

KOMISIJOS PRANEŠIMAS

Reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, ir Reglamento (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju su pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 889/2002, aiškinamosios gairės

(2016/C 214/04)

1. ĮVADAS

2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 295/91⁽¹⁾, (toliau – reglamentas) įsigaliojo 2005 m. vasario 17 d. Reglamente nustatyti būtinieji keleivių apsaugos kokybės standartai. Taip aviacijos rinkos liberalizavimas papildytas piliečiams svarbiu aspektu.

2011 m. kovo 28 d. priimtoje Baltojoje knygoje dėl transporto⁽²⁾ Komisija, vardydama savo iniciatyvas, nurodė poreikį „parengti vieningą ES keleivių teisių teisės aktų aiškinimą, taip pat darnaus ir veiksmingo vykdymo užtikrinimo sistemą, siekiant visam sektoriui užtikrinti vienodas sąlygas ir nustatyti piliečių apsaugai taikytiną Europos standartą“.

Be šios baltosios knygos, Komisija dar priėmė Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1371/2007 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų aiškinamąsias gaires⁽³⁾.

2011 m. balandžio 11 d. komunikate⁽⁴⁾ Komisija, kalbėdama apie oro transportą, parodė, kaip dėl dabartinio teksto neaiškumų ir spragų skirtingai aiškintos reglamento nuostatos ir kaip skirtingai užtikrintas reglamento vykdymas skirtingose valstybėse narėse. Be to, jame atskleista, kad keleiviams sunku apginti savo individualias teises.

2012 m. kovo 29 d., atsiliepdamas į tą komunikatą, Europos Parlamentas priėmė rezoliuciją⁽⁵⁾. Parlamentas nurodė priemones, kurios, jo manymu, labai padėtų atgauti keleivių pasitikėjimą: visų pirma, valstybės narės ir oro vežėjai turėtų tinkamai taikyti galiojančias taisykles; turi būti užtikrinamas pakankamos ir paprastos teisių gynimo priemonės; keleiviams turi būti teikiama tiksli informacija apie jų teises.

Siekdama paaiškinti teises ir užtikrinti, kad oro vežėjai geriau taikytų reglamentą ir kad jo vykdymą užtikrintų nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos, Komisija pateikė pasiūlymą iš dalies pakeisti šį reglamentą⁽⁶⁾. Siūlomuose pakeitimuose atsižvelgiama į finansinį poveikį aviacijos sektoriui, taigi juose numatoma keletas išlaidų ribojimo priemonių. Pasiūlymą šiuo metu svarsto ES teisės aktų leidėjai. Šiomis aiškinamosiomis gairėmis Komisija savo pasiūlymo neketina keisti ar papildyti.

Geresnio reglamentavimo dokumentų rinkinys yra vienas iš J. C. Junckerio vadovaujamos Komisijos prioritetų. Juo siekiama užtikrinti, kad ES veikla būtų efektyvi visuose politikos ciklo etapuose, pradedant planavimu ir baigiant įgyvendinimu, peržiūra ir po to atliekamu persvarstymu. Tai daroma, pavyzdžiui, šio reglamento atžvilgiu. Kitas šios Komisijos tikslas – siekti glaudesnio vidaus rinkos integravimo ir teisingesnio veikimo. 2015 m. birželio 11 d.⁽⁷⁾ Komisija pareiškė svarstanti artimiausiu metu priimti aiškinamąsias gaires, kad reglamentą būtų taikyti lengviau, jo taikymas pagerėtų ir būtų skleidžiama geroji patirtis. Tai viena iš priemonių, pasiūlytų 2015 m. gruodžio 7 d. komunikate „Europos aviacijos strategija“⁽⁸⁾.

⁽¹⁾ OL L 46, 2004 2 17, p. 1.

⁽²⁾ Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas, COM(2011) 144 *final*, žr. p. 23: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:LT:PDF>.

⁽³⁾ OL C 220, 2015 7 4, p. 1.

⁽⁴⁾ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui ir Tarybai dėl Reglamento 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, taikymo (<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0174:FIN:LT:PDF>). COM(2011) 174 *final*.

⁽⁵⁾ Europos Parlamento rezoliucija dėl nustatytų oro transportu keliaujančių asmenų teisių veikimo ir taikymo, 2011/2150(INI), <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=LT&reference=P7-TA-2012-99>.

⁽⁶⁾ Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies pakeičiami Reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, ir Reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru, pasiūlymas. COM(2013) 130 *final*, 2013 3 13.

⁽⁷⁾ 2015 m. birželio 11 d. Transporto tarybos posėdyje Liuksemburge.

⁽⁸⁾ COM(2015) 598 *final*, 2015 12 7, Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos aviacijos strategija“.

Lemiamą poveikį aiškinant reglamentą turėjo Teismo praktika. Nacionaliniai teismai daug kartų kreipėsi į Europos Sąjungos Teisingumo Teismą (toliau – Teismas), prašydami išaiškinti tam tikras nuostatas, be kita ko, pagrindinius reglamento aspektus. Teismo aiškinamuosiuose sprendimuose atsispindi, kokia dabartinė ES teisės vystymosi būklė, kurios vykdymą turi užtikrinti nacionalinės institucijos. 2010 m. atliktame vertinime⁽⁹⁾ ir 2012 m. poveikio vertinime⁽¹⁰⁾ atkreiptas dėmesys į Teismo priimtų sprendimų gausą. Taigi akivaizdu, kad reikia imtis priemonių, kuriomis būtų užtikrintas bendras reglamento supratimas ir tinkamas vykdymo užtikrinimas visoje ES.

Šiose aiškinamosiose gairėse Komisija siekia suprantamiau išaiškinti keletą reglamento nuostatų remdamasi, visų pirma, Teismo praktika⁽¹¹⁾, kad galiojančių taisyklių vykdymas galėtų būti užtikrintas efektyviau ir nuosekliau. Šiose gairėse ketinama aptarti klausimus, kuriuos dažniausiai užduoda nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos, keleiviai ir jų asociacijos, Europos Parlamentas ir pramonės atstovai. Gairės pakeičia ankstesnę informaciją, tokią kaip Komisijos svetainėje skelbiami atsakymai į dažnai užduodamus klausimus ir pan.

Gairėse nesiekama nei išsamiai aptarti visų nuostatų, nei sukurti naujų teisinių nuostatų. Taip pat reikėtų pažymėti, kad aiškinamosios gairės nedaro poveikio Sąjungos teisės aiškinimui Teisme⁽¹²⁾.

Šios gairės taip pat susijusios su 1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju⁽¹³⁾ su pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 889/2002⁽¹⁴⁾, ir Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija)⁽¹⁵⁾. Reglamento (EB) Nr. 889/2002 paskirtis dvejopa: pirma, suderinti ES teisės aktus dėl oro vežėjų atsakomybės keleivių ir jų bagažo atžvilgiu su Monrealio konvencijos, kurios viena susitariančiųjų šalių yra ES, nuostatomis ir, antra, į Konvencijos taisyklių taikymo sritį įtraukti oro susisiekimo paslaugas, teikiamas valstybės narės teritorijoje.

Šios aiškinamosios gairės turėtų padėti geriau taikyti reglamentą ir užtikrinti jo vykdymą.

2. REGLAMENTO TAIKYMO SRITIS

2.1. Teritorinė taikymo sritis

2.1.1. Geografinė taikymo sritis

Pagal 3 straipsnio 1 dalį reglamentas taikomas tik keleiviams, išvykstantiems iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, kuriai taikoma Sutartis, ir keleiviams, vykstantiems iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto į oro uostą, esantį valstybės narės teritorijoje, kuriai taikoma Sutartis, jei skrydį vykdomas oro vežėjas yra ES oro vežėjas.

Pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 355 straipsnį ES teisė netaikoma šalims ir teritorijoms, išvardytoms SESV II priede⁽¹⁶⁾. Šioms šalims ir teritorijoms taikoma pagal SESV ketvirtąją dalį numatyta speciali asociacijos tvarka. Be to, pagal Danijos ir Jungtinės Karalystės stojimo aktą ji netaikoma Farerų saloms, Meno Salai, Normandijos saloms. Todėl šios teritorijos laikytinos trečiosiomis šalimis reglamento prasme⁽¹⁷⁾.

Kita vertus, pagal SESV 355 straipsnį Sutarčių nuostatos taikomos Prancūzijos užjūrio departamentams, konkrečiai, Gvadelupai, Prancūzijos Gvianai, Martinikai, Reunjono salai, Sen Martenui, Majotui, taip pat Azorams, Madeirai ir Kanarų saloms. Todėl šios teritorijos yra dalis valstybės narės, kuriai taikoma Sutartis, kaip apibrėžta reglamente.

⁽⁹⁾ „Evaluation of Regulation 261/2004. Final report. Main report“, Steer Davies Gleave (2010 m. vasario mėn.).

⁽¹⁰⁾ Komisijos tarnybų darbinis dokumentas „Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies pakeičiami Reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, ir Reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru poveikio vertinimas“, Briuselis, SWD(2013) 62 final, 2013 3 13, Reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 261/2004, pasiūlymas, COM(2013) 130 final.

⁽¹¹⁾ Tekste sistemingai pateikiamos aiškios nuorodos į atitinkamas Teismo bylas. Kur tokios nuorodos nėra, pateikiama Komisijos interpretacija.

⁽¹²⁾ Žr. Europos Sąjungos sutarties 19 straipsnio 1 dalį.

⁽¹³⁾ OL L 285, 1997 10 17, p. 1.

⁽¹⁴⁾ OL L 140, 2002 5 30, p. 2.

⁽¹⁵⁾ OL L 194, 2001 7 18, p. 39.

⁽¹⁶⁾ Žr. Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) II priedą (http://ec.europa.eu/archives/lisbon_treaty/index_lt.htm).

⁽¹⁷⁾ Reglamentas taikomas Islandijai ir Norvegijai pagal EEE susitarimą ir Šveicarijai pagal 1999 m. Susitarimą tarp Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos dėl oro transporto.

2.1.2. Skrydžio sąvoka pagal 3 straipsnio 1 dalies a punktą

Teismas nustatė, kad kelionė, sudaryta iš skrydžių į abi puses, negali būti laikoma vienu skrydžiu. Skrydžio sąvoka, kaip apibrėžta reglamente, turi būti aiškinama kaip „vežimo oro transportu operacija, taigi tam tikra šio vežimo „dalis“, kurią vykdo oro transporto vežėjas pagal nustatytą tvarkaraštį“⁽¹⁸⁾. Todėl reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punktas netaikomas kelionės į abi puses atveju, kai keleivį, pradžioje išvykusį iš valstybės narės teritorijoje esančio oro uosto, atgal į tą oro uostą skraidina ne ES oro vežėjas iš oro uosto, kuris yra ES nepriklausančioje šalyje. Šios nuostatos aiškinimui neturi įtakos tai, jog skrydis pirmyn ir skrydis atgal rezervuojami tuo pačiu metu⁽¹⁹⁾.

