TEISINGUMO TEISMO (trečioji kolegija) SPRENDIMAS

2025 m. spalio 16 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – Kompensacija oro transporto keleiviams, kai skrydis atidedamas ilgam laikui – Sąlygos – 5 straipsnio 3 dalis – Sąvoka „ypatingos aplinkybės“ – Sąvoka „pagrįstos priemonės“, kuriomis siekiama išvengti ypatingų aplinkybių arba tokių aplinkybių pasekmių – Orlaivis, į kurį ankstesnio skrydžio metu trenkė žaibas ir kuriam dėl to buvo atlikta privaloma patikra“

Byloje C-399/24

dėl *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija) 2024 m. balandžio 16 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2024 m. birželio 7 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

AirHelp Germany GmbH

prieš

Austrian Airlines AG

TEISINGUMO TEISMAS (trečioji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas C. Lycourgos, teisėjai O. Spineanu-Matei, S. Rodin, N. Piçarra (pranešėjas) ir N. Fenger,

generalinis advokatas A. Biondi,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– *AirHelp Germany GmbH*, atstovaujamos *Rechtsanwältin* E. Stanonik-Palkovits,

– *Austrian Airlines AG*, atstovaujamos *Rechtsanwälte* M. Brenner ir M. Klemm,

– Europos Komisijos, atstovaujamos G. von Rintelen ir N. Yerrell,

* Proceso kalba: vokiečių.

atsižvelgęs į sprendimą, priimtą susipažinus su generalinio advokato 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, 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 *AirHelp Germany GmbH* (toliau – *AirHelp*) ir *Austrian Airlines AG* ginčą dėl pastarosios atsisakymo sumokėti kompensaciją keleiviui, kurio jungiamasis skrydis buvo atidėtas ilgam laikui.

Teisinis pagrindas

3 Reglamento Nr. 261/2004 1, 14 ir 15 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:

„(1) [Europos Sąjungos] 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.

<...>

(14) Kaip ir pagal [1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje sudarytą Konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo, Europos bendrijos vardu patvirtintą 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu 2001/539/EB (OL L 194, 2001, p. 38; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 491)], 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 numatyta:

„1. Atšaukus skrydį:

<...>

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

<...>

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 dalyje nurodyta:

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

<...>

b) 400 eurų visų didesnio kaip 1500 kilometrų atstumo [Sąjungos] vidaus skrydžių ir visų kitų 1500–3500 kilometrų atstumo skrydžių atveju;

<...>“

Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

6 Keleivis turėjo patvirtintą bendrą rezervaciją *Austrian Airlines* jungiamajam skrydžiui iš Jasų (Rumunija) į Londono Hitrou (Jungtinė Karalystė) per Vieną (Austrija). Pirmąjį šio jungiamojo maršruto skrydį vykdęs orlaivis, kuris turėjo atvykti į Vieną 2022 m. kovo 8 d. 15 val. 50 min., paskirties vietoje nusileido tik 22 val. 53 min., t. y. pavėlavęs daugiau kaip septynias valandas. Dėl to keleivis pavėlavo į jungiamąjį skrydį ir galutinę paskirties vietą – Londono Hitrou – pasiekė tik kitos dienos rytą.

7 Į orlaivį, kuris iš pradžių turėjo vykdyti skrydį iš Jasų į Vieną, ankstesnio skrydžio metu, tą pačią 2022 m. kovo 8 dieną, prieš pat nusileidimą Jasuose įskridus į audros debesis trenkė žaibas. Atlikus pirminę saugos patikrą, kuri yra privaloma po tokio įvykio, technikai nustatė, kad buvo akivaizdžiai pažeistas šio orlaivio išorėje esantis prietaisas, kuris yra būtinas skrydžio saugai užtikrinti ir, be kita ko, naudojamas atmosferos slėgiui matuoti. Dėl šios išvados buvo atlikta privaloma nuodugni šio orlaivio saugos patikra ir atitinkamai uždrausta juo skristi neribotą laiką.

8 Šiomis aplinkybėmis *Austrian Airlines* nusprendė tą pačią dieną iš Vienos atsiųsti pakaitinį orlaivį, siekdama vykdyti aptariamą skrydį, nors ir vėluodama kelias valandas. Tuo metu Jasuose, likus maždaug 40 minučių iki pakaitinio orlaivio pakilimo iš Vienos 19 val. 41 min., technikai davė leidimą žaibo apgadintam orlaiviui vėl skristi, tačiau tik į Vieną, kad ten atvykus būtų galima atlikti nuodugnesnę patikrą.

