



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (trečioji kolegija) SPRENDIMAS

2012 m. spalio 4 d.*

„Oro transportas — Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 — Kompensacija keleiviams atsisakymo vežti atveju — „Atsisakymo vežti“ sąvoka — Nepripažinimas „atsiakymu vežti“ — Skrydžio atšaukimas dėl streiko išvykimo oro uoste — Paskesnių už atšauktąjį skrydžių reorganizacija — Šių skrydžių keleivių teisė į kompensaciją“

Byloje C-22/11

dėl *Korkein oikeus* (Suomija) 2011 m. sausio 13 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2011 m. sausio 17 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Finnair Oyj

prieš

Timy Lassooy

TEISINGUMO TEISMAS (trečioji kolegija),

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

generalinis advokatas Y. Bot,

posėdžio sekretorė C. Strömholm, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2012 m. kovo 1 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- *Finnair Oyj*, atstovaujamos *asianajaja* T. Väättäinen,
- T. Lassooy, atstovaujamos *kuluttaja-asiamies* M. Wilska, taip pat *lakimiehet* P. Hannula ir J. Suurla,
- Suomijos vyriausybės, atstovaujamos H. Leppo,
- Prancūzijos vyriausybės, atstovaujamos G. de Bergues ir M. Perrot,
- Italijos vyriausybės, atstovaujamos G. Palmieri, padedamos *avvocato dello Stato* G. Aiello,
- Austrijos vyriausybės, atstovaujamos A. Posch,

* Proceso kalba: suomių.

— Lenkijos vyriausybės, atstovaujamos M. Szpunar,
— Europos Komisijos, atstovaujamos I. Koskinen ir K. Simonsson,
susipažinęs su 2012 m. balandžio 19 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,
priima šį

Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą susijęs su 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės 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), 2 straipsnio j punkto ir 4 bei 5 straipsnių išaiškinimu.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant oro transporto bendrovės *Finnair Oyj* (toliau – *Finnair*) ir T. Lassooy ginčą dėl bendrovės atsisakymo mokėti šiam asmeniui kompensaciją dėl atsisakymo vežti 2006 m. liepos 30 d. skrydžiu iš Barselonos (Ispanija) į Helsinkį (Suomija).

Teisinis pagrindas

Reglamentas (EEB) Nr. 295/91

- 3 Iki 2005 m. vasario 16 d. galiojusio 1991 m. vasario 4 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 295/91, nustatančio bendras kompensavimo už atsisakymą vežti reguliarium oro transportu taisyklės (OL L 36, p. 5; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 306), 1 straipsnyje nurodyta:

„Šiuo reglamentu nustatomos bendros minimalios taisyklės, taikomos keleiviams už atsisakymą juos vežti perpildytu reguliarių skrydžių atliekančiu orlaiviu, jeigu keleivis turi galiojantį bilietą į šį reisą, rezervuotą vietą ir toks orlaivis skrenda iš oro uosto, esančio valstybėje narėje, kurioje galioja Sutartis, neatsižvelgiant į valstybę, kurioje yra įsisteigęs oro vežėjas, keleivio pilietybę ir paskirties vietą.“

Reglamentas Nr. 261/2004

- 4 Reglamento Nr. 261/2004 1, 3, 4, 9, 10, 14 ir 15 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

„(1) Bendrijos veiksmis 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.

<...>

- (3) Nors [Reglamentu Nr. 295/91] buvo nustatyta pagrindinė keleivių apsauga, keleivių, kuriuos be jų sutikimo atsisakoma vežti, kurių skrydžiai atšaukiami iš anksto nepranešus ir kurių skrydžiai atidedami ilgam laikui, skaičius tebėra per didelis.
- (4) Todėl Bendrija turėtų sugriežtinti tuo reglamentu nustatytus apsaugos standartus, siekiant suteikti keleiviams daugiau teisių ir užtikrinti, kad oro vežėjai vykdytų veiklą suderintomis sąlygomis liberalizuotoje rinkoje.