2.1.3. Reglamento taikymo sritis, susijusi su kompensacija ir (arba) ES nepriklausančioje šalyse gauta pagalba, ir poveikis teisėms, užtikrinamoms pagal reglamentą

Reglamento 3 straipsnio 1 dalies b punkte nustatyta, kad jis taikomas keleiviams, iš oro uosto, kuris yra ne ES (t. y. trečiojoje šalyje), vykstantiems į ES, jei skrydį vykdo ES valstybėje narėje licencijuotas oro vežėjas (ES oro vežėjas), nebent toje trečiojoje šalyje jie gautų lengvatų ar kompensaciją ir pagalbą.

Gali kilti klausimas, ar keleiviai, skrendantys į ES iš trečiosios šalies oro uosto, įgyja reglamente numatytas teises, jei pagal keleivių teises reglamentuojančius trečiosios šalies įstatymus jiems jau suteiktos tokios teisės:

- 1) lengvatos, pavyzdžiui, skrydžio kuponas, arba kompensacija (suma, kuri gali skirtis nuo reglamente nustatytos sumos) ir
- 2) rūpinimasis, toks kaip maisto ir gėrimų tiekimas, apgyvendinimas viešbutyje ir ryšių paslaugos.

Šiame kontekste svarbus žodis „ir“. Pavyzdžiui, kai keleiviams suteikiama tik viena iš tų dviejų teisių, pavyzdžiui, 1 punkte nurodytos lengvatos ir kompensacija, jie taip pat gali reikalauti antrosios teisės (čia nurodytos 2 punkte).

Kai abi šios teisės buvo pagal vietos įstatymus ar savanoriškai suteiktos išvykimo vietoje, keleiviai negali reikalauti jokių kitų teisių pagal reglamentą. Tačiau Teismas⁽²⁰⁾ nustatė: negalima leisti, kad keleivis netektų reglamentu suteiktos apsaugos vien dėl prielaidos, jog jis gali gauti *tam tikrą* kompensaciją trečiojoje šalyje. Todėl šiuo atveju skrydį vykdęs oro vežėjas turėtų įrodyti, kad trečiojoje šalyje suteikta kompensacija atitinka šiuo reglamentu užtikrinamos kompensacijos tikslą arba kad kompensacijos ir pagalbos gavimo sąlygos ir įvairi jos suteikimo tvarka lygiavertės numatytosioms reglamente.

2.2. Materialinė taikymo sritis

2.2.1. Reglamento netaikymas sraigtasparniu keliaujantiems keleiviams

Pagal reglamento 3 straipsnio 4 dalį reglamentas taikomas tik keleiviams, vežamiems orlaiviais su pastoviais sparnais, kurių skrydžius vykdo licenciją turintis oro vežėjas, vadinasi, jis netaikomas sraigtasparniu keliaujantiems keleiviams.

2.2.2. Reglamento netaikymas keleiviams, keliaujantiems nemokamai arba taikant mažesnę tarifą, kuriuo tiesiogiai ar netiesiogiai negali pasinaudoti visuomenė

Pagal reglamento 3 straipsnio 3 dalį reglamentas netaikomas keleiviams, keliaujantiems nemokamai arba taikant mažesnę tarifą, kuriuo tiesiogiai ar netiesiogiai negali pasinaudoti visuomenė. Ši nuostata aprėpia specialius tarifus, kuriuos oro vežėjai siūlo savo darbuotojams. Kita vertus, pagal 3 straipsnio 3 dalį reglamentas yra taikomas keleiviams, turintiems bilietus, išduotus kaip apdovanojimas pagal keleivių lojalumo programą arba kitą komercinę programą.

2.2.3. Taikymas skrydžius vykdančioms oro vežėjams

Pagal 3 straipsnio 5 dalį už prievoles pagal šį reglamentą visada atsakingas skrydį vykdančios oro vežėjas, o ne, pavyzdžiui, kitas oro vežėjas, kuris galėjo parduoti bilietą. Skrydį vykdančio oro vežėjo sąvoka pateikta 7 konstatuojamojoje dalyje.

2.2.4. Įvykiai, kuriems įvykus taikomas reglamentas

Reglamentu keleiviams suteikiama apsauga atsakymo vežti, skrydžių atšaukimo ir atidėjimo, perkėlimo į aukštesnę ir perkėlimo į žemesnę klasę atvejais. Toliau aprašomi šie įvykiai ir teisės, kurias keleiviai įgyja jiems įvykus.

⁽¹⁸⁾ Sprendimo C-173/07, Emirates Airlines, ECLI:ES:C:2008:400, 40 punktas.

⁽¹⁹⁾ Sprendimo C-173/07, Emirates Airlines, ECLI:ES:C:2008:400, 53 punktas.

⁽²⁰⁾ Sprendimo C-257/14, van der Lans, ECLI:ES:C:2015:618, 28 punktas.

2.2.5. Reglamento netaikymas kelionėms įvairiarūšiu transportu

Kelionėms įvairiarūšiu transportu, per kurias pagal vieną vežimo sutartį keliaujama daugiau nei vienos rūšies transportu, šis reglamentas netaikomas. Daugiau informacijos apie tai pateikiama 6 skirsnyje.

2.2.6. Reglamento taikymo sritis, kiek ji susijusi su Kelionių paketų direktyva

Reglamento 3 straipsnio 6 dalyje ir 16 konstatuojamojoje dalyje nustatyta, kad jis taikomas ir skrydžiams, kurie yra organizuotos turstinės kelionės dalis, išskyrus atvejus, kai organizuota turstinė kelionė atšaukiama dėl kitų priežasčių nei skrydžio atšaukimas. Ten taip pat nurodyta, kad pagal šį reglamentą suteiktos teisės neturi įtakos keleivių teisėms pagal Kelionių paketų direktyvą⁽²¹⁾. Taigi iš esmės keleiviai turi teises, kurias pagal Kelionių paketų direktyvą užtikrina kelionių organizatorius, ir teises, kurias pagal reglamentą užtikrina skrydį vykdančios oro vežėjas. Direktyvos (ES) 2015/2302 dėl kelionės paslaugų paketų ir susijusių kelionės paslaugų rinkinių, kurios visos nuostatos bus pradėtos taikyti 2018 m. liepos 1 d., 14 straipsnio 5 dalyje taip pat nustatyta, kad bet kokia pagal tą direktyvą nustatyta teisė gauti žalos atlyginimą ar teisė į kainos sumažinimą nedaro poveikio keleivių teisėms pagal reglamentą, ir patikslinama, kad pagal direktyvą išmokėtas žalos atlyginimas arba suteiktas kainos sumažinimas ir pagal keleivių teisių teisės aktus išmokėtas žalos atlyginimas arba suteiktas kainos sumažinimas išskaitomi vienas iš kito, kad būtų išvengta žalos atlyginimo permokų.

Tačiau nei reglamente, nei direktyvoje neaparta, kas galiausiai turi padengti išlaidas, kai prievolės sutampa: kelionių organizatorius ar skrydį vykdančios oro vežėjas⁽²²⁾. Taigi tokių klausimų sprendimas priklausys nuo kelionių organizatorių ir oro vežėjų sutartinių nuostatų ir taikytinų nacionalinės teisės aktų. Bet koks susitarimas šiuo klausimu, įskaitant procedūrą siekiant išvengti žalos atlyginimo permokų, neturi neigiamai paveikti keleivio galimybės pareikšti savo reikalavimą arba kelionių organizatoriui, arba oro vežėjui ir gauti tai, kas jam teisėtai priklauso.

3. ĮVYKIAI, KURIEMS ĮVYKUS ATSIKIRANDA REGLAMENTE NUMATYTOS TEISĖS

3.1. Atsisakymas vežti

3.1.1. Atsisakymo vežti sąvoka

Pagal reglamento 2 straipsnio j punktą atsisakymas vežti neapima situacijos, kai yra pagrįstų priežasčių atsisakyti skraidinti net ir laiku skristi atvykusius keleivius, pavyzdžiui, sveikatos, saugos ar saugumo sumetimais arba dėl nepakanamų kelionės dokumentų. Tačiau atsisakymas vežti apima ne tik atsisakymą vežti, kurį lėmė perpildymo situacijos, bet ir tą atsisakymą vežti, kurį lėmė kitos priežastys, kaip antai organizacinės⁽²³⁾.

Kalbant apie neįgalių arba ribotos judėsenos asmenų keliones, daroma nuoroda į Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1107/2006⁽²⁴⁾ 4 straipsnį ir atitinkamas gaires⁽²⁵⁾, kurių skirsnyje „Atsakymas į 4 klausimą“ aptariami kaip tik tokie atvejai.

Jei keleivį atsisakoma skraidinti atgal dėl to, kad skrydį vykdančios oro vežėjas atšaukė skrydį pirmyn ir nukreipė keleivį skristi kitu maršrutu, tai reiškia atsisakymą vežti, dėl kurio atsiranda teisė į papildomą kompensaciją iš skrydį vykdančio oro vežėjo.

Kai keleivį, kuris yra rezervavęs skrydį į abi puses, atsisakoma skraidinti atgal dėl to, kad jis neskrido į priekį (neatvyko skristi), tai nėra atsisakymas vežti, kaip apibrėžta 2 straipsnio j punkte. Tas pats pasakytina apie paeilui vykdomus skrydžius rezervavusį keleivį, kurį atsisakoma įlaipinti dėl to, kad jis nepasinaudojo ankstesniais skrydžiais. Šios dvi situacijos paprastai aptariamos bilieto įsigijimo sąlygose. Tačiau tokia praktika galėtų būti uždrausta nacionalinės teisės aktais. Kai keleivio, kurio rezervacija patvirtinta, pirminis skrydis yra atidedamas ir keleivis nukreipiamas skristi kitu maršrutu, tai

⁽²¹⁾ 1990 m. birželio 13 d. Tarybos direktyva 90/314/EEB dėl kelionių, atostogų ir organizuotų išvykų paketų, OL L 158, 1990 6 23, p. 59. Ši direktyva nustoja galioti 2018 m. liepos 1 d., kai valstybės narės turės taikyti nacionalines priemones, kuriomis į nacionalinę teisę perkeliama 2015 m. lapkričio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/2302 dėl kelionės paslaugų paketų ir susijusių kelionės paslaugų rinkinių, kuria iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 ir Direktyva 2011/83/ES bei panaikinama Tarybos direktyva 90/314/EEB (OL L 326, 2015 12 11, p. 1). 3 straipsnio 6 dalies nuoroda į Direktyvą 90/314/EEB turi būti skaitoma ir kaip nuoroda į Direktyvą (ES) 2015/2302 pagal pastarosios direktyvos 29 straipsnį.

⁽²²⁾ Tačiau teisės į žalos atlyginimą (teisių gynimo priemonių) klausimu žr. reglamento (EB) 261/2004 13 straipsnį ir Direktyvos (ES) 2015/2302 22 straipsnį.

⁽²³⁾ Sprendimo C-22/11, Finnair, ECLI:ES:C:2012:604, 26 punktas.

⁽²⁴⁾ 2006 m. liepos 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1107/2006 dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru (OL L 204, 2006 7 26, p. 1).