9 Dėl vėlavimo nukentėjęs keleivis perleido dėl to galintį kilti skolinį reikalavimą *AirHelp*, o ši *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas, Austrija) pareiškė ieškinį, reikalaudama iš *Austrian Airlines* 400 EUR kompensacijos pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalies b punktą. Tame teisme *AirHelp* teigė, pirma, kad žaibas nėra ypatinga aplinkybė, dėl kurios skrydį vykdantis oro vežėjas galėtų būti atleistas nuo pareigos sumokėti šiame reglamente numatytą kompensaciją, ir, antra, kad *Austrian Airlines* nesiėmė visų pagrįstų priemonių, siekdama kuo greičiau nuvežti atitinkamą keleivį į galutinę paskirties vietą.

10 Kita vertus, anot *Austrian Airlines*, tiek žaibo orlaiviui padaryta žala, tiek privaloma saugos patikra, kuri dėl to buvo atlikta, buvo neįprastos, todėl „jų nebuvo galima nei suplanuoti, nei paveikti“, vadinasi, jos turi būti laikomos „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 5 straipsnio 3 dalį. Bet kuriuo atveju pasirinkdama pakaitinį orlaivį *Austrian Airlines* užtikrino kuo greitesnį atitinkamo keleivio gabenimą kitu maršrutu iš Jasų į galutinę paskirties vietą, todėl ėmėsi visų pagrįstų priemonių vėlavimui ištaisyti.

11 2023 m. spalio 30 d. sprendimu *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas) atmetė *AirHelp* ieškinį ir, be kita ko, nusprendė, kad žaibas turi būti laikomas „ypatinga aplinkybe“, kaip ji suprantama pagal šio 5 straipsnio 3 dalį. To teismo teigimu, galima nustatyti pakankamą priežastinį ryšį tarp žaibo, trenkusio į ankstesnį skrydį vykdžiusį orlaivį, kuris taip pat turėjo vykdyti skrydį iš Jasų į Vieną, ir atitinkamo keleivio patirto vėlavimo. Minėtas teismas taip pat nusprendė: kadangi pakaitinio orlaivio naudojimas leido *Austrian Airlines* išvengti skrydžio Jasai–Viena, kuris, nors ir buvo atidėtas, galiausiai įvyko tą pačią dieną, atšaukimo, buvo pagrįsta dar kartą nekeisti orlaivio į tą, kurį apgadino žaibas ir kuriam buvo leista vėl skristi nuo 19 val.

12 *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija), kuriam *AirHelp* pateikė apeliacinį skundą dėl šio sprendimo ir kuris yra prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, mano, kad sprendimas jo nagrinėjamoje byloje priklauso nuo to, ar Teisingumo Teismas išaiškins, ar žaibas iš esmės yra ypatinga aplinkybė, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį. Tas teismas paaiškino, kad jeigu žaibą reikėtų laikyti ypatinga aplinkybe, jis turėtų papildomai išnagrinėti, ar *Austrian Airlines* ėmėsi visų pagrįstų priemonių, kad išvengtų atitinkamo keleivio vėlavimo.

13 Be to, minėtas teismas nurodo, kad pagal jo suformuotą jurisprudenciją žaibas yra ypatinga aplinkybė, kaip ji suprantama pagal šio 5 straipsnio 3 dalį. Vis dėlto jis svarsto galimybę nukrypti nuo šios jurisprudencijos, kuriai nepritaria kiti Austrijos teismai, pripažindamas, kad atmosferos būklė yra būdinga įprastai oro vežėjų veiklai, todėl nestabilios atmosferos sąlygos, įskaitant žaibavimą, ir dėl jų orlaiviams padaryta žala galėtų patekti į šių vežėjų atsakomybės sritį, skirtingai nuo susidūrimo su paukščiu, kurį Teisingumo Teismas 2017 m. gegužės 4 d. Sprendimo *Pešková ir Peška* (C-315/15, EU:C:2017:342) 24 punkte pripažino ypatinga aplinkybe.

14 Šiomis aplinkybėmis *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar [Reglamento Nr. 261/2004] 5 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad yra susidariusi „ypatinga aplinkybė“, jeigu į orlaivį, kuriuo turėjo būti vykdomas skrydis, per ankstesnį skrydį trenkė žaibas, taigi sertifikuoti specialistai turėjo atlikti privalomą orlaivio saugos patikrą ir dėl to orlaivį vėl buvo leista naudoti tik praėjus maždaug penkioms valandoms po numatyto išvykimo?“

Dėl prejudicinio klausimo

15 Savo vieninteliu klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, kad šioje nuostatoje vartojama sąvoka „ypatingos aplinkybės“ apima žaibo smūgį į orlaivį, kuriuo turėjo būti vykdomas skrydis, lėmusį privalomą šio orlaivio saugos patikrą, dėl kurios buvo atidėta jo eksploatacija.