<...>

- (9) Keleivių, kuriuos be jų sutikimo atsisakoma vežti, skaičius turėtų būti sumažintas reikalaujant, kad oro vežėjai, užuot atsisakę vežti keleivius, ieškotų savanorių, sutinkančių atsisakyti rezervavimo mainais į kompensaciją, ir kompensuotų visą sumą tiems keleiviams, kuriuos galiausiai atsisako vežti.
- (10) Keleiviai, kuriuos be jų sutikimo atsisakoma vežti, turėtų turėti galimybę atsisakyti skrydžio ir atgauti už bilietus sumokėtą sumą arba tęsti kelionę patenkinamomis sąlygomis, taip pat jais turėtų būti tinkamai pasirūpinta, kol jie laukia vėlesnio skrydžio.

<...>

- (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.“

- 5 Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnyje „Sąvokų apibrėžimai“ nurodyta:

„Šiame reglamente:

<...>

- j) „atsisakymas vežti“ – tai atsisakymas priimti skristi keleivį, nors jis atvyko registruotis 3 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka, išskyrus atvejus, kai yra pagrįstų priežasčių atsisakyti juos vežti, pavyzdžiui sveikatos, saugos ar saugumo sumetimais arba dėl nepakankamų kelionės dokumentų;

<...>“

- 6 Šio reglamento 3 straipsnio „Taikymo sritis“ 2 dalyje numatyta:

„1 dalis taikoma tik tuo atveju, jei keleiviai:

- a) turi patvirtintą rezervavimą atitinkamam skrydžiui ir, išskyrus 5 straipsnyje nurodytą atšaukimą, atvyksta registruotis:
- oro vežėjo, turizmo kelionių organizatoriaus arba įgaliotojo atstovo iš anksto raštu (įskaitant elektroninėmis priemonėmis) nurodyta tvarka ir laiku,
 - arba, jei laikas nenurodytas,
 - ne vėliau kaip likus 45 minutėms iki paskelbto išvykimo laiko; arba

<...>“

7 To paties reglamento 4 straipsnis „Atsisakymas vežti“ suformuluotas taip:

„1. Kai skrydį vykdančio oro vežėjas pagrįstai tikisi, kad turės atsisakyti vežti tam tikro skrydžio keleivius, jis pirmiausia ieško savanorių, sutinkančių atsisakyti rezervavimo mainais į kompensaciją atitinkamo keleivio ir skrydį vykdančio oro vežėjo sutartomis sąlygomis. Savanoriams teikiama pagalba pagal 8 straipsnį; tokia pagalba nelaikoma šioje dalyje nurodytos kompensacijos dalimi.

2. Jei atsiranda nepakankamai savanorių, kad tuo skrydžiu galėtų vykti visi kiti rezervavimą turintys keleiviai, skrydį vykdančio oro vežėjas gali atsisakyti vežti keleivius be jų sutikimo.

3. Jei atsisakoma vežti keleivius be jų sutikimo, skrydį vykdančio oro vežėjas nedelsdamas išmoka jiems kompensaciją pagal 7 straipsnį ir teikia jiems pagalbą pagal 8 ir 9 straipsnius.“

8 Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio „Skrydžių atšaukimas“ 3 dalyje numatyta:

„Skrydį vykdančio 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.“

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

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

<...>

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

<...>“

10 Reglamento Nr. 261/2004 8 ir 9 straipsniuose, skaitomuose kartu su jo 4 straipsniu, įtvirtinta keleivių, kuriuos atsisakyta vežti, teisė atgauti sumokėtą sumą arba vykti kitu maršrutu, taip pat jų teisė į rūpinimąsi.

