito [*Quito*] (Ekvadora) 2009. gada 13. augustā plkst. 9.15 pēc vietējā laika. Tomēr izlidošana notika tikai nākamajā dienā plkst. 19.30 pēc vietējā laika. Šim lidojumam izmantotā lidmašīna Amsterdamā ieradās ar 29 stundu nokavēšanos.

9 *KLM* norādīja, ka šī kavēšanās radās tādējādi, ka Gvajakilas [*Guayaquil*] (Ekvadora) lidostā, no kuras lidmašīnai uz Amsterdamu bija jāizlido, nosēžoties Kito un Bonērā [*Bonaire*] (Nīderlandes Antiļas), tā sauktajā "push back" procedūrā, kad uz zemes lidmašīna tiek stumta atmuguriski ar automašīnu, tika konstatēts, ka nedarbojas viens no šīs lidmašīnas dzinējiem degvielas pieplūdes traucējumu dēļ.

10 *KLM* norāda, ka no "aircraft technical log" izriet, ka bija radusies virkne defektu. Bojātas bija divas detaļas, proti, degvielas sūknis un hidromehāniskais elements. Šīs rezerves daļas, kuras Gvajakilā nebija pieejamas, bija jāpiegādā no Amsterdamas ar lidmašīnu, lai pēc tam tās iemontētu attiecīgajā lidmašīnā, kura no Kito izlidoja ar šī sprieduma 8. punktā minēto nokavēšanos.

11 Minētās detaļas sīkāk netika izpētītas defekta cēloņa noskaidrošanai, jo šādu izpēti var veikt vienīgi to izgatavotājs.

12 *C. van der Lans* vērsās Amsterdamas tiesā ar prasību par šo kavēšanos viņai izmaksāt kompensāciju EUR 600 apmērā.

13 *KLM* iebilst pret šo prasību un atsaucas uz Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktā minēto izņēmumu saistībā ar "ārkārtējiem apstākļiem, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi".

14 *KLM* norāda, ka bojātās detaļas nebija lietotas ilgāk par to vidējo izmantošanas laiku. Turklāt to ražotājs nebija sniedzis nekādu konkrētu paskaidrojumu, kādēļ varētu rasties defekti, kad šīs detaļas ir kalpojušas noteiktu laiku. *KLM* vēl apgalvo, ka minētās detaļas nebija pārbaudītas pirms pacelšanās vispārējā "preflight check", tomēr bija pārbaudītas pēdējā "check A", kas bija veikta aptuveni mēnesi pirms pamatlietā apskatītā lidojuma.

15 *C. van der Lans* uzskata, ka *KLM* šajā gadījumā nevar atsaukties uz ārkārtas apstākļiem. Šo lidojuma kavēšanos radīja tehniska problēma. Tiesa turklāt spriedumā *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) ir atzinusi, ka tehnisku problēmu novēršana ietilpst gaisa pārvadātāja darbībā un nav uzskatāma par ārkārtējiem apstākļiem.

16 Pamatlietā jautājums ir par to, vai *KLM* tādos apstākļos kā pamatlietā var atsaukties uz Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktā paredzēto izņēmumu.

17 Iesniedzējtiesa šai ziņā vēlas noskaidrot interpretāciju, kāda būtu piešķirama šajā normā izmantotajiem jēdzieniem "ārkārtēji apstākļi" un "visi iespējamie pasākumi", šai ziņā īpaši ņemot vērā Regulas Nr. 261/2004 preambulas 14. apsvērumu un Tiesas judikatūru, it īpaši spriedumu *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771).

18 Šādos apstākļos Amsterdamas tiesa nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Kā ir jāinterpretē jēdziens "gadījumos" Regulas Nr. 261/2004 preambulas 14. apsvērumā?

2) Ārkārtējie apstākļi, kā paredzēts iepriekš minētajā preambulas 14. apsvērumā, ņemot vērā sprieduma lietā *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 22. punktu, nesakrīt ar notikumiem, kuri ir minēti kā piemēri preambulas 14. apsvēruma otrajā teikumā, un "notikumiem", kurus Tiesa ir norādījusi [sprieduma] 22. punktā. Vai tas ir pareizi, ka iepriekš minētajā 22. punktā norādītie "notikumi" nav tie paši, kas ir preambulas 14. apsvērumā?