⁽²⁵⁾ Komisijos tarnybų darbinis dokumentas, 2006 m. liepos 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1107/2006 dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru taikymo aiškinamosios gairės, Briuselis, 2012 6 11, SWD(2012) 171 final.

nėra atsisakymas vežti, kaip apibrėžta 2 straipsnio j punkte. Kai neleidžiama skristi su gyvūnu augintiniu, nes keleivis neturi reikiamų gyvūno augintinio dokumentų, tai irgi nėra atsisakymas vežti. Tačiau, kai keleivius atsisakoma vežti dėl antžemines paslaugas teikiančių darbuotojų klaidos tikrinant jų kelionės dokumentus (įskaitant vizas), tai yra atsisakymas vežti, kaip apibrėžta 2 straipsnio j punkte. Tačiau tai negalioja atvejui, kai, kaip nurodyta 2 straipsnio j punkte, oro vežėjas ir jo įgula atsisako vežti keleivį saugumo sumetimais dėl pagrįstų priežasčių. Siekdami išvengti neteisingo atsisakymo vežti, oro vežėjai galėtų aktyviai naudotis IATA duomenų baze „Timatic“ ir teirautis atitinkamų šalių valdžios institucijų (ambasadų ir užsienio šalių ministerijų) dėl kelionės dokumentų patikros ir vizų (įleidimo į šalį) sąlygų paskirties šalyse. Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad IATA duomenų bazę „Timatic“ pasiektų išsami naujausia informacija apie kelionės dokumentų reikalavimus, visų pirma vizų reikalavimų ar atleidimo nuo tų reikalavimų informacija.

3.1.2. *Su atsisakymu vežti susijusios teisės*

Atsisakius vežti prieš keleivio valią, atsiranda teisė į kompensaciją, kaip apibrėžta reglamento 7 straipsnyje, teisė pasirinkti atgauti sumokėtą sumą arba būti nukreiptam kitu maršrutu, arba rezervuoti vietą vėlesniame skrydyje, kaip nustatyta 8 straipsnyje, ir teisė į rūpinimąsi pagal 9 straipsnį.

3.2. **Atšaukimas**

3.2.1. *Atšaukimo apibrėžtis*

Reglamento 2 straipsnio 1 dalyje atšaukimas apibrėžiamas kaip anksčiau numatyto skrydžio, kuriame buvo rezervuota bent viena vieta, nevykdymas.

Atšaukimas paprastai reiškia tai, kad atsisakoma iš pradžių suplanuoto skrydžio ir to skrydžio keleiviai skraidinami kartu su kito skrydžio, kuris taip pat buvo planuotas, tačiau atsietai nuo pirminio skrydžio, keleiviais. 2 straipsnio 1 dalyje nereikalaujama, kad oro vežėjas priimtų aiškų sprendimą⁽²⁶⁾.

Tačiau Teismas⁽²⁷⁾ mano, kad išvados apie skrydžio atidėjimą arba atšaukimą iš principo negalima daryti remiantis tuo, kad apie „atidėjimą“ arba „atšaukimą“ skelbiama oro uosto švieslentėje arba atitinkamai praneša oro vežėjo personalas. Panašiai, aiškinantis, ar skrydis atšauktas, lemiamos reikšmės iš principo neturi ir tai, kad keleiviai atgauna savo bagažą arba kad jiems išduodami nauji įlaipinimo talonai. Šios aplinkybės nesusijusios su objektyviomis paties skrydžio savybėmis, ir jas gali lemti skirtingi veiksniai. Teismas paminėjo konkrečius atvejus, kai skelbimą, kad skrydis „atidėtas“ arba „atšauktas“, „gali lemti klaidingas įvertinimas ar atitinkamam oro uostui būdingi veiksniai, be to, gali būti, kad jos [aplinkybės] net yra neišvengiamos atsižvelgiant į laukimo trukmę ir atitinkamų keleivių poreikį pernaktoti viešbutyje“.

3.2.2. *Atšaukimo ir atidėjimo skirtumai*

Nepažeidžiant 3.3.1 punkto ir siekiant išvengti situacijų, kai oro vežėjai, užuot paskelbę skrydį atšauktu, jį vis skelbia kaip atidėtą, nuspręsta, kad tikslinga išryškinti atšaukimo ir atidėjimo skirtumus. Nors skrydį paprastai linkstama laikyti atšauktu tada, kai pasikeičia jo skrydžio numeris, praktiškai tai ne visada galėtų būti lemiamas kriterijus. Antai, skrydis gali būti atidėtas tokiam ilgam laikui, kad lėktuvas išskrenda kitą dieną po tvarkaraštyje numatyto laiko, todėl jam gali būti suteiktas skiriamasis skrydžio numeris, pavyzdžiui, XX 1234a vietoj XX 1234, kad jis skirtųsi nuo tuo pačiu numeriu žymimo kitos dienos skrydžio. Tačiau šiuo atveju tai vis dėlto laikytina skrydžio atidėjimu, o ne atšaukimu. Tai turėtų būtų įvertintu kiekvienu atveju atskirai.

3.2.3. *Atvejis, kai orlaivis grįžta į išvykimo vietą*

Atšaukimo sąvoka, kaip nustatyta reglamento 2 straipsnio l punkte, apima ir atvejį, kai orlaivis pakyla, tačiau dėl kokios nors priežasties vėliau yra priverstas grįžti į išvykimo oro uostą, kuriame jo keleiviai perkeliama į kitus skrydžius. Aplinkybė, kad orlaivis išskrido, tačiau vėliau grįžo į išvykimo oro uostą nepasiekęs pagal maršrutą numatyto paskirties punkto, reiškia, kad skrydis, koks buvo numatytas iš pradžių, negali būti laikomas įvykusiu⁽²⁸⁾.

3.2.4. *Kitu maršrutu nukreipti skrydžiai*

Kitu maršrutu nukreiptas skrydis, t. y. skrydis, kuriuo keleivis atvyksta į galutinį oro uostą, kuris pirminiame keleivio kelionės plane nėra nurodytas kaip galutinės paskirties vietos oro uostas, turi būti vertinamas taip pat, kaip atšaukimas, išskyrus atvejus, kai:

- keleiviui oro vežėjas pasiūlo kuo greitesnį nukreipimą kitu maršrutu į galutinės paskirties vietos oro uostą panašiomis kelionės sąlygomis arba į bet kurią kitą su keleiviu sutartą paskirties vietą. Pastaruoju atveju skrydis galiausiai gali būti palaikytas atidėtu,

⁽²⁶⁾ Sprendimo C-83/10, Sousa Rodríguez e.a., ECLI:ES:C:2011:652, 29 punktas.

⁽²⁷⁾ Sprendimo sujungtose bylose C-402/07 ir C-432/07, Sturgeon e.a., ECLI:ES:C:2009:716, 37 ir 38 punktai.

⁽²⁸⁾ Sprendimo C-83/10, Sousa Rodríguez e.a., ECLI:ES:C:2011:652, 28 punktas.

— atvykimo oro uostas ir pirminis galutinės paskirties vietos oro uostas aptarnauja tą patį miestą, didmiestį ar regioną. Pastaruoju atveju skrydis galiausiai gali būti laikomas atidėtu. Tokiu atveju pagal analogiją taikoma 8 straipsnio 3 dalis.

3.2.5. Įrodinėjimo pareiga atšaukimo atveju

Reglamento 5 straipsnio 4 dalyje nustatyta, kad oro vežėjams tenka pareiga įrodyti, ar keleiviui buvo pranešta apie skrydžio atšaukimą ir kada tai buvo padaryta.

3.2.6. Su atšaukimu susijusios teisės

Jei skrydis atšaukiamas, įgyjama reglamento 8 straipsnyje apibrėžta teisė atgauti sumokėtą sumą, vykti kitu maršrutu arba sugrįžti į pirmąją išvykimo vietą, teisė į 9 straipsnyje apibrėžtą rūpinimąsi ir teisė į 7 straipsnyje apibrėžtą kompensaciją (pagal 5 straipsnio 1 dalies c punktą). 5 straipsnio 1 dalies c punktas pagrįstas principu, kad kompensacija turi būti mokama tuo atveju, jei keleiviui apie atšaukimą nepranešta pakankamai iš anksto.

Tačiau pagal 5 straipsnio 3 dalį oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir ėmusiis visų pagrįstų priemonių ⁽²⁹⁾.

3.3. Atidėjimas

3.3.1. Išvykimo atidėjimas

Pagal reglamento 6 straipsnio 1 dalį dėl skrydžio atidėjimo nukentėję keleiviai turi teisę į rūpinimąsi pagal 9 straipsnį, teisę atgauti sumokėtą sumą ir teisę į atgalinį skrydį pagal 8 straipsnio 1 dalies a punktą. 6 straipsnio 1 dalies c punktas pagrįstas principu, kad teisės priklauso nuo atidėjimo trukmės ir skrydžio nuotolio. Šiuo klausimu pažymėtina, kad 6 straipsnio 1 dalis neapima teisės į nukreipimą vykti kitu maršrutu, kaip nustatyta pagal 8 straipsnio 1 dalies b punktą, nes galima manyti, kad oro vežėjas pirmiausia stengiasi pašalinti atidėjimo priežastį, kad keleiviai patirtų kuo mažiau nepatogumų.

3.3.2. Atvykimo atidėjimas (vėlavimas) ilgam laikui

Teismas nusprendė, kad, pavėlavus atvykti bent trimis valandomis, atsiranda tokia pat teisė į kompensaciją kaip ir atšaukus skrydį ⁽³⁰⁾ (daugiau informacijos kompensacijos temai skirtame 4.4.5 skirsnyje).

3.3.3. Vėlavimo atvykti matavimas ir atvykimo laiko sąvoka

Teismas nusprendė, kad sąvoka „atvykimo laikas“, vartojama skrydžio keleivių vėlavimo trukmei apibūdinti, žymi bent vienų lėktuvo durų atidarymo momentą su sąlyga, kad nuo šio momento keleiviams leidžiama palikti lėktuvą ⁽³¹⁾. Komisija mano, kad skrydį vykdantis oro vežėjas atvykimo laiką turėtų registruoti remdamasis, pavyzdžiui, skrydžio įgulos ar paslaugų teikėjo rašytiniu pareiškimu. Atvykimo laikas turėtų būti nemokamai nurodomas nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos ir keleivių prašymu, kai skrydį vykdantis oro vežėjas nori atvykimo laiką panaudoti kaip įrodymą, kad laikytasi reglamento.

3.4. Perkėlimas į aukštesnę arba žemesnę klasę

3.4.1. Perkėlimo į aukštesnę arba žemesnę klasę apibrėžtis

Perkėlimas į aukštesnę ir perkėlimas į žemesnę klasę apibrėžti reglamento 10 straipsnio atitinkamai 1 ir 2 dalyse.

3.4.2. Su perkėlimu į aukštesnę arba žemesnę klasę susijusios teisės

Perkeldamas keleivius į aukštesnę klasę oro vežėjas negali reikalauti jokio papildomo mokesčio. Jei perkeliama į žemesnę klasę, pagal reglamento 10 straipsnio 2 dalies a–c punktus nustatyta kompensacija grąžinant dalį bilieto kainos.

