



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (trečioji kolegija) SPRENDIMAS

2019 m. balandžio 4 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – 5 straipsnio 3 dalis – Kompensavimas keleiviams atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju – Apimtis – Atleidimas nuo pareigos mokėti kompensaciją – Sąvoka „ypatingos aplinkybės“ – Orlaivio padangos sugadinimas dėl ant oro uosto kilimo ir tūpimo tako gulinčio pašalinio objekto“

Byloje C-501/17

dėl *Landgericht Köln* (Kelno apygardos teismas, Vokietija) 2017 m. liepos 25 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2017 m. rugpjūčio 18 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Germanwings GmbH

prieš

Wolfgang Pauels

TEISINGUMO TEISMAS (trečioji kolegija),

kurį sudaro trečiosios kolegijos pirmininko pareigas einantis ketvirtosios kolegijos pirmininkas A. Vilaras, teisėjai J. Malenovský, L. Bay Larsen, M. Safjan ir D. Šváby (pranešėjas),

generalinis advokatas E. Tanchev,

posėdžio sekretorius D. Dittert, skyriaus vadovas,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2018 m. rugsėjo 17 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- *Germanwings GmbH*, atstovaujamos *Rechtsanwälte* W. Bloch ir Y. Pochyla,
- W. Pauels, atstovaujamo *Rechtsanwälte* E. Stamer ir M. Hofmann,
- Vokietijos vyriausybės, atstovaujamos T. Henze, J. Möller, M. Hellmann, M. Kall, J. Techert ir A. Berg,
- Lenkijos vyriausybės, atstovaujamos B. Majczyna,
- Europos Komisijos, atstovaujamos K. Simonsson, B. Bertelmann ir K.-Ph. Wojcik,

* Proceso kalba: vokiečių.

susipažinęs su 2018 m. lapkričio 22 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,
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 taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10), 5 straipsnio 3 dalies išaiškinimo.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant Wolfgang Pauels ir oro vežėjos *Germanwings GmbH* ginčą dėl to, kad ši bendrovė atsisakė šiam keleiviui, kurio skrydis buvo atidėtas ilgam laikui, išmokėti kompensaciją.

Teisinis pagrindas

- 3 Reglamento Nr. 261/2004 14 ir 15 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:

„(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 5 straipsnio „Skrydžių atšaukimas“ 1 ir 3 dalyse nurodyta:

„1. Atšaukus skrydį:

<...>

- c) atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdančias 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 buvo 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 buvo 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 ir imantis visų pagrįstų priemonių.“

5 Minėto reglamento 7 straipsnio „Teisė į kompensaciją“ 1 dalies a punkte numatyta:

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

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

<...>“

Ginčas pagrindinėje byloje ir prejudicinis klausimas

6 W. Pauels rezervavo *Germanwings* skrydį iš Dublino (Airija) į Diuseldorfą (Vokietija).

7 Skrydis įvykdytas 2015 m. rugpjūčio 28 d.; į paskirties vietą pavėluota atvykti tris valandas ir dvidešimt aštuonias minutes.

8 *Germanwings* atsisakė patenkinti W. Pauels prašymą išmokėti kompensaciją remdamasi tuo, kad atitinkamas skrydis buvo atidėtas dėl „ypatingos aplinkybės“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, ir dėl šios aplinkybės ji atleidžiama nuo pareigos išmokėti šio reglamento 5 straipsnio 1 dalyje numatytą kompensaciją.

9 Šiuo aspektu *Germanwings* teigia, jog skrydis atidėtas, nes rengiantis aptariamam skrydžiui vienoje iš šių skrydį vykdančio orlaivio padangų buvo rastas varžtas ir dėl to tą padangą reikėjo pakeisti.

10 W. Pauels pareiškė ieškinį *Amtsgericht Köln* (Kelno apylinkės teismas, Vokietija); tas teismas priteisė iš *Germanwings* sumokėti jam 250 EUR sumą ir palūkanas ir konstatavo, kad orlaivio padangos sugadinimas dėl ant oro uosto kilimo ir tūpimo tako gulinčio varžto yra aplinkybė, kuri yra būdinga įprastai oro vežėjo veiklai ir kurią jis gali realiai kontroliuoti. Grįsdamas sprendimą *Amtsgericht Köln* (Kelno apylinkės teismas) pridūrė, kad jo analizė atitinka teisės aktų leidėjo valią, kaip rodo tako kontrolės egzistavimas ir teisės aktuose įtvirtintas reikalavimas ją vykdyti.