3) Kā būtu jāspriež attiecībā uz ar notikumu saistīto "ārkārtēju apstākļu" jēdzienu, kas papildina "negaidītu lidojuma drošības trūkumu", kā norādīts iepriekš minētajā preambulas 14. apsvērumā atbilstīgi sprieduma lietā *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 23. punktam, ja negaidīti lidojuma drošības trūkumi nevar būt ārkārtēji apstākļi, ņemot vērā 22. punktu, bet var tikai tos radīt?

4) No sprieduma lietā *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 23. punkta izriet, ka tehniska problēma nevar tikt uzskatīta par "negaidītu lidojuma drošības trūkumu" un tādējādi ir "notikums" šī sprieduma 22. punkta izpratnē. Atbilstīgi sprieduma lietā *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 23. punktam šādu notikumu aptverošus apstākļus var kvalificēt kā "ārkārtējus" tikai tad, ja tie ir saistīti ar notikumu, kas nav raksturīgs attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un tā rakstura vai izcelsmes dēļ ir ārpus šī pārvadātāja faktiskās kontroles. Atbilstīgi šī sprieduma 24. punktam tādas tehniskas problēmas atrisinājums, kuras cēlonis ir lidaparāta apkopes nepilnības, ir jāuzskata par gaisa pārvadātāja normālai darbībai raksturīgu pasākumu. Tādēļ šādas problēmas nevar būt ārkārtējie apstākļi atbilstīgi sprieduma lietā *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 25. punktam. No šiem apsvērumiem, šķiet, izriet, ka tehniska problēma, kas pieder pie "negaidītiem lidojuma drošības trūkumiem", vienlaicīgi ir notikums, ko var papildināt ārkārtēji apstākļi un kas pats var būt ārkārtējs apstāklis. Kā ir jāinterpretē sprieduma lietā *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 22.–25. punkts, lai novērstu šo pretrunu?

5) Vārdi "raksturīgs attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai" zemākās instances tiesā parasti tiek interpretēti kā "saistīti ar gaisa pārvadātāja normālu darbību" – kas turklāt ir saderīgi ar holandiešu valodas vārdu *inherent* (sprieduma autentiskajā tekstā tā nav) – tādēļ arī, piemēram, sadursmes ar putniem vai pelnu mākoņi netiek uzskatīti par notikumiem sprieduma lietā *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 23. punkta nozīmē. Citā judikatūrā ir uzsvērti vārdi "tā rakstura vai izcelsmes dēļ ir ārpus šī pārvadātāja faktiskās kontroles" sprieduma lietā *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 23. punktā. Vai vārds "raksturīgs" ir jāinterpretē tādējādi, ka šis jēdziens ietver tikai tos notikumus, kurus tiešām var ietekmēt gaisa pārvadātājs?

6) Kā ir lasāms sprieduma lietā *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 26. punkts vai, drīzāk, kā tas būtu interpretējams, ņemot vērā Tiesas atbildi uz ceturto un piekto jautājumu?

7) a) Ja atbilde uz 6. jautājumu ir tāda, ka tehniska problēma, kas uzskatāma par "negaidītu lidojuma drošības trūkumu", ir ārkārtēji apstākļi, kas pamato atsauci uz Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktu, ja tie ir radušies no notikuma, kas nav raksturīgs attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un tas to nevar novērst, vai tas nozīmē, ka spontāni radusies tehniska problēma, kas nav nepienācīgas apkopes rezultāts un kas turklāt nav konstatēta regulārajās apkopes pārbaudēs (iepriekš pie faktiem minētās "A–D checks" un "Daily Control"), var vai nevar būt ārkārtējs apstāklis – pieņemot, ka to nevarēja atklāt parastajās apkopes darbībās –, jo tad neviens notikums nevarētu tikt konstatēts, kā norādīts minētajā 26. punktā, un tādējādi nebūtu iespējams noteikt, vai tas ir raksturīgs gaisa pārvadātāja darbībai un tādējādi gaisa pārvadātājs to nevar ietekmēt?