11 To paties reglamento 13 straipsnyje „Teisė į žalos atlyginimą“ nurodyta:

„Tais atvejais, kai skrydį vykdančio 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 jokių būdu neriboja skrydį vykdančio oro vežėjo teisės reikalauti, kad turizmo kelionių organizatorius arba kitas asmuo, su kuriuo skrydį vykdančio 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 vykdančio oro vežėjas yra sudaręs sutartį, teisę reikalauti, kad skrydį vykdančio oro vežėjas pagal atitinkamus taikytinus įstatymus grąžintų sumokėtą sumą arba išmokėtų kompensaciją.“

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

12 Dėl 2006 m. liepos 28 d. įvykusio Barselonos oro uosto darbuotojų streiko teko atšaukti 11 val. 40 min. *Finnair* reguliariųjų skrydį iš Barselonos į Helsinkį. *Finnair* nusprendė reorganizuoti paskesnius skrydžius taip, kad šio skrydžio keleiviams nereikėtų pernelyg ilgai laukti.

- 13 Taigi šio skrydžio keleiviai į Helsinkį buvo nuskraidinti kitos dienos, t. y. 2006 m. liepos 29 d., tos pačios valandos skrydžiu ir kitu šios dienos 21 val. 40 min. skrydžiu, užsakytu specialiai tuo tikslu. Dėl šios skrydžių reorganizacijos dalis keleivių, nusipirkusių bilietus 2006 m. liepos 29 d. 11 val. 40 min. skrydžiui, turėjo laukti iki 2006 m. liepos 30 d., kad pasiektų Helsinkį 11 val. 40 min. reguliariuoju skrydžiu arba 21 val. 40 min. užsakomuoju skrydžiu. Be to, kai kurie keleiviai, kaip antai T. Lassooy, kurie buvo nusipirkę bilietus 2006 m. liepos 30 d. 11 val. 40 min. skrydžiui ir kurie nustatyta tvarka atvyko į jį registruotis, į Helsinkį buvo nuskraidinti tos pačios dienos 21 val. 40 min. užsakomuoju skrydžiu.
- 14 Manydamas, kad *Finnair* atsisakė jį vežti be pagrįstų priežasčių, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 4 straipsnį, T. Lassooy pareiškė ieškinį *Helsingin käräjaoikeus* (Helsinkio pirmosios instancijos teismas) ir paprašė priteisti iš *Finnair* jo naudai šio reglamento 7 straipsnio 1 dalies b punkte nustatytą kompensaciją. 2008 m. gruodžio 19 d. sprendimu šis teismas atmetė jo ieškinį motyvuodamas tuo, kad šiame reglamente nustatyta kompensacija mokėtina tik tais atvejais, kai atsisakoma vežti dėl perpildymo, kurį lėmė ekonominės priežastys. Šis teismas nusprendė, kad nagrinėtu atveju 4 straipsnis netaikytinas, nes oro transporto bendrovė skrydžius reorganizavo dėl Barcelonos oro uoste įvykusio streiko, o tai yra ypatinga aplinkybė, dėl kurios *Finnair* ėmėsi visų priemonių, kurių galima buvo iš jos reikalauti.