11 *Germanwings* dėl šio sprendimo padavė apeliacinį skundą *Landgericht Köln* (Kelno apygardos teismas). Ji laikosi nuomonės, kad *Amtsgericht Köln* (Kelno apylinkės teismas) pernelyg išplėtė aplinkybių, kurias ji gali kontroliuoti, apimtį. Šiuo aspektu ji teigia, kad oro uosto kilimo ir tūpimo takų naudojimas priskirtinas prie bendros oro transporto srities, o ne prie konkrečios oro vežėjo veiklos srities. Taigi ji mano, kad oro vežėjas nėra atsakingas už takų valymą, kurio jis negali kontroliuoti.

12 *Landgericht Köln* (Kelno apygardos teismas) laikosi nuomonės, kad ginčo sprendimas priklauso nuo to, ar pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, siejamą su jo 14 konstatuojamąja dalimi, padangos sugadinimas dėl ant tako gulinčio varžto yra būdingas įprastai atitinkamo oro vežėjo veiklai ir dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių šis vežėjas realiai negali jo kontroliuoti.

13 *Landgericht Köln* (Kelno apygardos teismas) pažymi, jog ankstesnėse bylose yra konstatavęs, kad orlaivio padangos sugadinimas dėl ant tako gulinčio vinies ar kitų panašių objektų yra „ypatinga aplinkybė“, nes tokie pašaliniai objektai laikytini oro vežėjo nekontroliuojama rizika, taigi, kitaip nei pirmalaikiai tam tikrų orlaivio sudedamųjų dalių gedimai, nepaisant reguliarios priežiūros, priskirtini prie išorinių veiksnių.

- 14 Vis dėlto jis nurodo kitų teismų priešingą jurisprudenciją, be kita ko, suformuotą po 2014 m. lapkričio 14 d. Nutarties *Siewert* (C-394/14, EU:C:2014:2377) paskelbimo, ir konstatuoja, kad orlaivio padangos sugadinimas dėl ant tako gulinių pašalinių objektų negali būti prilygintas susidūrimui su įlaipinimo trapu, kaip numatyta toje nutartyje, o veikia turėtų būti prilygintas paukščių atsitrenkimui, kaip numatyta 2017 m. gegužės 4 d. Sprendime *Pešková ir Peška* (C-315/15, EU:C:2017:342). Šiuo aspektu jis pabrėžia, kad takų valymas susijęs su oro uosto saugumu, taigi oro vežėjas nėra už jį atsakingas.
- 15 Taigi jis mano, kad būtina kreiptis į Teisingumo Teismą, ir pažymi, kad jeigu nagrinėjamu atveju turėtų būti taikomas „ypatingos aplinkybės“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, kvalifikavimas, jis turėtų surinkti papildomų įrodymų.
- 16 Šiomis aplinkybėmis Landgericht *Köln* (Kelno apygardos teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar aplinkybė, kai orlaivio padangą sugadina ant kilimo ir tūpimo tako gulintis varžtas (pašalinių objektų sukelti pažeidimai – FOD), laikytina ypatinga aplinkybe pagal [Reglamento Nr. 261/2004] 5 straipsnio 3 dalį?“

Dėl prejudicinio klausimo

- 17 Savo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis, siejama su jo 14 konstatuojamąja dalimi, turi būti aiškinama taip, kad orlaivio padangos sugadinimas dėl ant oro uosto kilimo ir tūpimo tako gulinio pašalinio objekto, kaip antai palaidų šiukšlių, patenka į sąvoką „ypatingos aplinkybės“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą.
- 18 Reikia priminti, kad tuo atveju, jei skrydis atšaukiamas ar atidedamas ilgam laikui, t. y. trims ar daugiau valandų, Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė numatyti kitokias pareigas, oro transporto vežėjams tenkančias pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalį (žr. 2017 m. gegužės 4 d. Sprendimo *Pešková ir Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 19 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).
- 19 Taigi pagal šio reglamento 14 ir 15 konstatuojamąsias dalis ir 5 straipsnio 3 dalį, kaip jas išaiškino Teisingumo Teismas, oro vežėjas atleidžiamas nuo pareigos mokėti keleiviams Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytą kompensaciją, jei gali įrodyti, kad skrydis atšauktas arba atvykimas atidėtas trims ar daugiau valandų dėl „ypatingų aplinkybių“, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ėmusi visų pagrįstų priemonių (žr. 2017 m. gegužės 4 d. Sprendimo *Pešková ir Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 20 punktą ir nurodytą jurisprudenciją), ir, susiklosčius tokiai aplinkybei, – kad ėmėsi situacijai pritaikytų veiksmų ir panaudojo visas turėtas personalo, materialines ir finansines priemones, kad išvengtų atitinkamo skrydžio atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui dėl tos aplinkybės, tačiau negalima reikalauti, kad, atsižvelgiant į jo įmonės pajėgumus tuo metu, jo auka būtų nepakeliama (šiuo klausimu žr. 2017 m. gegužės 4 d. Sprendimo *Pešková ir Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 29 ir 34 punktus).
- 20 Pagal suformuotą jurisprudenciją „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip jos suprantamos pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, gali būti laikomi tie įvykiai, kurie dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi įprastai oro vežėjo veiklai ir kurių jis realiai negali kontroliuoti (šiuo klausimu žr. 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 23 punktą ir 2017 m. gegužės 4 d. Sprendimo *Pešková ir Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 22 punktą); abi šios sąlygos yra kumuliacinės (2018 m. balandžio 17 d. Sprendimo *Krüsemann ir kt.*, C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 ir C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258, 34 punktą).