b) Ja atbilde uz sesto jautājumu ir tāda, ka tehniska problēma, kas uzskatāma par "negaidītu lidojuma drošības trūkumu", ir notikumi, kā norādīts sprieduma *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 22. punktā, un tehniskā problēma ir radusies spontāni un tā nav nepienācīgas apkopes rezultāts, un turklāt tā nav konstatēta regulārajās apkopes pārbaudēs (iepriekš minētās "A–D checks" un "Daily Control"), vai šī tehniskā problēma ir raksturīga vai nav raksturīga gaisa pārvadātāja darbībai un gaisa pārvadātājs to var vai nevar ietekmēt iepriekš minētā 26. punkta izpratnē?

c) Ja atbilde uz sesto jautājumu ir tāda, ka tehniskās problēmas, kuras tiek uzskatītas par negaidītiem lidojuma drošības trūkumiem, ir notikumi, kā norādīts sprieduma *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 22. punktā, un tehniskā problēma ir radusies spontāni un tā nav nepienācīgas apkopes rezultāts, un turklāt tā nav konstatēta regulārajās apkopes pārbaudēs (iepriekš minētās "A–D checks" un "Daily Control"), kādiem apstākļiem būtu jāapvij šī tehniskā problēma un kad šie apstākļi būtu jāuzskata par ārkārtējiem, lai uz tiem varētu atsaukties Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē?

8) Gaisa pārvadātājs var atsaukties uz ārkārtējiem apstākļiem tikai tad, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu/kavēšanos ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi. Vai ir pareizi secināt, ka visu iespējamo pasākumu veikšana attiecas uz ārkārtējo apstākļu rašanās novēršanu, nevis uz pasākumu veikšanu, lai nodrošinātu, ka kavēšanās nav ilgāka par 3 stundām, kā noteikts Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) daļā kopsakarā ar sprieduma apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c. (C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716) 57.–61. punktu?

9) Principā ir divu veidu pasākumi, lai ierobežotu kavēšanos tehnisku problēmu dēļ līdz maksimums 3 stundām, proti, no vienas puses, rezerves daļu krājumu turēšana dažādās pasaules vietās, ne tikai gaisa pārvadātāja mājas bāzē, un, no otras puses, aizkavētā lidojuma pasažieru pārreģistrācija. Vai, nosakot turamo krājumu apjomu un izvietojumu, gaisa pārvadātāji var vadīties no tā, kāda ir izmantotā prakse aviācijas pasaulē, tajā skaitā gaisa pārvadātājiem, uz kuriem Regula Nr. 261/2004 attiecas tikai daļēji?

10) Vai tiesai, atbildot uz jautājumu, vai ir veikti visi iespējamie pasākumi, lai ierobežotu kavēšanos, kas radās tehnisku problēmu dēļ, kuras ietekmēja lidojuma drošības trūkumus, ir jāņem vērā tādi apstākļi, kas padziļināja kavēšanās sekas, kā tie, ka tehnisko problēmu skartajam lidaparātam vēl pirms došanās uz mājas bāzi, kā šajā lietā, ir jāielido vairākās lidostās, kas var paildzināt zaudēto laiku?"

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pieņemamību

19 Francijas valdība apstrīd lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pieņemamību, norādot, ka saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta b) apakšpunktu tā strīdam pamatlietā nav piemērojama, jo Ekvadoras tiesībās jau ir paredzēts kompensācijas un atbalsta režīms lidmašīnu pasažieriem, kuriem atteikta iekāpšana, kuru lidojums ir atcelts vai kavējas, kuru *C. van der Lans* var izmantot.

20 Atbilstoši Tiesas pastāvīgajai judikatūrai atteikums lemt par valsts tiesas uzdotu prejudiciālu jautājumu ir iespējams tikai tad, ja ir acīmredzami skaidrs, ka Savienības tiesību norma, ko Tiesai lūgts interpretēt, nav piemērojama (spriedums *Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid*, C-484/08, EU:C:2010:309, 19. punkts un tajā minētā judikatūra).