- 15 2009 m. rugpjūčio 31 d. sprendimu *Helsingin hovioikeus* (Helsinkio apeliacinis teismas) panaikino *Helsingin käräjaoikeus* sprendimą ir nurodė *Finnair* sumokėti T. Lassooy 400 eurų. Šiuo klausimu apeliacinės instancijos teismas nusprendė, kad Reglamentas Nr. 261/2004 taikomas ne tik perpildymo, bet ir tam tikrais atsisakymo vežti dėl organizacinių priežasčių atvejais, taigi atmetė galimybę dėl su streiku susijusių priežasčių atleisti oro transporto vežėją nuo pareigos išmokėti kompensaciją.
- 16 *Finnair* pateikus kasacinį skundą *Korkein oikeus* (Aukščiausiasis Teismas), šiam teismui kilo abejonių dėl Reglamento Nr. 261/2004 4 straipsnyje numatytos pareigos mokėti kompensaciją keleiviams, kuriuos „atsisakyta vežti“, apimties, priežasčių, kuriomis galima pateisinti „atsisakymą vežti“, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 2 straipsnio j punktą, ir galimybės oro transporto vežėjui remtis to paties reglamento 5 straipsnio 3 dalyje numatytais ypatingomis aplinkybėmis dėl skrydžių, kurie turi vykti vėliau už atšauktąjį dėl tokių aplinkybių.
- 17 Tokiomis aplinkybėmis *Korkein oikeus* nusprendė sustabdyti bylą ir pateikti Teisingumo Teismui tokius prejudicinius klausimus:
1. Ar [Reglamentas Nr. 261/2004], pirmiausia jo 4 straipsnis, aiškintinas taip, kad jis taikomas tik tiems atsisakymams vežti, kuriuos lėmė perpildymo situacijos, oro transporto vežėjo sukurtos dėl ekonominių priežasčių, ar šis reglamentas taikomas ir tiems atsisakymams vežti, kuriuos lėmė kitos priežastys, kaip antai organizacinės?
 2. Ar [Reglamento Nr. 261/2004] 2 straipsnio j punktas aiškintinas taip, kad juo prie pagrįstų priežasčių priskiriami tik su keleiviais susiję veiksniai, ar atsisakymas vežti gali būti laikomas pagrįstu ir kitomis priežastimis? Jei šį reglamentą reikia aiškinti taip, kad atsisakyti vežti galima ir dėl kitų nei su keleiviais susijusių priežasčių, ar tokiu atveju manytina, kad atsisakymas vežti gali būti pagrįstas ir skrydžių pakeitimu dėl minėto reglamento 14 ir 15 konstatuojamosiose dalyse nurodytų ypatingų aplinkybių?
 3. Ar [Reglamentas Nr. 261/2004] aiškintinas taip, kad pagal 5 straipsnio 3 punktą oro transporto vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės keleiviams ne tik už skrydį, kurį atšaukė dėl ypatingų aplinkybių, bet ir už vėlesnius skrydžius, jeigu jis, mėgindamas paskirstyti neigiamas ypatingų aplinkybių, su kuriomis susidūrė – pavyzdžiui, streiko, – pasekmes didesniai keleivių skaičiui, nei yra atšaukto skrydžio keleivių, reorganizavo vėlesnius skrydžius taip, kad nė vieno keleivio kelionė nebūtų atidėta pernelyg ilgai? Kitaip tariant, ar oro transporto vežėjas gali remtis ypatingomis aplinkybėmis ir paskesnio skrydžio keleivio, kurio kelionei šios aplinkybės neturėjo