Perkėlimo į žemesnę (arba aukštesnę) klasę apibrėžtis susijusi su vežimo klase, kuria skristi buvo išgytas bilietas, bet ne su koku nors paskatinimu, suteiktu pagal keleivių lojalumo programą arba kitą oro vežėjo ar turizmo kelionių organizatoriaus komercinę programą.

⁽²⁹⁾ Dėl ypatingų aplinkybių žr. 5 skirsnį.

⁽³⁰⁾ Sprendimo sujungtose bylose C-402/07 ir C-432/07, Sturgeon e.a., ECLI:ES:C:2009:716, 69 punktas. Taip pat žr. Sprendimo sujungtose bylose C-581/10 ir C-629/10, Nelson e.a. ECLI:ES:C:2012:657, 40 punktą, ir Sprendimo C-413/11, Germanwings, ECLI:ES:C:2013:246, 19 punktą.

⁽³¹⁾ Sprendimo C-452/13, Germanwings, ECLI:ES:C:2014:2141, 27 punktas.

4. KELEIVIŲ TEISĖS

4.1. Teisė į informaciją

4.1.1. Bendroji teisė į informaciją

Reglamento 14 straipsnio 1 dalyje nurodoma, koks pranešimo tekstas turi būti keleiviams gerai matomas ir lengvai įskaitomas registracijos vietoje. Toks pranešimas turėtų būti pateiktas fiziniu pavidalu arba elektroniniu būdu kuo daugiau tinkamų kalbų. Tai turi būti užtikrinta ne tik oro uoste prie registracijos stalo (langelio), bet ir prie oro uosto registravimosi automatų ir internete.

Be to, kai oro vežėjas keleiviams asmeniškai ar bendro pobūdžio pranešimais žiniasklaidos reklamose ar savo svetainėje teikia neišsamią, klaidinančią ar neteisingą informaciją apie jų teises, tai turėtų būti laikoma reglamento pažeidimu pagal 15 straipsnio 2 dalį kartu su 20 konstatuojamąja dalimi ir taip pat gali būti laikoma nesąžininga arba klaidinančia įmonių komercine veikla vartotojų atžvilgiu pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2005/29/EB⁽³²⁾.

4.1.2. Atidėjimo (vėlavimo) atveju teiktina informacija

Reglamento 14 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad skrydį vykdančio oro vežėjas, kuris atsisako vežti arba atšaukia skrydį, privalo pateikti kiekvienam atitinkamam keleiviui rašytinį pranešimą, kuriame išdėstytos kompensavimo ir pagalbos teikimo taisyklės. Ten toliau nurodoma, kad lygiavertį pranešimą jis taip pat pateikia kiekvienam keleiviui, kurio skrydis atidedamas mažiausiai dviem valandoms. Taigi reikalavimas nukentėjusiems keleiviams išsamiai raštu paaiškinti jų teises aiškiai galioja atsisakymo vežti, atšaukimo ir vėlavimo atveju. Tačiau atsižvelgiant į tai, kad skrydis gali būti ir atidėtas išvykimo vietoje, ir vėluoti paskirties vietoje, skrydį vykdančio oro vežėjas taip pat turėtų stengtis informuoti keleivius, kai jų skrydis vėluoja mažiausiai tris valandas jų galutinėje paskirties vietoje. Tik tokiu būdu kiekvienas keleivis gali būti tinkamai informuotas pagal aiškius 14 straipsnio 2 dalies reikalavimus⁽³³⁾. Toks požiūris visiškai atitinka Teismo sprendimą *Sturgeon* byloje⁽³⁴⁾, kuriame nustatyta, kad reglamento 7 straipsnyje nustatytos teisės į kompensaciją taikymo tikslais bent trims valandoms atidėtų (vėluojančių) skrydžių keleiviai turi būti prilyginti atšauktų skrydžių keleiviams.

Tai nepažeidžia informavimo reikalavimų, nustatytų kituose Sąjungos teisės aktuose, visų pirma, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2011/83/ES⁽³⁵⁾ 8 straipsnio 2 dalyje ir Direktyvos 2005/29/EB dėl nesąžiningos komercinės veiklos 7 straipsnio 4 dalyje. Esminės informacijos nepateikimas ir klaidinančios informacijos apie keleivių teises pateikimas gali būti laikoma nesąžininga arba klaidinančia įmonių komercine veikla vartotojų atžvilgiu pagal Direktyvą 2005/29/EB dėl nesąžiningos įmonių komercinės veiklos vartotojų atžvilgiu vidaus rinkoje.

4.2. Teisė atgauti sumokėtą sumą, būti nukreiptam kitu maršrutu arba rezervuoti vietą kitame skrydyje atsisakymo vežti ar skrydžio atšaukimo atveju

Reglamento 8 straipsnio 1 dalyje oro vežėjams nustatyta prievolė pasiūlyti keleiviams rinktis vieną iš šių trijų galimybių: i) atgauti už bilietą sumokėtą sumą⁽³⁶⁾, o jungiamųjų skrydžių atveju – skrydį atgal į išvykimo vietos oro uostą kuo greičiau, ii) skrydį į galutinę paskirties vietą kitu maršrutu kuo greičiau arba iii) nukreipimą kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis kitu keleiviui patogiu laiku, jeigu yra vietų. Keleivį informavus apie skrydžio atšaukimą ir tinkamai supažindinus apie galimus pasirinkimo variantus, paprastai jam turi būti pasiūlyta pagal 8 straipsnio 1 dalį rinktis vieną kartą. Tokiu atveju, kai tik keleivis pasirenka vieną iš trijų 8 straipsnio 1 dalies a, b ar c punkto galimybių, oro vežėjas yra atleidžiamas nuo visų prievolių, susijusių su kitomis dviem galimybėmis. Tačiau gali išlikti jo prievolė kompensuoti pagal 5 straipsnio 1 dalies c punktą, siejant jį su 7 straipsniu.

⁽³²⁾ 2005 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/29/EB dėl nesąžiningos įmonių komercinės veiklos vartotojų atžvilgiu vidaus rinkoje ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 84/450/EEB, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvas 97/7/EB, 98/27/EB bei 2002/65/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2006/2004 (Nesąžiningos komercinės veiklos direktyva); OL L 149, 2005 6 11, p. 22.

⁽³³⁾ Keleiviams teikiama ES nacionalinių vykdymo užtikrinimo įstaigų sąrašo informacija gali būti gauta Komisijos svetainėje, kurioje nurodomi visi nacionalinių vykdymo užtikrinimo įstaigų duomenys ryšiams.

⁽³⁴⁾ Sprendimo sujungtose bylose C-402/07 ir C-432/07, *Sturgeon e.a.*, ECLI:ES:C:2009:716, 69 punktas.

⁽³⁵⁾ 2011 m. spalio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2011/83/ES dėl vartotojų teisių, kuria iš dalies keičiamos Tarybos direktyva 93/13/EEB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/44/EB bei panaikinamos Tarybos direktyva 85/577/EEB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 97/7/EB (OL L 304, 2011 11 22, p. 64).

⁽³⁶⁾ Už bilietą sumokėta suma sugražinama už neįvykusios kelionės dalį ar dalis arba už nuskrstą maršruto dalį arba dalis, jei skrydis neteko prasmės ir nebeatitinka keleivio pradinio kelionės planų. Paprastai, jei keleivis pasirenka grįžti į išvykimo oro uostą, nuskrstus maršruto dalis arba dalys paprastai netenka prasmės, palyginti su keleivio pradiniais kelionės planais.

Oro vežėjas turėtų tuo pačiu metu pasiūlyti rinktis atgauti sumokėtą sumą arba būti nukreiptam kitu maršrutu. Jungiamųjų skrydžių atveju oro vežėjas turėtų tuo pačiu metu pasiūlyti rinktis atgauti sumokėtą sumą ir skrydį atgal į išvykimo vietas oro uostą arba būti nukreiptam kitu maršrutu. Oro vežėjas turi padengti nukreipimo kitu maršrutu ir atgaliavimo skrydžio išlaidas ir privalo atlyginti keleivio patirtas skrydžio išlaidas, jei oro vežėjas nevykdo prievolės pasiūlyti kuo greitesnį nukreipimą kitu maršrutu ar skrydį atgal panašiomis kelionės sąlygomis. Kai oro vežėjo nepasiūlo rinktis atgauti sumokėtą sumą ir būti nukreiptam kitu maršrutu arba (jungiamųjų skrydžių atveju) atgauti sumokėtą sumą, skrydį atgal į išvykimo vietas oro uostą ir būti nukreiptam kitu maršrutu, bet vienašališkai nusprendžia keleiviui grąžinti sumokėtą sumą, keleivis turi teisę atgauti papildomą sumą, atitinkančią naujo panašių sąlygų kelionės bilieto kainos skirtumą.

Tačiau, kai oro vežėjas gali įrodyti, kad, keleiviui sutikus pateikti savo asmens duomenis ryšiams, oro vežėjas su keleiviu susisieks ir sieks suteikti 8 straipsnyje reikalaujamą pagalbą, tačiau, nepaisydamas to, keleivis pats pasirūpino savimi ir nukreipimo kitu maršrutu reikalais, tada oro vežėjas gali daryti išvadą, kad jis neatsakingas už papildomas keleivio patirtas išlaidas ir gali nuspręsti jų nekompensuoti.

Tęsti kelionę arba būti nukreiptiems kitu maršrutu keleiviams turi būti siūloma „panašiomis kelionės sąlygomis“. Kelionės sąlygų panašumas priklauso nuo kelių veiksnių ir dėl jo turi būti sprendžiama kiekvienu atveju atskirai. Atsižvelgiant į aplinkybes, rekomenduojama sekti tokiais gerosios patirties pavyzdžiais:

- jei įmanoma, keleiviai neturėtų būti perkelti į žemesnę transporto priemonių klasę, palyginti su ta, kurioje jie buvo rezervavę vietą (perkėlimo į žemesnę klasę atveju taikytina 10 straipsnyje numatyta kompensacija),
- nukreipimas kitu maršrutu turėtų būti pasiūlytas be papildomų išlaidų keleiviui, net jei keleiviai kitu maršrutu skraidinami kito oro vežėjo ar vyksta kitos rūšies transportu, aukštesne klase ar už didesnę bilieto kainą, nei ta, kuri sumokėta už pirminę paslaugą,
- reikėtų dėti pagrįstas pastangas, kad būtų išvengta papildomų jungiamųjų skrydžių;
- sudarant galimybę kelionės atkarpą, kurios nepavyko nuskristi suplanuotu būdu, įveikti naudojantis kito oro vežėjo paslaugomis ar kitos rūšies transportu, bendra kelionės trukmė turėtų būti kuo panašesnė į tvarkaraštyje numatytą pirminės kelionės trukmę ir kelionė turėtų būti ta pačia ar prirėkus aukštesne klase,
- jei galima rinktis iš kelių skrydžių panašiu laiku, keleiviai, kurie turi teisę būti nukreipti kitu maršrutu, turėtų rinkti oro vežėjo pasiūlytą kelionę kitu maršrutu, be kita ko, siūlomą tų oro vežėjų, kurie bendradarbiauja su skrydį vykdančiu oro vežėju,
- jei planuojant pradinę kelionę buvo rezervuota pagalba neįgaliesiems arba ribotos judėsenos asmenims, tokia pagalba turėtų būti teikiama ir keliaujant kitu maršrutu.