21 Šai ziņā no Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta b) apakšpunkta izriet, ka tā ir piemērojama pasažieriem, kuri no trešās valsts ceļo uz dalībvalsti, ar nosacījumu, ka, pirmkārt, attiecīgo reisu apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Eiropas Savienības pārvadātājs, un, otrkārt, attiecīgie pasažieri šajā trešajā valstī nav saņēmuši atlīdzinājumu vai kompensāciju un par viņiem nav rūpējušies.

22 Par pirmo nosacījumu ir skaidrs, ka *KLM* ir Savienības pārvadātājs.

23 Attiecībā uz otro nosacījumu ir jānorāda, ka pastāv atšķirības Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta b) apakšpunkta valodu versiju starpā. Proti, dažās valodu versijās, konkrēti – čehu, vācu, angļu, itāļu un holandiešu, attiecīgi ir izmantoti vārdi "obdrželi", "erhalten", "received", "ricevuto" un "ontvangen". Tādēļ tās ir saprotamas tā, ka tās neizslēdz šīs regulas piemērošanu gadījumā, kad attiecīgie pasažieri trešajā valstī ir faktiski saņēmuši atlīdzinājumu vai kompensāciju un par viņiem ir rūpējušies.

24 Turpretim citās valodu versijas, tostarp spāņu ("disfruten de"), franču ("bénéficient") un rumāņu ("beneficiat de") valodu versijas, drīzāk liek domāt, ka Regulas Nr. 261/2004 piemērošana jau sākotnēji ir izslēgta gadījumā, kad attiecīgajiem pasažieriem ir tiesības šajā trešajā valstī saņemt kompensāciju vai aprūpi, neatkarīgi no tā, vai tie to ir patiešām saņēmuši.

25 Vienveidīgas Savienības tiesību normas interpretācijas nepieciešamība prasa, ka, ja tās teksts dažādu valodu versijās atšķiras, konkrēto tiesību normu interpretē, ņemot vērā tiesiskā regulējuma, kurā šī norma ietilpst, kontekstu un mērķi (šajā ziņā skat. spriedumus *DR* un *TV2 Danmark*, C-510/10, EU:C:2012:244, 45. punkts, kā arī *Bark*, C-89/12, EU:C:2013:276, 40. punkts).

26 Šai ziņā atliek atgādināt, ka Regulas Nr. 261/2004 mērķis, kā skaidri izriet no tās preambulas 1. un 2. apsvēruma, ir nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību (skat. spriedumus *IATA* un *ELFAA*, C-344/04, EU:C:2006:10, 69. punkts, kā arī *Emirates Airlines*, C-173/07, EU:C:2008:400, 35. punkts).

27 Lai arī Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta b) apakšpunkts, ņemot vērā šo mērķi, protams, neprasa, lai tiktu pierādīts, ka attiecīgais pasažieris trešajā valstī ir saņēmis kompensāciju vai aprūpi, tomēr vienkārša iespēja to saņemt pati par sevi neattaisno to, ka šī regula attiecīgajam pasažierim nav piemērojama.

28 Faktiski nevar uzskatīt, ka pasažierim var liegt Regulā Nr. 261/2004 paredzēto aizsardzību tikai tādēļ, ka viņš var saņemt noteiktu kompensāciju trešajā valstī, nekonstatējot, ka tā atbilst šajā regulā paredzētajam kompensācijas mērķim un ka nosacījumi, kas attiecas uz šīs kompensācijas saņemšanu, kā arī dažādi tās īstenošanas noteikumi, ir pielīdzināmi minētajā regulā paredzētajiem.

29 No Tiesas rīcībā esošajiem lietas materiāliem nav iespējams secināt nedz to, vai trešās valsts tiesībās paredzēto kompensāciju mērķis atbilst Regulā Nr. 261/2004 garantētajai kompensācijai, nedz arī, vai šādas kompensācijas saņemšanai paredzētie nosacījumi, kā arī tās piešķiršanas noteikumi ir līdzvērtīgi šajā regulā paredzētajiem. Iesniedzējtiesai ir jāpārbauda, vai tā tas ir šajā gadījumā.

30 Šādos apstākļos nav izslēgts, ka norma, kuras interpretācija tiek lūgta, attiecīgajā gadījumā ir piemērojama.