tiesioginio poveikio, atžvilgiu? Ar šiuo atžvilgiu yra didelis skirtumas, ar keleivio padėtis ir teisė į kompensaciją vertintinos pagal [Reglamento Nr. 261/2004] 4 straipsnį, susijusį su atsisakymu vežti, ar pagal jo 5 straipsnį, susijusį su skrydžio atšaukimu?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo

- 18 Pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar „atsisakymą vežti“, kaip jis suprantamas pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio j punktą ir 4 straipsnį, reikia aiškinti kaip reiškiantį tik tuos atsisakymus vežti, kuriuos lėmė perpildymo situacijos, ar ir tuos atsisakymus vežti, kuriuos lėmė kitos priežastys, kaip antai organizacinės.
- 19 Reikia konstatuoti, kad Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio j punkte, kuriame apibrėžta „atsisakymo vežti“ sąvoka, toks atsisakymas nesiejamas su atitinkamo skrydžio „perpildymo“ situacija, oro transporto vežėjo sukurta dėl ekonominių priežasčių.
- 20 Dėl šios nuostatos konteksto ir reglamentavimo, kurio dalis ji yra, tikslų nurodytina, kad ne tik iš Reglamento Nr. 261/2004 3, 4, 9 ir 10 konstatuojamųjų dalių, bet ir iš šio reglamento *travaux préparatoires*, visų pirma iš 2001 m. gruodžio 21 d. Europos Bendrijų Komisijos pateikto pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju (COM(2001) 784 final), matyti, kad priimdamas šį reglamentą Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė sumažinti keleivių, kuriuos atsisakyta vežti prieš jų valią, skaičių, kuris tuo metu buvo per didelis, ir užpildyti Reglamento Nr. 295/91, kurio 1 straipsnyje numatytos tik minimalios bendrosios taisyklės, taikomos keleiviams už atsisakymą juos vežti perpildytu reguliariuoju skrydžiu, spragas.
- 21 Egzistuojant tokiam kontekstui šis teisės aktų leidėjas iš Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio j punkte pateiktos „atsisakymo vežti“ apibrėžties pašalino bet kokią priežasties, dėl kurios oro transporto vežėjas atsisako vežti keleivį, užuominą.
- 22 Taip Sąjungos teisės aktų leidėjas išplėtė šią apibrėžtį už atsisakymų vežti dėl skrydžio perpildymo, kurie jau anksčiau buvo numatyti Reglamento Nr. 295/91 1 straipsnyje, ribų ir suteikė jai platų turinį, apimančią visas situacijas, kai oro transporto vežėjas atsisako vežti keleivį.
- 23 Tokį aiškinimą patvirtina išvada, kad praktinė „atsisakymo vežti“ apimties ribojimo tik perpildymo atvejais pasekmė būtų reikšmingas Reglamentu Nr. 261/2004 keleiviams numatytos apsaugos sumažėjimas, kuris prieštarautų šio reglamento tikslui, nurodytam jo 1 konstatuojamojoje dalyje, užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, todėl jiems suteiktas teisės reikia aiškinti plačiai (šiuo klausimu žr. 2006 m. sausio 10 d. Sprendimo *IATA ir ELFAA*, C-344/04, Rink. p. I-403, 69 punktą ir 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, Rink. p. I-11061, 18 punktą).
- 24 Kaip savo išvados 37 punkte nurodė generalinis advokatas, pripažinus, kad „atsisakymo vežti“ sąvoka apima tik perpildymo atvejus, susidarius tokiais padėčiais, kokioje atsidūrė ieškovas pagrindinėje byloje, kuri, kaip ir perpildymo dėl ekonominių priežasčių atveju, susidarė ne dėl keleivių kaltės, šie būtų palikti be jokios apsaugos, nes netektų galimybės pasinaudoti Reglamento Nr. 261/2004 4 straipsniu, kurio 3 dalyje yra nuoroda į šio reglamento nuostatas, susijusias su teise į kompensaciją, teise atgauti sumokėtą sumą ar vykti kitu maršrutu, taip pat teise į rūpinimąsi, numatytomis to paties reglamento 7–9 straipsniuose.

- 25 Remiantis tuo, kas išdėstyta, oro transporto vežėjo atsisakymas vežti Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka atvykusį registruotį keleivį, grindžiamas šio vežėjo vykdomų skrydžių reorganizacija, laikytinas „atsisakymu vežti“, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 2 straipsnio j punktą.
- 26 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į pirmąjį klausimą reikia atsakyti, kad „atsisakymo vežti“ sąvoką, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio j punktą ir 4 straipsnį, reikia aiškinti kaip apimančią ne tik tuos atsisakymus vežti, kuriuos lėmė perpildymo situacijos, bet ir tuos atsisakymus vežti, kuriuos lėmė kitos priežastys, kaip antai organizacinės.