16 Pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį skrydį vykdantis oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos pagal šio reglamento 7 straipsnį, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių.

17 Pagal suformuotą jurisprudenciją šio 5 straipsnio 3 dalis taip pat taikoma, kai keleivių skrydis atidedamas ilgam laikui, t. y. trims valandoms ar ilgiau. Taigi pagal šią nuostatą oro vežėjams leidžiama remtis ypatingomis aplinkybėmis tokio vėlavimo atveju, kad jie būtų atleisti nuo pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnį reikalaujamos kompensacijos mokėjimo (šiuo klausimu žr. 2022 m. liepos 7 d. Sprendimo *SATA International – Azores Airlines (Degalų pildymo sistemos sutrikimas)*, C-308/21, EU:C:2022:533, 19 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

18 Kadangi minėto 5 straipsnio 3 dalis yra principo, pagal kurį keleiviai turi teisę į kompensaciją, išimtis, atsižvelgiant į Reglamentu Nr. 261/2004 siekiamą tikslą užtikrinti, kaip matyti iš jo 1 konstatuojamosios dalies, aukštą keleivių apsaugos lygį, sąvoka „ypatingos aplinkybės“ turi būti aiškinama siaurai (2024 m. birželio 13 d. Sprendimo *D. (Variklio konstrukcijos defektas)*, C-411/23, EU:C:2024:498, 26 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

19 Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad oro vežėjas, kuris nori būti atleistas nuo pareigos mokėti keleiviams kompensaciją skrydžio atidėjimo ilgam laikui ar atšaukimo atveju, gali remtis ypatinga aplinkybe, turėjusia įtakos jo paties tuo pačiu orlaiviu vykdytam ankstesniam skrydžiui, su sąlyga, kad tarp šios aplinkybės atsiradimo ir vėlesnio skrydžio atidėjimo ar atšaukimo egzistuoja tiesioginis priežastinis ryšys (šiuo klausimu žr. 2020 m. birželio 11 d. Sprendimo *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, 53 ir 54 punktus).

20 Sąvoka „ypatingos aplinkybės“, nurodyta Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalyje, reiškia įvykius, kurie dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi įprastai atitinkamo oro vežėjo veiklai ir kurių jis negali realiai kontroliuoti; šios dvi sąlygos yra kumuliacinės ir kiekvienu konkrečiu atveju reikia įvertinti, ar jos tenkinamos (2023 m. gegužės 11 d. Sprendimo *TAP Portugal (Antrojo piloto mirtis)*, C-156/22–C-158/22, EU:C:2023:393, 18 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

21 Reglamento Nr. 261/2004 14 konstatuojamojoje dalyje, atsižvelgiant į kurią reikia aiškinti šio reglamento 5 straipsnio 3 dalį, nurodyta, kad ypatingos 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 Nagrinėjamu atveju, visų pirma kalbant apie pirmąją iš dviejų kumuliacinių sąlygų, primintų šio sprendimo 20 punkte, svarbu pažymėti, kad toks įvykis, kaip žaibo smūgis į orlaivį, dėl kurio buvo atlikta privaloma jo saugos patikra, negali būti laikomas būdingu įprastai oro vežėjo veiklai vien dėl to, kad atmosferos sąlygos yra būdingos šiai veiklai ir kad orlaiviai suprojektuoti taip, kad galėtų atlaikyti žaibo smūgį. Taigi vien dėl šių priežasčių tokio įvykio negalima atmesti kaip

nepatenkančio į sąvoką „ypatingos aplinkybės, kurių nebūtų buvę galima išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, siejamą su šio reglamento 14 konstatuojamąja dalimi.

23 Sąjungos teisės aktų leidėjas į šioje konstatuojamojoje dalyje nurodytą sąvoką „ypatingos aplinkybės“ įtraukė „meteorologines sąlygas, neleidžiančias vykdyti atitinkamo skrydžio“, kurios, be kita ko, apima riziką, kad į orlaivį gali trenkti žaibas.