Pasirinkus skrydį kitu maršrutu 8 straipsnio 1 dalies b arba c punktų sąlygomis, jei ir tas skrydis atšaukiamas arba pavėluoja atvykti mažiausiai trimis valandomis, atsiranda nauja teisė į kompensaciją pagal 7 straipsnį (žr. 4.4.11 skirsnį). Komisija rekomenduoja galimybes aiškiai išdėstyti keleiviams tada, kai turi būti suteikta pagalba.

Jei keleivis rezervavo skrydį pirmyn ir skrydį atgal atskirai pas skirtingus oro vežėjus ir skrydis pirmyn yra atšauktas, sumokėtą sumą jis gali atgauti tik už pastarąjį skrydį. Tačiau, kai abu skrydžiai, kuriuos vykdo skirtingi oro vežėjai, nurodyti toje pačioje sutartyje, tada skrydžio pirmyn atšaukimo atveju keleiviai ne tik turi teisę į kompensaciją iš skrydį vykdančio oro vežėjo, bet ir jiems turėtų būti pasiūlyta rinktis viena iš dviejų: i) atgauti visą už bilietą sumokėtą sumą, t. y. už abu skrydžius, arba ii) skristi pirmyn kitu maršrutu.

4.3. Teisė į pasirūpinimą atsisakymo vežti, atšaukimo ir išvykimo atidėjimo atveju

4.3.1. Teisės į pasirūpinimą sąvoka

Kai atsisakius vežti, atšaukus skrydį ar atidėjus išvykimą keleivis susitaria su oro vežėju dėl nukreipimo kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą kitu keleiviui patogiu vėlesniu laiku, teisės į pasirūpinimą nebelieka (8 straipsnio 1 dalies c punktas). Iš tikrųjų teisė į pasirūpinimą yra tol, kol keleiviai turi laukti kuo greitesnio nukreipimo kitu maršrutu panašiomis kelionės sąlygomis į galutinę paskirties vietą (8 straipsnio 1 dalies b punktas) arba skrydžio atgal (8 straipsnio 1 dalies a punkto antra įtrauka).

4.3.2. Maisto, gaivinamųjų gėrimų ir apgyvendinimo paslaugų suteikimas

Reglamentu siekiama užtikrinti, kad būtų tinkamai pasirūpinta keleivių, laukiančių skrydžio atgal arba kitu maršrutu, poreikiais. Tinkamo pasirūpinimo mastas turės būti vertinamas individualiai, atsižvelgiant į keleivių poreikius atitinkamomis aplinkybėmis ir į proporcingumo principą, t. y. pagal laukimo laiką. Už bilietą sumokėta kaina arba patirto nepatogumo trukmė neturėtų daryti poveikio teisei į pasirūpinimą.

Kalbant apie 9 straipsnio 1 dalies a punktą (maistą ir gaivinamuosius gėrimus), Komisija mano, kad žodžiai „atsižvelgiant į laukimo laiką“ reiškia, kad skrydį vykdančio oro vežėjo tinkamas pasirūpinimas keleiviais turėtų būti proporcingas tikėtinam atidėjimui ir paros laikui, kada tai atsitiko; jungiamųjų skrydžių atveju reikia rūpintis, be kita ko, ir tarpiniame oro uoste, kad, laikantis proporcingumo principo, keleiviai patirtų kuo mažiau nepatogumų. Ypač dėmesingai reikia atsižvelgti į neįgalių arba ribotos judėsenos asmenų ir vaikų, kurie vyksta be suaugusiųjų, poreikius.

Be to, nemokamas pasirūpinimas keleiviams turėtų būti pasiūlytas aiškiu ir prieinamu būdu, be kita ko, elektroninėmis ryšių priemonėmis, jei keleiviai sutiko pateikti savo asmens duomenis. Kelionei nutrūkus, keleiviai ir patys turėtų apie save pranešti skrydį vykdančiam oro vežėjui. Tai reiškia, kad keleiviai neturėtų būti palikti tvarkytis vieni, pavyzdžiui, ieškotis apgyvendinimo vietos ar maisto ir už ją mokėti: skrydį vykdančios oro vežėjai privalo aktyviai siūlyti pagalbą. Skrydį vykdančios oro vežėjai turėtų, jei įmanoma, užtikrinti, kad apgyvendinimo vietoje galėtų apsistoti neįgalieji asmenys ir juos lydintys tarnybiniai šunys.

Jei vis dėlto keleiviai nesulaukia pasiūlymo pasirūpinti, kurio turėjo sulaukti, ir patys turi mokėti už maistą ir gaivinamuosius gėrimus, apgyvendinimą viešbutyje, transportą tarp oro uosto ir apgyvendinimo vietos ir (arba) ryšių paslaugas, jie turi teisę iš oro vežėjo gauti patirtų išlaidų kompensaciją, jei tos išlaidos būtinos, tinkamos ir protingos ⁽³⁷⁾.

Jei keleivis nepriima oro vežėjo pasiūlymo tinkamai pasirūpinti, kuris turi būti pateiktas pagal 9 straipsnį, ir savimi pasirūpina pats, oro vežėjas neprivalo kompensuoti keleivio patirtų išlaidų, išskyrus atvejus, kai nacionalinėje teisėje nustatyta kitaip arba jei iš anksto kitaip susitarta su oro vežėju; tačiau visais atvejais kompensuojama ne daugiau, negu suma, prilygstanti minėtam oro vežėjo „tinkamam pasiūlymui“, kad keleiviams būtų užtikrintas vienodos sąlygos. Keleiviai taip pat turėtų išsaugoti visas patirtas išlaidas patvirtinančias sąskaitas. Tačiau išlaidų nepatyrę keleiviai neturi teisės į kompensaciją už žalą, patirtą dėl nepakankamo rūpinimosi.

Bet kuriuo atveju, jei keleiviai mano, kad turi teisių į didesnę savo išlaidų kompensaciją arba teisę į kompensaciją už žalą, patirtą dėl vėlavimo (atidėjimo), įskaitant išlaidas, jie išsaugo teisę grįsti savo reikalavimus Monrealio konvencijos nuostatomis ir Reglamento (EB) Nr. 2027/97 3 straipsniu ir skųsti oro vežėją nacionaline bylinėjimosi tvarka arba kreiptis į kompetentingą nacionalinę vykdymo užtikrinimo įstaigą. Kai kuriose valstybėse narėse keleiviams gali tekti kreiptis į alternatyvaus vartotojų ginčų sprendimo organizacijas (žr. toliau, 7.3 skirsnį).

Įsidėmėtina, kad pagal reglamento 18 konstatuojamąją dalį pasirūpinimas gali būti ribotas arba likti nesuteiktas, jeigu ėmus rūpintis keleiviai, laukiantys alternatyvaus arba atidėto skrydžio, dar labiau užgaištų. Kai tikėtina, kad vėlai vakare atidėtas skrydis gali prasidėti per kelias valandas ir jis vėluotų smarkiau, jei keleivius tektų išvežioti po viešbučius ir vidury nakties parvežti atgal į oro uostą, oro vežėjui turėtų būti leista nesuteikti tokio pasirūpinimo. Panašiai, kai oro vežėjas pasirengia dalyti maisto ir gėrimų kuponus, o tada sužino, kad galima pradėti įlaipinimą į skrydį, jam turėtų būti leista nesuteikti tokio pasirūpinimo. Išskyrus šiuos atvejus, Komisija mano, kad ši apribojimas taikytinas tik labai išimtiniais atvejais, nes reikėtų dėti visas pastangas keleivių patiriamam nepatogumui sumažinti.

Reglamente nustatyta teisė į pasirūpinimą nedaro poveikio kelionių organizatorių prievolėms, nustatytoms kelionės paslaugų paketų taisyklėse.

4.3.3. Pasirūpinimas ypatingomis aplinkybėmis arba išimtiniais atvejais

Pagal reglamentą oro vežėjas privalo vykdyti prievolę pasirūpinti netgi tada, kai skrydis atšautas dėl ypatingų aplinkybių, t. y. aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir ėmus visų pagrįstų priemonių. Reglamente Nr. 261/2004 nenurodyta nieko, kas leistų daryti išvadą, kad juo būtų skiriama nuo reglamento 5 straipsnio 3 dalyje minimų „ypatingų aplinkybių“ atskira kategorija, apimanti „labai ypatingus“ įvykius, kuriems įvykus oro transporto vežėjai būtų atleidžiami nuo visų pareigų, įskaitant numatytąsias šio reglamento 9 straipsnyje ⁽³⁸⁾, net ir ilgą laikotarpį, nes kaip tik tokio- mis aplinkybėmis ir dėl tokių įvykių keleiviai yra ypač pažeidžiami.

Reglamentu siekiama, kad išimtiniais atvejais būtų tinkamai pasirūpinta visų pirma keleiviais, laukiančiais nukreipimo kitu maršrutu, reikalaujamo pagal 8 straipsnio 1 dalies b punktą. Tačiau, kai oro vežėjai gali įrodyti, kad jie ėmėsi visų

⁽³⁷⁾ Sprendimo C-12/11, McDonagh, ECLI:ES:C:2013:43, 66 punktas.

⁽³⁸⁾ Sprendimo C-12/11, McDonagh, ECLI:ES:C:2013:43, 30 punktas.

priemonių, kad įvykdytų reglamentu nustatytas prievolės, jiems, atsižvelgiant į konkrečias su įvykiais susijusias aplinkybes ir proporcingumo principą, neturėtų būti skirtos sankcijos. Tačiau nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos (NVUI) turėtų taikyti sankcijas, jei mano, kad oro vežėjas pasinaudojo tokiais įvykiais, kad išsisuktų nuo reglamente nustatytų prievolių.

4.4. **Teisė į kompensaciją atsisakymo vežti, atšaukimo, vėlavimo, nukreipimo kitu maršrutu ar sumokėtos sumos atgavimas perkėlimo į žemesnę klasę atveju**

A. **Kompensacija atsisakymo vežti atveju**

4.4.1. *Kompensacija, atsisakymas vežti ir ypatingos aplinkybės*

Reglamento 2 straipsnio j punktas ir 4 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinami taip: atsisakius vežti visada privalo išmokėti kompensaciją, ir oro vežėjai negali pagrįstai pateisinti atsisakymo vežti ir būti atleisti nuo kompensacijos mokėjimo keleiviams, darydami nuorodą į ypatingas aplinkybes⁽³⁹⁾.