Dėl antrojo ir trečiojo klausimų

- 27 Antruoju ir trečiuoju klausimais, kuriuos reikia nagrinėti kartu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar „ypatingos aplinkybės“, dėl kurių oro transporto vežėjas turėjo reorganizuoti paskesnius skrydžius, gali pateisinti „atsisakymą vežti“ keleivį vienu iš šių paskesnių skrydžių ir atleisti šį vežėją nuo pareigos pagal Reglamento Nr. 261/2004 4 straipsnio 3 dalį išmokėti kompensaciją keleiviui, kurį jis atsisako vežti vienu iš šių skrydžių, vykdomų vėliau, nei susiklostė minėtos aplinkybės.
- 28 Pirmiausia prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nori išsiaiškinti, ar galima nekvalifikuoti kaip „atsisakymo vežti“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio j punktą, tik dėl su keleiviais, kaip tokiais, susijusių priežasčių, ar tokio kvalifikavimo kliūtis gali būti ir kitos nei su keleiviais susijusios priežastys, susijusios visų pirma su vežėjo skrydžių reorganizacija, susidarius jam poveikio turėjusioms „ypatingoms aplinkybėms“.
- 29 Šiuo klausimu reikia priminti, kad pagal minėtą 2 straipsnio j punktą kvalifikavimas kaip „atsisakymas vežti“ negalimas dėl dviejų rūšių priežasčių. Pirmoji yra susijusi su keleivio neatvykimu registruotis šio reglamento 3 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka. Antrąją sudaro atvejai, kai yra pagrįstų priežasčių atsisakyti vežti, „pavyzdžiui[,] sveikatos, saugos ar saugumo sumetimais arba dėl nepakankamų kelionės dokumentų“.
- 30 Pagrindinėje byloje nekyla klausimų dėl pirmosios priežasčių grupės. Dėl antrosios reikia pažymėti, kad pagrindinėje byloje nėra nė vienos iš šiame 2 straipsnio j punkte eksplicitiškai nurodytų priežasčių. Tačiau Sąjungos teisės aktų leidėjas pavartojo žodį „pavyzdžiui“ siekdamas nurodyti, kad pagrįstų priežasčių, dėl kurių galima atsisakyti vežti, sąrašas yra neišsamus.
- 31 Tačiau iš tokios formuluotės negalima daryti išvados, kad organizacinė priežastis, kaip antai nagrinėjama pagrindinėje byloje, laikytina pagrįsta atsisakymo vežti priežastimi.
- 32 Iš tiesų pagrindinėje byloje nagrinėjama situacija panaši į atsisakymą vežti dėl „pradinio“ perpildymo, nes oro transporto vežėjas perskyrė ieškovo vietą, kad galėtų vežti kitus keleivius, taigi jis pats pasirinko iš kelių turėtų vežti keleivių.
- 33 Aišku, šitaip perskirstyta buvo siekiant išvengti, kad dėl ypatingų aplinkybių atšauktų skrydžių keleiviams netektų pernelyg ilgai laukti. Tačiau šios priežasties negalima prilyginti toms, kurios eksplicitiškai paminėtos Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio j punkte, nes ji atsirado visiškai ne dėl keleivio, kurį atsisakyta vežti, kaltės.
- 34 Negalima leisti, kad oro transporto vežėjas, remdamasis kitų keleivių, kuriuos reikia nuvežti per protingą terminą, interesais galėtų reikšmingai išplėsti atvejų, kai jis turi teisę pagrįstai atsisakyti vežti keleivį, ratą. Tai neišvengiamai panaikintų bet kokią tokio keleivio apsaugą, o tai prieštarautų Reglamento Nr. 261/2004 tikslui užtikrinti aukštą keleivių apsaugą plačiai aiškinant jiems suteiktas teises.