24 Šiomis aplinkybėmis reikia pažymėti, kad žaibo smūgis pagal savo pobūdį prilygsta susidūrimui su svetimkūniu, kaip antai paukščiu, kurį Teisingumo Teismas kvalifikavo kaip ypatingą aplinkybę, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį (šiuo klausimu žr. 2017 m. gegužės 4 d. Sprendimo *Pešková ir Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 24 punktą).

25 Be to, kai lėktuvui, į kurį trenkė žaibas, turi būti atlikta saugos patikra, neatsižvelgiant į tai, ar jis buvo apgadintas, tokia patikra, kurią lemia išimtinai žaibo smūgis, negali būti laikoma glaudžiai susijusia su orlaivio funkcionavimo sistema, net jei ši sistema suprojektuota taip, kad galėtų atlaikyti žaibo smūgį (pagal analogiją žr. 2017 m. gegužės 4 d. Sprendimo *Pešková ir Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 25 punktą ir 2019 m. balandžio 4 d. Sprendimo *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, 24 punktą).

26 Šiuo klausimu pažymėtina, kad žaibo smūgis į orlaivį, dėl kurio privaloma atlikti saugos patikrą, skiriasi, be kita ko, nuo pirmalaikio ir netikėto tam tikrų orlaivio detalių gedimo, kuris iš esmės yra įvykis, glaudžiai susijęs su šio orlaivio funkcionavimo sistema (šiuo klausimu žr. 2019 m. balandžio 4 d. Sprendimo *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, 21 ir 24 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją).

27 Taigi reikia konstatuoti, kad žaibo smūgis į orlaivį, dėl kurio buvo atlikta privaloma jo saugos patikra, atitinka pirmąją iš dviejų kumuliacinių sąlygų, kad jį būtų galima laikyti „ypatinga aplinkybe“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį.

28 Be to, kalbant apie antrąją sąlygą, susijusią su tuo, kad oro vežėjai negali realiai kontroliuoti tų aplinkybių, iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad įvykiai dėl „vidinės“ priežasties skrydį vykdančio oro vežėjo atžvilgiu turi būti atskirti nuo įvykių dėl „išorinės“ priežasties (šiuo klausimu žr. 2021 m. kovo 23 d. Sprendimo *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, 39 punktą).

29 Taigi sąvoka „išoriniai įvykiai“ apima įvykius, kuriuos lėmė oro vežėjo veikla ir išorinės aplinkybės, dažniau ar rečiau pasitaikančios praktiškai, tačiau nekontroliuojamos oro vežėjo, nes susiklostė dėl gamtos reiškinio ar trečiojo asmens (šiuo klausimu žr. 2021 m. kovo 23 d. Sprendimo *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, 41 punktą).

30 Šiomis aplinkybėmis nagrinėjamo įvykio dažnumas pats savaime nėra elementas, leidžiantis nuspręsti, ar egzistuoja „ypatingos aplinkybės“, kaip jos suprantamos pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį (pagal analogiją žr. 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 36 ir 37 punktus).

31 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, žaibo smūgis į orlaivį, dėl kurio buvo atlikta privaloma jo saugos patikra, turi būti laikomas įvykiu, atsiradusiu dėl gamtos reiškinio, kurio atitinkamas oro vežėjas negali realiai kontroliuoti (pagal analogiją žr. 2019 m. balandžio 4 d. Sprendimo *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, 26 punktą).

32 Darytina išvada, kad antroji kumuliacinė „ypatingų aplinkybių“, kaip jos suprantamos pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, sąlyga taip pat tenkinama.

33 Šiuo klausimu svarbu pažymėti, kad tokio žaibo smūgio kvalifikavimas kaip „ypatingos aplinkybės“, kaip ji suprantama pagal šio 5 straipsnio 3 dalį, leidžia užtikrinti orlaivyje esančių keleivių saugumą, o tai yra Reglamentu Nr. 261/2004 siekiamas tikslas, kaip nurodyta jo 1 konstatuojamojoje dalyje, ir reiškia, kad oro transporto vežėjai neturi būti skatinami nesiimti reikiamų priemonių ir pirmenybę teikti savo skrydžių išsaugojimui ir punktualumui, o ne šių skrydžių saugumui (šiuo klausimu žr. 2017 m. gegužės 4 d. Sprendimo *Pešková ir Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 25 punktą; 2019 m. balandžio 4 d. Sprendimo *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, 28 punktą; taip pat 2024 m. birželio 13 d. Sprendimo *Finnair (Degalų lygio rodytuvo konstrukcijos defektas)*, C-385/23, EU:C:2024:497, 38 punktą).