4.4.2. *Kompensacija, atsisakymas vežti ir jungiamieji skrydžiai*

Jungiamųjų skrydžių keleiviai turi gauti kompensaciją, jeigu buvo sudaryta viena sutartis vežti maršrutu, sudarytu tiesiogiai jungiant skrydžius, į kuriuos registruojamas tuo pačiu metu, o oro transporto vežėjas atsisako vežti kai kuriuos keleivius motyvuodamas tuo, kad dėl šio vežėjo kaltės vėluojant pirmajam iš rezervuotų skrydžių jis klaidingai pamanė, kad šie keleiviai nespės į antrąjį skrydį⁽⁴⁰⁾. Kita vertus, jei keleiviai turi du atskirus bilietus dviems iš eilės vykdomiems skrydžiams ir, atidėjęs pirmą skrydį (jam vėluojant), jie nebespėja užsiregistruoti į antrą skrydį, antrąjį skrydį vykdančios oro vežėjai neprivalo mokėti kompensacijos. Tačiau jei pirmasis skrydis atidedamas (vėluoja) daugiau nei trims valandoms, keleivis gali turėti teisę į kompensaciją iš pirmąjį skrydį vykdančio oro vežėjo.

4.4.3. *Kompensacijos dydis*

Kompensacija apskaičiuojama pagal reglamento 7 straipsnio 1 dalį. Ji gali būti sumažinta 50 %, jei tenkinamos 7 straipsnio 2 dalies sąlygos.

B. **Kompensacija atšaukimo atveju**

4.4.4. *Bendrasis atvejis*

Atšaukimo atveju kompensacija privaloma reglamento 4 straipsnio 1 dalies c punkto sąlygomis, nebent atšaukimą lėmė ypatingos aplinkybės, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir ėmusis visų pagrįstų priemonių, kaip nurodyta 5 straipsnio 3 dalyje (plačiau apie ypatingas aplinkybes 5 skirsnyje).

4.4.5. *Kompensacijos dydis*

Kompensacija apskaičiuojama pagal reglamento 7 straipsnio 1 dalį. Ji gali būti sumažinta 50 %, jei tenkinamos 7 straipsnio 2 dalies sąlygos.

C. **Kompensacija atidėjimo (vėlavimo) atveju**

4.4.6. *„Atidėjimas ilgam laikui“ (vėlavimas) atvykimo vietoje*

Dėl „atidėjimo ilgam laikui“ (vėlavimo) Teismas nusprendė, kad keleiviai, įskaitant keleivius, kurių skrydis atidėtas (pavėlavo), gali patirti panašų nepatogumą kaip ir keleiviai, kurių skrydis atšauktas, t. y. prarasti tam tikrą laiką⁽⁴¹⁾. Remiantis vienodų sąlygų principu, keleiviai, kurie galutinę paskirties vietą pasiekia pavėlavę trimis valandomis arba daugiau, turi teisę į tokią pačią kompensaciją (7 straipsnis), kaip keleiviai, kurių skrydis atšauktas. Teismas savo sprendimą didžia dalimi grindė reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunkčiu, kuriame ES teisės aktų leidėjas sieja teisines pasekmes, įskaitant teisę į kompensaciją, su faktu, kad keleiviai, kurių skrydis atšauktas ir kuriems oro vežėjas nesiūlo vykti kitu maršrutu, kad jie galėtų išvykti ne anksčiau kaip viena valanda iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir galutinę paskirties vietą pasiekti ne vėliau kaip dvi valandos po tvarkaraštyje numatyto atvykimo laiko. Teismas iš to padarė išvadą, kad reglamento 7 straipsnyje nustatyta teisė į kompensaciją siekiama atlyginti ne mažesnės kaip trijų valandų trukmės laiko praradimą. Tačiau toks atidėjimas (vėlavimas) nesuteikia keleiviams teisės į kompensaciją, jei oro vežėjas gali įrodyti, kad skrydis buvo atidėtas ilgam laikui (vėlavo) dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir ėmusis visų pagrįstų priemonių⁽⁴²⁾ (plačiau apie ypatingas aplinkybes 5 skirsnyje).

⁽³⁹⁾ Sprendimo C-22/11, Finnair, ECLI:ES:C:2012:604, 40 punktas.

⁽⁴⁰⁾ Sprendimo C-321/11, Rodríguez Cachafeiro and Martínez-Reboredo Varela Villamor, ECLI:ES:C:2012:609, 36 punktas.

⁽⁴¹⁾ Sprendimo sujungtose bylose C-402/07 ir C-432/07, Sturgeon e.a., ECLI:ES:C:2009:716, 54 punktas.

⁽⁴²⁾ Sprendimo sujungtose bylose C-402/07 ir C-432/07, Sturgeon e.a., ECLI:ES:C:2009:716, 69 punktas.

4.4.7. *Kompensacija dėl pavėluoto atvykimo jungiamųjų skrydžių atveju*

Teismas laikosi nuomonės⁽⁴³⁾, kad reglamento 7 straipsnyje numatytos kompensacijos tikslais atidėjimas (vėlavimas) turi būti vertinamas atsižvelgiant į numatytą atvykimo į keleivio galutinę paskirties vietą laiką, kaip apibrėžta reglamento 2 straipsnio h punkte; tiesiogiai jungiant skrydžius galutinė paskirties vieta turi būti suprantama kaip keleivio paskutinio skrydžio paskirties vieta.

Pagal 3 straipsnio 1 dalies a punktą keleiviai, kurie, atsikridę iš valstybės narės teritorijoje esančio oro uosto, pavėlavo į jungiamąjį skrydį Europos Sąjungoje ar už Europos Sąjungos ribų, turėtų teisę į kompensaciją, jeigu į galutinę paskirties vietą jie atvyksta pavėlavę daugiau nei tris valandas. Nėra svarbu, ar jungiamuosius skrydžius vykdo ES oro vežėjas, ar ES nepriklausančios šalies oro vežėjas.

Kai iš ES nepriklausančios šalies oro uosto išvykstančių keleivių galutinė paskirties vieta yra valstybės narės teritorijoje esantis oro uostas, o jungiamuosius skrydžius paeilui vykdo ES nepriklausančių šalių oro vežėjai ir ES oro vežėjai arba tik ES oro vežėjai, pagal 3 straipsnio 1 dalies b punktą teisė į kompensaciją už atidėjimą ilgam laikui (vėlavimą) galutinėje paskirties vietoje turėtų būti įvertinta atsižvelgiant tik į ES oro vežėjų vykdytus skrydžius.

Teisė į kompensaciją neatsiranda, jei į jungiamuosius skrydžius pavėluojama ilgai užtrukus saugumo patikrose arba persėdimo oro uoste keleiviams nepaisius laiko, skirto įlaipinimui skrydžiui.

4.4.8. *Kompensacija už pavėluotą atvykimą, kai keleivis sutinka skristi į kitą oro uostą nei nurodytasis keleivio įsigytame biliete*

Tokiu atveju kompensacija privaloma. Vėlavimui apskaičiuoti naudotinas atvykimo laikas yra faktinis atvykimo į keleivio įsigytame biliete nurodytą oro uostą arba į artimą su keleiviu sutartą paskirties vietą laikas, laikantis reglamento 8 straipsnio 3 dalies. Išlaidas, patirtas vykstant iš kito oro uosto nei nurodytasis keleivio įsigytame biliete į keleivio įsigytame biliete nurodytą oro uostą arba kitą artimą su keleiviu sutartą paskirties vietą, turėtų padengti skrydį vykdančias oro vežėjas.

4.4.9. *Kompensacijos dydis*

Kai atvykti vėluojama mažiau nei keturias valandas, o keliaujama daugiau nei 3 500 km į oro uostą už ES ribų, kompensacija gali būti sumažinta 50 % Taigi, taikant reglamento 7 straipsnio 2 dalį, ji siekia 300 EUR⁽⁴⁴⁾.

4.4.10. *Atstumo apskaičiavimas pagal kelionę siekiant apskaičiuoti kompensaciją už atidėjimą ilgam laikui (vėlavimą) galutinėje paskirties vietoje.*

Folkerts byloje⁽⁴⁵⁾ Teismas padarė aiškią nuorodą į kelionės, sudarytos iš kelių jungiamųjų skrydžių, sąvoką. Reglamento 2 straipsnio h punkte galutinė paskirties vieta apibrėžta kaip paskirties vieta, nurodyta biliete, pateikiamame keleivių registravimo vietoje, o tiesiogiai skrydžius jungiant – paskutinio skrydžio paskirties vieta. Pagal reglamento 7 straipsnio 4 dalį atstumas, pagal kurį nustatoma kompensacija, mokėtina už atidėjimą ilgam laikui (vėlavimą) galutinėje paskirties vietoje, turėtų būti pagrįstas ortodrominiu maršrutu nuo išvykimo vietos į galutinę paskirties vietą, t. y. kelione, o ne sudedant kelionę sudarančių atitinkamų jungiamųjų skrydžių ortodrominių maršrutų atstumus.

D. **Sumokėtos sumos atgavimas perkėlimo į žemesnę klasę atveju**

4.4.11. *Sumos apskaičiavimas*

Pagal reglamento 10 straipsnį kompensacija mokėtina tik už skrydį, kuriame keleivis perkeltas į žemesnę klasę, o ne už visą viename biliete nurodytą kelionę, kuri gali susidėti iš dviejų ar daugiau jungiamųjų skrydžių. Ta suma turėtų būti sugrąžinta per septynias dienas.

5. YPATINGOS APLINKYBĖS

5.1. **Principas**

Pagal reglamento 5 straipsnio 3 dalį oro vežėjas atleidžiamas nuo prievolės mokėti kompensaciją atšaukimo ar vėlavimo atvykimo vietoje atveju, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas ar vėlavo atvykti dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir ėmusi visų pagrįstų priemonių.

⁽⁴³⁾ Sprendimo C-11/11, Folkerts, ECLI:ES:C:2013:106, 47 punktas.

⁽⁴⁴⁾ Sprendimo sujungtose bylose C-402/07 ir C-437/07, Sturgeon e.a., ECLI:ES:C:2009:716, 63 punktas.

⁽⁴⁵⁾ Sprendimo C-11/11, Folkerts, ECLI:ES:C:2013:106, 18 punktas.

Todėl norėdamas būti atleistas nuo prievolės mokėti kompensaciją oro vežėjas turi įrodyti abu šiuos dalykus:

- tai, kad ypatingų aplinkybių tikrai būta, ir jų sąsają su atidėjimu (vėlavimu) arba atšaukimu, ir
- tai, kad šio atidėjimo (vėlavimo) arba atšaukimo nebūtų buvę galima išvengti net ir ėmusi visų pagrįstų priemonių.

Dėl konkrečios ypatingos aplinkybės gali būti atšauktas daugiau nei vienas skrydis ar vėluoti daugiau nei vienas skrydis galutinėje paskirties vietoje, pavyzdžiui, priėmus oro eismo valdymo sprendimą, kaip nurodoma reglamento 15 konstatuojamojoje dalyje.