- 21 Kalbant apie klausimą, ar orlaivio padangų, kurios yra būtinos, kad jis veiktų, sugadinimas gali būti laikomas „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip jos suprantamos pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, pirmiausia reikia konstatuoti, kad ypač pirmalaikis, nors ir netikėtas, tam tikrų orlaivio detalių gedimas iš principo yra įvykis, glaudžiai susijęs su orlaivio funkcionavimo sistema (šiuo klausimu žr. 2015 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, 41 ir 42 punktus ir 2017 m. gegužės 4 d. Sprendimo *Pešková ir Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 23 punktą).
- 22 Iš tiesų, atsižvelgiant į ypatingas oro transporto paslaugų teikimo sąlygas ir orlaivių technologinio sudėtingumo lygį, oro vežėjai nuolat susiduria su tokiais gedimais (šiuo klausimu žr. 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 24 punktą; 2014 m. lapkričio 14 d. Nutarties *Siewert*, C-394/14, EU:C:2014:2377, 19 punktą ir 2015 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, 37 ir 42 punktus).
- 23 Šiuo klausimu neginčijama, kad orlaivių padangos yra dalys, kurioms lėktuvui kylant ir tupiant tenka labai didelės apkrovos, ir dėl to nuolat egzistuoja jų sugadinimo rizika, pateisinanti itin griežtas reguliarias saugos patikras, kurios yra įprastų oro vežėjo veiklos sąlygų dalis.
- 24 Atsižvelgiant į tai, jeigu atitinkamas gedimas atsiranda vien dėl pašalinio objekto atsitrenkimo, o tai turi įrodyti oro vežėjas, šis gedimas negali būti laikomas glaudžiai susijusiu su orlaivio funkcionavimo sistema.
- 25 Taip, be kita ko, yra, kai orlaivis apgadinamas į jį atsitrenkus paukščiui (2017 m. gegužės 4 d. *Pešková ir Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 24 punktą) ir, kaip pagrindinėje byloje, kai padangą sugadina pašalinis objektas, kaip antai ant oro uosto kilimo ir tūpimo tako gulinčios palaidos šiukšlės.
- 26 Taigi padangos sugadinimas, atsiradęs vien dėl ant oro uosto kilimo ir tūpimo tako gulinčio pašalinio objekto, negali būti laikomas dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių būdingu normaliai atitinkamo oro vežėjo veiklai. Be to, atsižvelgiant į konkrečius suvaržymus, taikomus oro vežėjui orlaiviams kylant ir tupiant, be kita ko, susijusius su kilimo ir tūpimo greičiu ir reikalavimu užtikrinti orlaivyje esančių keleivių saugumą, taip pat į tai, kad takų priežiūra tikrai nepriklauso oro vežėjo kompetencijai, jis realiai negali kontroliuoti minėtos aplinkybės.
- 27 Taigi toks sugadinimas turi būti laikomas „ypatinga aplinkybe“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį.
- 28 Kaip matyti iš generalinio advokato išvados 78 punkto, tokia išvada atitinka tikslą užtikrinti aukštą oro transporto keleivių apsaugos lygį, kuris, kaip nurodyta Reglamento Nr. 261/2004 1 konstatuojamojoje dalyje, reiškia, kad oro transporto vežėjai neturi būti skatinami nesiiimti reikiamų priemonių ir pirmenybę teikti savo skrydžių išsaugojimui ir punktualumui, o ne šių skrydžių saugumo tikslui.
- 29 Be to, šios išvados negali paneigti 2014 m. lapkričio 14 d. Nutartyje *Siewert* (C-394/14, EU:C:2014:2377) išdėstyta pozicija; toje nutartyje Teisingumo Teismas konstatavo, kad oro uosto įlaipinimo trapo ir lėktuvo susidūrimas negali būti laikomas „ypatinga aplinkybe“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį.
- 30 Iš tiesų toks įtaisas yra būtinas vykdant keleivių vežimą oru, juo keleiviai įlipa į lėktuvą ir išlipa iš jo (2014 m. lapkričio 14 d. Nutarties *Siewert*, C-394/14, EU:C:2014:2377, 19 punktą), ir paprastai toks įtaisas naudojamas bendradarbiaujant su atitinkamų lėktuvų įgula. Todėl negalima laikyti, kad minėta aplinkybė nėra būdinga įprastai atitinkamo oro vežėjo veiklai ar jis negali jos realiai kontroliuoti.
- 31 Vis dėlto, kaip priminta šio sprendimo 19 punkte, susiklosčius „ypatingai aplinkybei“ oro vežėjas atleidžiamas nuo pareigos mokėti keleiviams Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytą kompensaciją, tik jei gali įrodyti, kad ėmėsi situacijai pritaikytų veiksmų ir panaudojo visas turėtas