34 Kalbant apie „pagrįstas priemones“, kaip jos suprantamos pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, siejamą su jo 14 konstatuojamąja dalimi, kurių toks vežėjas turėjo imtis, kad išvengtų ypatingų aplinkybių atsiradimo, kaip sąlygos, atleidžiančios jį nuo pareigos mokėti atitinkamam keleiviui Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytą kompensaciją, iš suformuotos jurisprudencijos matyti, kad reikia atsižvelgti tik į priemones, kurių jam gali tekti imtis, jeigu, be kita ko, techniniu ir administraciniu požiūriais, šis oro vežėjas iš tikrųjų gali tiesiogiai ar netiesiogiai imtis tokių priemonių, nesukeliančių jam nepakeliamos naštos atsižvelgiant į jo įmonės pajėgumus, ir jeigu vežėjas įrodė, kad šių priemonių buvo imtasi (šiuo klausimu žr. 2017 m. gegužės 4 d. Sprendimo *Pešková ir Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 48 punktą).

35 Šiuo klausimu svarbu pažymėti, kad nors prevencinės priemonės, kaip antai tos, kuriomis siekiama išvengti audrų zonų, leidžia išvengti žaibo smūgių, yra itin sunku visiškai atmesti galimybę kirsti kai kurias iš tų zonų, nepaisant meteorologinių duomenų ir šiuolaikinių maršrutų, kaip tai pažymi *Austrian Airlines* atsakyme į Teisingumo Teismo raštu pateiktus klausimus.

36 Be to, kalbant apie „pagrįstas priemones“, kaip jos suprantamos pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, siejamą su jo 15 konstatuojamąja dalimi, kurių oro vežėjas turėjo imtis, siekdamas išvengti skrydžių atidėjimo ar atšaukimo, atsiradusių dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti imantis pagrįstų priemonių, kaip antai nurodytų šio sprendimo 34 punkte, pažymėtina, kad pagal suformuotą jurisprudenciją oro vežėjas, kurio skrydis buvo atidėtas ilgam laikui arba atšauktas dėl tokių aplinkybių, norėdamas būti atleistas nuo Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytos pareigos mokėti kompensaciją, dar turi įrodyti, kad net panaudojęs visas turimas personalo, materialines ir finansines priemones ir, atsižvelgiant į jo įmonės pajėgumus tuo metu, nepatirdamas nepakeliamos naštos akivaizdžiai nebūtų galėjęs išvengti šio skrydžio atšaukimo arba atvykimo atidėjimo dėl aplinkybių, su kuriomis susidūrė (šiuo klausimu žr. 2017 m. gegužės 4 d. Sprendimo *Pešková ir Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 28 ir 29 punktus; taip pat 2019 m. balandžio 4 d. Sprendimo *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, 19 punktą).

37 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, atsižvelgdamas į visas ginčo pagrindinėje byloje aplinkybes ir atitinkamo oro vežėjo pateiktus įrodymus, turi įvertinti, ar vežėjas ėmėsi tokių priemonių (nebent jam būtų tekusi nepakeliama našta atsižvelgiant į jo įmonės pajėgumus atitinkamu momentu), be kita ko, įgyvendindamas visas turimas priemones, kad užtikrintų tinkamą, patenkinamomis sąlygomis ir kuo greičiau vykdomą keleivių, kuriems turėjo įtakos skrydžio atidėjimas ilgam laikui ar atšaukimas, gabenimą kitu maršrutu, visų pirma laikydamasis tikslo užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, nurodytą šio reglamento 1 konstatuojamojoje dalyje

(šiuo klausimu žr. 2022 m. liepos 7 d. Sprendimo *SATA International – Azores Airlines (Degalų pildymo sistemos sutrikimas)*, C-308/21, EU:C:2022:533, 27 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

38 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į pateiktą klausimą reikia atsakyti: Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, kad šioje nuostatoje vartojama sąvoka „ypatingos aplinkybės“ apima žaibo smūgį į orlaivį, kuriuo turėjo būti vykdomas skrydis, lėmusį privalomą šio orlaivio saugos patikrą, dėl kurios buvo atidėta jo eksploatacija.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

39 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 (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 Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, 5 straipsnio 3 dalis

turi būti aiškinama taip:

šioje nuostatoje vartojama sąvoka „ypatingos aplinkybės“ apima žaibo smūgį į orlaivį, kuriuo turėjo būti vykdomas skrydis, lėmusį privalomą šio orlaivio saugos patikrą, dėl kurios buvo atidėta jo eksploatacija.

Parašai.