- 35 Toliau prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas klausia Teisingumo Teismo dėl galimybės atleisti oro transporto vežėją nuo Reglamento Nr. 261/2004 4 straipsnio 3 dalyje ir 7 straipsnyje numatytos pareigos mokėti kompensaciją „atsisakymo vežti“ atveju, jei atsisakymo vežti priežastis yra šio vežėjo skrydžių reorganizacija dėl susidariusių „ypatingų aplinkybių“.
- 36 Šiuo atžvilgiu reikia pažymėti, kad, priešingai nei Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalyje, šio reglamento 2 straipsnio j punkte ir 4 straipsnyje nenumatyta, kad „atsisakius vežti“ dėl „ypatingų aplinkybių“, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių, oro transporto vežėjas atleidžiamas nuo pareigos mokėti kompensacijas keleiviams, kuriuos atsisakė vežti prieš jų valią (pagal analogiją žr. minėto Sprendimo *IATA ir ELFAA* 37 punktą). Darytina išvada, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas nenumatė, jog šios kompensacijos galima nemokėti dėl su „ypatingomis aplinkybėmis“ susijusių priežasčių.
- 37 Be to, iš Reglamento Nr. 261/2004 15 konstatuojamosios dalies matyti, kad „ypatingos aplinkybės“ gali susiklostyti tik „tam tikrą dieną dėl tam tikro orlaivio“, o taip nėra tuo atveju, kai keleivį atsisakoma vežti dėl skrydžių reorganizacijos susiklosčius ankstesniam skrydžiui įtakos turinčioms ypatingoms aplinkybėms. „Ypatingų aplinkybių“ sąvoka skirta riboti oro transporto vežėjų pareigas arba net juos nuo jų atleisti, kai atitinkamo įvykio nebūtų buvę įmanoma išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių. Tačiau, kaip savo išvados 53 punkte nurodė generalinis advokatas, jei oro transporto vežėjas yra priverstas atšaukti oro uosto darbuotojų streiko dieną numatytą skrydį, o vėliau priima sprendimą reorganizuoti paskesnius skrydžius, jokių būdu negalima laikyti, kad jį šis streikas verčia atsisakyti vežti keleivį, nustatyta tvarka atvykusį registruotis praėjus dviem dienoms po šio skrydžio atšaukimo.
- 38 Todėl atsižvelgus į nusistovėjusioje Teisingumo Teismo praktikoje suformuotą reikalavimą siaurai aiškinti keleiviams teisių suteikiančių nuostatų išimtis (šiuo klausimu žr. minėto Sprendimo *Wallentin-Hermann* 17 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką), negalima pripažinti, kad nuo savo pareigos mokėti kompensaciją „atsisakymo vežti“ atveju oro transporto vežėjas gali būti atleistas tuo pagrindu, kad šį atsisakymą lėmė šio vežėjo skrydžių reorganizacija susiklosčius „ypatingoms aplinkybėms“.
- 39 Be to, reikia priminti, kad pareigos, kurias oro transporto vežėjai įvykdo pagal Reglamentą Nr. 261/2004, neturi poveikio jų galimybėms reikalauti žalos atlyginimo iš bet kurio šio reglamento 13 straipsnyje numatytą „atsisakymą vežti“ sukėlusio asmens, įskaitant trečiąsias šalis. Taigi toks žalos atlyginimas gali sumažinti arba net visiškai panaikinti dėl šių įpareigojimų oro transporto vežėjų patiriamą finansinę naštą (minėto Sprendimo *IATA ir ELFAA* 90 punktas).
- 40 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į antrąjį ir trečiąjį klausimus reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio j punktą ir 4 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad „ypatingos aplinkybės“, dėl kurių oro transporto vežėjas turi reorganizuoti paskesnius skrydžius, negali pateisinti „atsisakymo vežti“ vienu iš šių paskesnių skrydžių ar atleisti šį vežėją nuo pareigos pagal to paties reglamento 4 straipsnio 3 dalį išmokėti kompensaciją keleiviui, kurį jis atsisako vežti vienu iš šių skrydžių, vykdomų vėliau, nei susiklostė minėtos aplinkybės.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 41 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:

1. **„Atsisakymo vežti“ sąvoką, kaip ji suprantama pagal 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, panaikinancio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, 2 straipsnio j punktą ir 4 straipsnį, reikia aiškinti kaip apimančią ne tik tuos atsisakymus vežti, kuriuos lėmė perpildymo situacijos, bet ir tuos atsisakymus vežti, kuriuos lėmė kitos priežastys, kaip antai organizacinės.**
2. **Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio j punktą ir 4 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad „ypatingos aplinkybės“, dėl kurių oro transporto vežėjas turi reorganizuoti paskesnius skrydžius, negali pateisinti „atsisakymo vežti“ vienu iš šių paskesnių skrydžių ar atleisti šį vežėją nuo pareigos pagal to paties reglamento 4 straipsnio 3 dalį išmokėti kompensaciją keleiviui, kurį jis atsisako vežti vienu iš šių skrydžių, vykdomų vėliau, nei susiklostė minėtos aplinkybės.**

Parašai.