personalo, materialines ir finansines priemones, kad išvengtų atitinkamo skrydžio atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui dėl tos aplinkybės, tačiau negalima reikalauti, kad, atsižvelgiant į jo įmonės pajėgumus tuo metu, jo auka būtų nepakeliama.

- 32 Šiuo klausimu per teismo posėdį nustatyta, kad reguliariai atliekama orlaivių padangų priežiūra ir vykdomos standartinės jų keitimo procedūros, pagal kurias oro vežėjai oro uostuose, kuriuose vykdo veiklą, įskaitant oro uostus, kurie nėra pagrindinė jų veiklos vykdymo vieta, gali turėti sutartis dėl padangų pakeitimo, sudarytas su lėktuvų priežiūros bendrovėmis ir užtikrinančias, kad šie vežėjai turės pirmenybę keisti tas padangas.
- 33 Todėl esant tokiai situacijai, kaip nagrinėjama pagrindinėje byloje, atitinkamas oro vežėjas turi įrodyti, kad panaudojo visas turėtas personalo, materialines ir finansines priemones, kad išvengtų atitinkamo skrydžio atidėjimo ilgam laikui dėl padangos, sugadintos dėl ant oro uosto kilimo ir tūpimo tako gulinčio pašalinio objekto, keitimo; tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.
- 34 Tokiomis aplinkybėmis į klausimą reikia atsakyti taip, kad Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis, siejama su jo 14 konstatuojamąja dalimi, turi būti aiškinama taip, kad orlaivio padangos sugadinimas dėl ant oro uosto kilimo ir tūpimo tako gulinčio pašalinio objekto, kaip antai palaidų šiukšlių, patenka į sąvoką „ypatinga aplinkybė“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą.

Tačiau norėdamas, kad būtų atleistas nuo pareigos mokėti keleiviams Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytą kompensaciją, oro vežėjas, kurio skrydis buvo atidėtas ilgam laikui dėl tokios „ypatingos aplinkybės“, turi įrodyti, kad panaudojo visas turėtas personalo, materialines ir finansines priemones, kad išvengtų atitinkamo skrydžio atidėjimo ilgam laikui dėl padangos, sugadintos dėl ant oro uosto kilimo ir tūpimo tako gulinčio pašalinio objekto, kaip antai palaidų šiukšlių, keitimo.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 35 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių 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 (trečioji 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 Reglamento (EEB) Nr. 295/91, 5 straipsnio 3 dalis, siejama su Reglamento Nr. 261/2004 14 konstatuojamąja dalimi, turi būti aiškinama taip, kad orlaivio padangos sugadinimas dėl ant oro uosto kilimo ir tūpimo tako gulinčio pašalinio objekto, kaip antai palaidų šiukšlių, patenka į sąvoką „ypatinga aplinkybė“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą.

Tačiau norėdamas, kad būtų atleistas nuo pareigos mokėti keleiviams Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytą kompensaciją, oro vežėjas, kurio skrydis buvo atidėtas ilgam laikui dėl tokios „ypatingos aplinkybės“, turi įrodyti, kad panaudojo visas turėtas personalo, materialines ir finansines priemones, kad išvengtų atitinkamo skrydžio atidėjimo ilgam laikui dėl padangos, sugadintos dėl ant oro uosto kilimo ir tūpimo tako gulinčio pašalinio objekto, kaip antai palaidų šiukšlių, keitimo.

Parašai.