31 Līdz ar to ir jāuzskata, ka lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir pieņemams.

Par lietas būtību

32 Ievadā ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru ar LESD 267. pantu iedibinātajā sadarbības starp valstu tiesām un Tiesu procedūrā otrai minētajai ir jāsniedz valsts tiesai lietderīga atbilde, kas atļautu izlemt tās izskatīšanā esošo lietu. Šajā nolūkā Tiesai attiecīgā gadījumā ir jāpārformulē tai iesniegtie jautājumi (cita starpā skat. spriedumu *Le Rayon d'Or*, C-151/13, EU:C:2014:185, 25. punkts un tajā minētā judikatūra).

33 Atbilstoši šai judikatūrai visi desmit iesniedzējtiesas uzdotie jautājumi ir jāsaprot tādējādi, ka to mērķis būtībā ir noskaidrot, vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts ir interpretējams tādējādi, ka tāda pēkšņi radusies tehniska problēma, kāda aplūkota pamatlietā, kas nav nepienācīgas apkopes rezultāts un kas turklāt nav konstatēta regulārajās apkopes pārbaudēs, ietilpst jēdzienā "ārkārtēji apstākļi" šīs normas nozīmē un, ja tas tā ir, kādi ir "iespējamie pasākumi", kas gaisa pārvadātājam ir jāveic tās novēršanai.

34 Šai ziņā vispirms ir jānorāda, ka saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktu apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav jāmaksā 7. pantā paredzētā kompensācija, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi.

35 Turpinājumā ir jāatgādina, ka Tiesa ir precizējusi, ka minētais 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē šauri, jo tajā ir paredzēta atkāpe no principa par pasažieru tiesībām saņemt kompensāciju (spriedums *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 20. punkts).

36 Visbeidzot, konkrēti attiecībā uz lidmašīnas tehniskajām problēmām no Tiesas judikatūras izriet, ka šādas problēmas ir uzskatāmas par negaidītiem lidojuma drošības trūkumiem un var ietilpt minētajos apstākļos. Taču šādu problēmu 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 preambulas 14. apsvērumā uzskaitītie, nav raksturīgs attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un tā rakstura vai izcelsmes dēļ ir ārpus šī pārvadātāja faktiskās kontroles (šajā ziņā skat. spriedumu *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 23. punkts).

37 Tā kā lidmašīnu darbībā neizbēgami rodas tehniskas problēmas, gaisa pārvadātāji ar šādām problēmām sastopas savas parastās darbības ietvaros. Šai ziņā tehniskās problēmas, kas ir atklātas lidmašīnu 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" (šai ziņā skat. spriedumu *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 24. un 25. punkts).

38 Taču dažas tehniskas problēmas var uzskatīt par ārkārtējiem apstākļiem. 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 gaisakuģiem radīto bojājumu cēlonis ir sabotāža vai terorisms (skat. šai ziņā spriedumu *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 26. punkts).

39 Šajā lietā *KLM* precizē – kas iesniedzējtiesai tomēr jāpārbauda – ka pamatlietā aplūkotā tehniskā problēma ir attiecīgās lidmašīnas motora nedarbošanās dažu tā detaļu defekta dēļ, taču tās nebija lietotas ilgāk par to vidējo izmantošanas laiku un to ražotājs nav sniedzis nekādu konkrētu paskaidrojumu, kādēļ varētu rasties defekti, kad šīs detaļas ir kalpojušas noteiktu laiku.

40 Šai ziņā vispirms, kā izriet no šī sprieduma iepriekšējā punkta, šķiet, ka šāda tehniska problēma skar tikai vienu konkrētu lidmašīnu. Turklāt no Tiesai iesniegtajiem lietas materiāliem nekādi neizriet, ka attiecīgā gaisa pārvadātāja lidmašīnu flotes ražotājs vai kompetentā iestāde būtu atklājuši ražošanas

defektu, kas skar ne tikai šo konkrēto lidmašīnu, bet arī citas flotē ietilpstošās lidmašīnas, taču šis apstāklis katrā ziņā ir jāpārbauda iesniedzējtiesai. Ja tas tā izrādītos, šī sprieduma 38. punktā norādītā juridiskā konstrukcija šai lietā nebūtu piemērojama.