Nukrypstant nuo įprastinės taisyklės, t. y. prievolės mokėti kompensaciją, kuria siekiama apsaugoti vartotoją, toks atleidimas turi būti aiškinamas siaurai⁽⁴⁶⁾. Todėl visos ypatingos aplinkybės, kurios susijusios su įvykiu, tokiu kaip 14 konstatuojamojoje dalyje išvardyti įvykiai, nebūtinai yra pagrindas atleisti nuo prievolės mokėti kompensaciją, tačiau jos turi būti individualiai įvertintos⁽⁴⁷⁾. Galiausiai, kilus techninių problemų, ypatingos aplinkybės turi sietis su įvykiu, kuris atitinka abi šias sąlygas: pirma, jis nėra normaliai atitinkamo oro vežėjo veiklai būdingas įvykis; antra, dėl įvykio pobūdžio ar atsiradimo priežasčių tas oro vežėjas faktiškai negali jo valdyti⁽⁴⁸⁾.

Oro vežėjai gali kaip įrodymus pateikti išrašus iš tarnybinių žurnalų ar pranešimų apie įvykius sąrašų ir (arba) išorės dokumentų ir deklaracijų. Kai atsakant į keleivių ir (arba) nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos kreipimąsi, daroma nuoroda į tokį įrodymą, jis turi būti ir pateiktas. Kai oro vežėjas siekia apsiginti naudodamasis ypatingų aplinkybių argumentu, jis tokį įrodymą nacionalinei vykdymo užtikrinimo įstaigai ir keleiviams turi pateikti nemokamai, laikydamasis nacionalinių nuostatų dėl galimybės susipažinti su dokumentais.

5.2. Techniniai defektai

Teismas⁽⁴⁹⁾ toliau išaiškino, kad techninė problema, išryškėjusi atliekant orlaivio techninę priežiūrą, ar dėl nepakankamos tokios priežiūros atsiradusi techninė problema negali būti laikoma „ypatingomis aplinkybėmis“. Teismas laikosi nuomonės, kad tokia techninė problema į „ypatingų aplinkybių“ sąvoką nepatenka netgi tada, kai ji atsirado netikėtai, o ne dėl netinkamos techninės priežiūros ir nebuvo nustatyta per įprastą patikrinimą, bet yra būdinga normaliai oro vežėjo veiklai. Pavyzdžiui, gedimas (pavyzdžiui, aptariamuoju atveju), atsiradęs dėl tam tikrų orlaivio detalių priešlaikinių trūkumų, gali būti netikėtu įvykiu. Tačiau toks gedimas vis dėlto glaudžiai susijęs su labai kompleksiška orlaivio funkcionavimo sistema, kurią oro vežėjas eksploatuoja sąlygomis, ypač meteorologijos sąlygomis, kurios dažnai labai sunkios ar net ekstremalios; be to, niekam nekyla abejonių, kad nė viena detalė nėra amžina. Todėl reikia laikytis nuomonės, kad tas netikėtas įvykis yra būdingas normaliai oro vežėjo veiklai⁽⁵⁰⁾. Tačiau paslėptą gamybos defektą, kurį aptiko orlaivio gamintojas ar kompetentinga institucija, arba sabotazo ar teroristiniais veiksmais orlaiviui padarytą žalą, tiktų laikyti ypatingomis aplinkybėmis.

5.3. Orlaivio ir įlaipinimo trapo susidūrimas

Teismas⁽⁵¹⁾ išaiškino, kad orlaivio ir įlaipinimo trapo susidūrimas negali būti laikomas „ypatingomis aplinkybėmis“, pagal reglamento 5 straipsnio 3 dalį atleidžiančiomis oro vežėją nuo kompensacijos mokėjimo. Įlaipinimo trapas ar takelis gali būti laikomas būtinu keleiviniame oro transporte, taigi situacijos, kai oro vežėjai naudoja tokią įrangą, kartojasi nuolat. Todėl orlaivio ir įlaipinimo trapo susidūrimas yra normaliai oro vežėjo veiklai būdingas įvykis. Ypatingos aplinkybės būtų, pavyzdžiui, tada, kai orlaivis nukentia nuo veiksmo, kuris nėra įprastų oro uosto paslaugų dalis, tokio kaip teroristinis aktas ar sabotžas.

5.4. Oro uostų perkrova dėl prastų meteorologinių sąlygų

Pagal reglamento 14 konstatuojamąją dalį ypatingomis aplinkybėmis laikytina padėtis, kai skrydžius vykdančias oro vežėjas priverstas atidėti skrydį (vėluoti) ar jį atšaukti dėl perkrovos oro uoste, nulemtos prastų meteorologinių sąlygų, be kita ko, kai dėl tokių sąlygų sumažėja pajėgumas.

5.5. Pagrįstos priemonės, kurių galima tikėtis iš oro vežėjo ypatingomis aplinkybėmis

Susiklosčius ypatingoms aplinkybėms, norėdamas būti atleistas nuo pareigos sumokėti kompensaciją, oro vežėjas privalo parodyti, kad jų nebūtų buvę galima išvengti net ir ėmusi visų pagrįstų priemonių.

⁽⁴⁶⁾ Sprendimo C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:ES:C:2008:771, 17 punktas ir cituotoji Teismo praktika.

⁽⁴⁷⁾ Sprendimo C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:ES:C:2008:771, 22 punktas.

⁽⁴⁸⁾ Sprendimo C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:ES:C:2008:771, 23 punktas.

⁽⁴⁹⁾ Sprendimo C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:ES:C:2008:771, 25 punktas.

⁽⁵⁰⁾ Sprendimo C-257/14, van der Lans, ECLI:ES:C:2015:618, 40–42 punktai.

⁽⁵¹⁾ Sprendimo C-394/14, Siewert, ECLI:ES:C:2014:2377, 19 ir 20 punktai.

Be to, Teismas ⁽⁵²⁾ nustatė, kad pagal reglamento 5 straipsnio 3 dalį oro vežėjui gali tekti tinkamu laiku suplanuoti savo išteklius taip, kad pasibaigus nenumatytiems ypatingoms aplinkybėms galėtų vykdyti numatytą skrydį, t. y. per tam tikrą laikotarpį po numatyto išvykimo laiko. Visų pirma, vežėjas privalo numatyti tam tikrą laiko rezervą, dėl kurio galėtų, jei įmanoma, įvykdyti visą skrydį pasibaigus ypatingoms aplinkybėms. Toks laiko rezervas įvertinamas individualiai. Tačiau reglamento 5 straipsnio 3 dalis negali būti aiškinama taip, kad ja reikalaujama kaip „pagrįstą priemonę“ abstrakčiai ir indiferentiškai suplanuoti tokį minimalų laiko rezervą, kuris nepasirinktinaai būtų taikomas visiems oro vežėjams visose situacijose, kai susidaro ypatingos aplinkybės. Šiuo klausimu pagrindinėje oro vežėjo buvimo vietoje (bazėje) paprastai yra daugiau išteklių nei išvykimo vietose, todėl atsiranda galimybių apriboti ypatingų aplinkybių poveikį. Oro vežėjo pajėgumo užtikrinti viso suplanuoto skrydžio naujomis sąlygomis įvykdymą susiklosčius toms aplinkybėms vertinimas turi būti atliekamas užtikrinant, kad dėl reikalaujamo laiko rezervu dydžio oro vežėjas neturėtų daryti nepakeliamos aukos, atsižvelgiant į jo įmonės pajėgumus atitinkamu momentu.

Kalbant apie technines orlaivio problemas, vien to, kad oro vežėjas laikėsi minimalių techninės orlaivių priežiūros taisyklių, nepakanka siekiant įrodyti, jog jis ėmėsi visų pagrįstų priemonių, ir atleisti jį dėl to nuo prievolės mokėti kompensaciją ⁽⁵³⁾.

6. KOMPENSAVIMAS, SUMOKĖTOS SUMOS GRAŽINIMAS, NUKREIPIMAS KITU MARŠRUTU IR PASIRŪPINIMAS, KAI KELIAUJAMA ĮVAIRIARŪŠIU TRANSPORTU

Kelionėms įvairiarūšiu transportu, kai pagal vieną vežimo sutartį keliaujama daugiau nei vienos rūšies transportu (pvz., kelionei geležinkelių ir oro transportu, kuri parduodama kaip viena kelionė), šis reglamentas netaikomas. Be to, joms netaikomi jokie Sąjungos teisės aktai, reglamentuojantys kitų rūšių transporto priemonėmis keliaujančių keleivių teises. Jei keleivis pavéluoja į skrydį dėl traukinio vėlavimo, jis galėtų pasinaudoti tik teise į kompensaciją ir pasirūpinimą, suteikta Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1371/2007 ⁽⁵⁴⁾ ir susijusia su kelione traukiniu, ir tik tada, jei paskirties vietą jis pasiekė pavėlavęs daugiau nei 60 min ⁽⁵⁵⁾. Lygiai taip būtų taikomos kitos nuostatos, jei į lėktuvą pavėluota dėl užsitęsios kelionės laivu ar autobusu, kuri numatyta vienoje vežimo sutartyje ⁽⁵⁶⁾. Kita vertus, pagal Direktyvą 90/314/EEB arba Direktyvą (ES) 2015/2302 kelionių organizatoriai gali būti atsakingi ir už pavėlavimą į skrydžius ir poveikį visam paslaugų paketui, jei kelionė įvairiarūšiu transportu neatsiejama nuo kelionės paslaugų komplekso, pavyzdžiui, susijusi su apgyvendinimo paslaugomis.

7. SKUNDAI NACIONALINĖMS VYKDYMO UŽTIKRINIMO ĮSTAIGOMS, ALTERNATYVAUS VARTOTOJŲ GINČŲ SPRENDIMO ORGANIZACIJOMS ⁽⁵⁷⁾ IR VARTOTOJŲ APSAUGA PAGAL REGLAMENTĄ DĖL BENDRADARBIAVIMO VARTOTOJŲ APSAUGOS SRITYJE ⁽⁵⁸⁾

7.1. Skundai nacionalinėms vykdymo užtikrinimo įstaigoms

Siekdama užtikrinti skundų procedūrų veiksmingumą ir suteikti saugią teisinę aplinką oro vežėjams ir kitoms galimai susijusioms įmonėms, Komisija rekomenduoja siūlyti keleiviams, manantiems, kad oro vežėjas pažeidė jų teises, per pagrįstą laikotarpį skundą pateikti nacionalinėms vykdymo užtikrinimo įstaigoms toje šalyje, kurioje įvyko incidentas. Keleiviai skundus nacionalinei vykdymo užtikrinimo įstaigai turėtų būti pateikti tik tada, jei jie pirmiausia pareiškė skundą oro vežėjui ir nėra patenkinti oro vežėjo atsakymu arba iš oro vežėjo nėra gavę patenkinamo atsakymo. Komisija rekomenduoja oro vežėjui atsakyti per du mėnesius ir nenustatyti nė vienos ES oficialiosios kalbos vartojimo apribojimų. Tačiau Teismas ⁽⁵⁹⁾ mano, kad pagal reglamentą nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos imtis priemonių pagal

⁽⁵²⁾ Sprendimo C-294/10, Eglitis et Ratnieks, ECLI:ES:C:2011:303, 37 punktas.

⁽⁵³⁾ Sprendimo C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:ES:C:2008:771, 43 punktas.

⁽⁵⁴⁾ 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1371/2007 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų (OL L 315, 2007 12 3, p. 14).