41 Turpinājumā ir jānorāda, pirmkārt, ka tāds motora defekts, kāds aplūkojams pamatlietā, lidmašīnas detaļu priekšlaicīgu bojājumu dēļ pavisam noteikti ir pēkšņs notikums. Tādējādi šāds defekts ir nesaraujami saistīts ar ļoti sarežģīto lidmašīnas darbību, jo gaisa pārvadātājs to lieto apstākļos, tostarp laika apstākļos, kas ir sarežģīti, pat ekstrēmi, tomēr ņemot vērā, ka neviena lidmašīnas detaļa nav neaizstājama.

42 Tādēļ ir jāuzskata, ka gaisa pārvadātāja darbībā šis pēkšņais notikums ietilpst tā parastajā darbībā, jo šīs pārvadātājs ar šādām neparedzētām tehniskām problēmām sastopas regulāri.

43 Otrkārt, šāda defekta novēršana vai tā radītā nepieciešamība pēc remonta, tostarp pāragri nolietojušās detaļas nomaiņa, nav ārpus attiecīgā gaisa pārvadātāja kontroles, jo tieši viņam ir jānodrošina lidmašīnu, kuras tas izmanto savas saimnieciskās darbības veikšanai, apkope un funkcionēšana.

44 Līdz ar to tāda tehniska problēma kā pamatlietā neietilpst Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktā izmantotajā jēdzienā "ārkārtēji apstākļi".

45 Visbeidzot jāprecizē, ka, lai arī atkarībā no apstākļiem gaisa pārvadātājs var atsaukties uz ražotāja vainu saistībā ar noteiktu detaļu defektiem, tomēr Regulas Nr. 261/2004 primārais mērķis nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību, kā arī šaurā interpretācija, kas piešķirama šīs regulas 5. panta 3. punktam, ir pretrunā tam, ka gaisa pārvadātājs varētu atteikties izmaksāt kompensāciju pasažieriem, kuriem radušies nopietni sarežģījumi, šai ziņā atsaucoties uz "ārkārtējiem apstākļiem".

46 Šai ziņā ir jānorāda, ka no Regulas Nr. 261/2004 izrietošie pienākumi neietekmē gaisa pārvadātāju tiesības lūgt atlīdzinājumu no visām personām, kuras ir radījušas kavējumu, tostarp trešajām personām, kā tas ir noteikts šīs regulas 13. pantā. Šāds atlīdzinājums līdz ar to varētu samazināt vai pat pilnībā segt šo pārvadātāju izmaksas, kas ir saistītas ar to pienākumiem (spriedums *Sturgeon* u.c., C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716, 68. punkts un tajā minētā judikatūra).

47 Sākotnēji arī nevar izslēgt, ka attiecībā uz vainojamo ražotāju var atsaukties un piemērot Regulas Nr. 261/2004 13. pantu, lai samazinātu vai pat atbrīvotos no finansiālā sloga, kas gaisa pārvadātājam bija jāuzņemas šajā regulā paredzēto pienākumu izpildei.

48 Tā kā tāda tehniska problēma kā pamatlietā neietilpst "ārkārtējo apstākļu" jēdzienā, atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktam nav jālemj par iespējamajiem pasākumiem, kuri gaisa pārvadātājam jāveic, lai to novērstu.

49 Ņemot vērā visus iepriekš izklāstītos apsvērumus, uz uzdotajiem jautājumiem ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts ir interpretējams tādējādi, ka tāda pēkšņi radusies tehniska problēma kā pamatlietā, kuras pamatā nav nepilnīga apkope un kas turklāt nav konstatēta regulārajās apkopes pārbaudēs, neietilpst jēdzienā "ārkārtēji apstākļi" šīs normas nozīmē.

Par tiesāšanās izdevumiem

50 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (devītā palāta) nosprież:

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 interpretējams tādējādi, ka tāda pēkšņi radusies tehniska problēma kā pamatlietā, kuras pamatā nav nepilnīga apkope un kas turklāt nav konstatēta regulārajās apkopes pārbaudēs, neietilpst jēdzienā "ārkārtēji apstākļi" šīs normas nozīmē.

[Paraksti]