⁽⁵⁵⁾ Reglamento (EB) Nr. 1371/2007 17 ir 18 straipsniai.

⁽⁵⁶⁾ Šiuo klausimu žr. 2010 m. lapkričio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1177/2010 dėl jūrų ir vidaus vandenių keliais vykstančių keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (OL L 334, 2010 12 17, p. 1). 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 181/2011 dėl miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (OL L 55, 2011 2 28, p. 1).

⁽⁵⁷⁾ 2013 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2013/11/ES dėl alternatyvaus vartotojų ginčų sprendimo, kuria iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 ir Direktyva 2009/22/EB (Direktyva dėl vartotojų AGS) (OL L 165, 2013 6 18, p. 63).

⁽⁵⁸⁾ 2004 m. spalio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 dėl nacionalinių institucijų, atsakingų už vartotojų apsaugos teisės aktų vykdymą, bendradarbiavimo (Reglamentas dėl bendradarbiavimo vartotojų apsaugos srityje) (OL L 364, 2004 12 9, p. 1).

⁽⁵⁹⁾ Sprendimo sujungtose bylose C-145/15 ir C-146/15, Ruijsenaars e.a., ECLI:ES:C:2016:187, 32, 36 ir 38 punktai.

tokius skundus neprivalo, kad kiekvienu atskiru atveju būtų užtikrintos individualios keleivių teisės. Taigi nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga neprivalo šiam vežėjui taikyti vykdymo užtikrinimo priemonių, kuriomis šis būtų įpareigotas konkrečiu atveju sumokėti reglamente numatytą kompensaciją. Jos įgaliojimai imtis sankcijų, numatyti reglamento 16 straipsnio 3 dalyje, reiškia galimybę imtis priemonių reaguojant į pažeidimus, kuriuos įstaiga nustato vykdydama bendro pobūdžio stebėjimą, numatytą 16 straipsnio 1 dalyje. Tačiau, Teismo nuomone, reglamentas neužkerta kelio valstybėms narėms priimti teisės aktus, kuriais nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos įpareigojamos priimti priemonės, atsiliepdamos į individualius skundus, jei nėra alternatyvaus vartotojų ginčų sprendimo organizacijų, o jei tokia organizacija yra, ji gali būti įpareigota pateikti atsakymą. Galiausiai šis sprendimas neatleidžia nacionalinių vykdymo užtikrinimo įstaigų nuo prievolės, laikantis gero administravimo principų ir kur nėra tokių organizacijų, skundų pateikėjams duoti išsamų atsakymą. Komisija mano, kad pagal gerą patirtį reikėtų informuoti keleivius apie apeliacijos galimybes arba kitus veiksmus, kurių jie gali imtis, jei nesutinka su jų atvejo vertinimu. Keleivis turėtų turėti teisę nuspręsti, ar nori, kad jam atstovautų kitas asmuo ar organizacija.

7.2. Alternatyvaus vartotojų ginčų sprendimo organizacijos

Jei oro vežėjas įsisteigęs ES ir yra alternatyvaus vartotojų ginčų sprendimo mechanizmo dalyvis, ES reziduojantys keleiviai, be šiuo reglamentu pagrįstų skundų, taip pat gali dėl ginčų su ES įsisteigusiais oro vežėjais kreiptis į alternatyvaus vartotojų ginčų sprendimo organizacijas, įsteigtoms pagal Alternatyvaus vartotojų ginčų sprendimo direktyvą. Jei keleiviai įsigijo bilietus internetu, jie taip pat gali pateikti savo ginčus elektroninio ginčų sprendimo platformai, įsteigtai pagal Elektroninio ginčų sprendimo reglamentą ir pasiekiamai per nuorodą <http://ec.europa.eu/odr>.

Kai oro vežėjai pagal nacionalinės teisės aktus neprivalo dalyvauti alternatyvaus vartotojų ginčų sprendimo organizacijų procedūrose, pageidautina, kad jie savanoriškai įsipareigotų dalyvauti atitinkamose procedūrose ir apie tai informuotų savo klientus.

7.3. Kitos priemonės, padedančios suinteresuotosioms šalims taikyti reglamentą

Padėti suinteresuotosioms šalims taikyti reglamentą galima keleriopai. Pirmą priemonę – tai Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2006/2004⁽⁶⁰⁾ dėl nacionalinių institucijų, atsakingų už vartotojų apsaugos teisės aktų vykdymą, bendradarbiavimo (Reglamentas dėl bendradarbiavimo vartotojų apsaugos srityje), kuriame išdėstytos bendrosios sąlygos ir už vykdymą atsakingų nacionalinių institucijų bendradarbiavimo sistema. Šių institucijų bendradarbiavimas yra būtinas siekiant užtikrinti vienodą vartotojų teises reglamentuojančių teisės aktų taikymą visoje vidaus rinkoje ir sukurti vienodas sąlygas įmonėms. Šis reglamentas taikomas situacijose, kuriose kyla grėsmė kolektyviniams vartotojų interesams: nacionalinėms institucijoms suteikiama daugiau tyrimo ir vykdymo užtikrinimo galių, kad būtų sustabdyti vartotojų taisyklių pažeidimai, kai prekybininkas ir vartotojas yra įsikūrę skirtingose šalyse. Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 dėl oro transporto keleivių teisių yra Reglamento dėl bendradarbiavimo vartotojų apsaugos srityje priedo dalis. Todėl už Reglamento (EB) Nr. 261/2004 vykdymo užtikrinimą atsakingos nacionalinės institucijos privalo vykdyti prievoles pagal Reglamentą dėl bendradarbiavimo vartotojų apsaugos srityje, jei tarpvalstybiniame kontekste kyla grėsmė kolektyviniams vartotojų interesams.

Be to, tarpvalstybinėse situacijose problemų patyrę keleiviai gali kreiptis į Europos vartotojų centrų tinklą (ECC-NET)⁽⁶¹⁾. ECC-NET informuoja vartotojus apie jų teises pagal Europos ir nacionalinės vartotojų teisių teisės aktus, konsultuoja apie vartotojų skundų sprendimo galimybes, teikia tiesioginę taikaus ginčų su prekybininkais sprendimo pagalbą ir, jei negali padėti, nukreipia vartotojus į atitinkamą įstaigą. Keleiviai taip pat gali kreiptis į nacionalines vartotojų teisių organizacijas informacijos arba tiesioginės pagalbos, numatytos reglamente.

8. IEŠKINIO PATEIKIMAS PAGAL REGLAMENTĄ

8.1. Jurisdikcija, kurioje galima pateikti ieškinį pagal reglamentą

Kai skrydžius iš vienos valstybės narės į kitą valstybę narę pagal sutartį vykdo vienintelis oro vežėjas, kuris yra skrydį vykdančias oro vežėjas, reglamente numatytos kompensacijos reikalavimą ieškovas gali pasirinktinai pateikti nacionaliniam teismui, kuris turi jurisdikciją arba išvykimo vietoje, arba atvykimo vietoje, kaip nurodyta vežimo sutartyje⁽⁶²⁾, taikant Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1215/2012 („Briuselis I“)⁽⁶³⁾. Pagal Reglamento „Briuselis I“ 4 straipsnio 1 dalį, keleiviams taip pat lieka galimybė kreiptis į atsakovo (oro vežėjo) buveinės teismą.

⁽⁶⁰⁾ Žr. 58 išnašą.

⁽⁶¹⁾ http://ec.europa.eu/consumers/solving_consumer_disputes/non-judicial_redress/ecc-net/index_en.htm.

⁽⁶²⁾ Sprendimo C-204/08, Rehder, ECLI:ES:C:2009:439, 47 punktą.

⁽⁶³⁾ 2012 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1215/2012 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo (OL L 351, 2012 12 20, p. 1).

8.2. Ieškinio pateikimo pagal reglamentą terminas

Reglamente nenustatyta ieškinių pateikimo nacionaliniams teismams pagal reglamentą terminų. Šis dalykas reglamentuojamas kiekvienos valstybės narės nacionalinės teisės aktais dėl ieškinių pateikimo terminų. Monrealio konvencijoje numatytas ieškinių pateikimo termino apribojimas dvejais metais negalioja pagal reglamentą pateikiamiems reikalavimams ir neturi poveikio valstybių narių nacionalinės teisės aktams, nes reglamentu nustatytos kompensavimo priemonės nepatenka į Konvencijos taikymo sritį, mat jos skirtos keleivių patirtam nepatogumui pašalinti, o Konvencijoje nustatyto žalos atlyginimo atžvilgiu yra papildomojo pobūdžio. Taigi terminai valstybėse narėse gali skirtis ⁽⁶⁴⁾.

9. ORO VEŽĖJO ATSAKOMYBĖ PAGAL MONREALIO KONVENCIJĄ

Dėl Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo, paprastai vadinamos Monrealio konvencija, buvo sutarta 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje. Europos Sąjunga yra Konvencijos susitariančioji šalis ⁽⁶⁵⁾, ir kai kurios Konvencijos nuostatos buvo įgyvendintos Reglamentu (EB) Nr. 2027/97 su pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 889/2002. Šios taisyklės kartu su Reglamentu (EB) Nr. 261/2004 yra priemonių, kuriomis siekiama apsaugoti oro keleivių teises Europos Sąjungoje, rinkinio dalis.

— Reglamento suderinamumas su Monrealio konvencija:

- Teismas ⁽⁶⁶⁾ patvirtino, kad reikalavimai suteikti kompensaciją už vėlavimą atvykti ir pagalba atidėjus skrydį išvykimo vietoje yra suderinami su Monrealio konvencija. Šiuo klausimu Teismas mano, kad nuo skrydžio atidėjimo (vėlavimo) neatsiejamas laiko praradimas yra labiau nepatogumas, o ne „žala“, kurią siekiama ištaisyti pagal Monrealio konvenciją. Toks samprotavimas buvo pagrįstas faktu, kad pernelyg didelis atidėjimas (vėlavimas) pirmiausia sukels nepatogumą, kuris kiekvienam keleiviui yra praktiškai toks pat, ir reglamente nustatyta standartinė neatidėliotina kompensacija, o Monrealio konvencijoje numatyta teisių gynimo priemonė, pagal kurią reikia individualiai įvertinti patirtos žalos mastą, todėl jos kompensacija vėliau gali būti paskirta tik individualiai. Taigi reglamento poveikis prasideda anksčiau negu Monrealio konvencijos. Todėl reglamentu nustatyta prievolė mokėti kompensaciją keleiviams, kurių skrydžiai atidėti (pavėluoti), nepatenka į Konvencijos taikymo sritį – ji papildo Konvencijoje nustatytą žalos atlyginimo sistemą.
- Reglamentas (EB) Nr. 2027/97 taikomas tik keleiviams, skraidinamiems oro vežėjo, t. y. oro transporto įmonės, turinčios galiojančią veiklos licenciją ⁽⁶⁷⁾, kaip apibrėžta šio reglamento 2 straipsnio 1 dalies b punkte.
- Pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnį, keleivis yra asmuo, vežtas vykdamas vežimo sutartį, kaip apibrėžta Konvencijos 3 straipsnyje, net jei nebuvo išduotas individualus arba bendras vežimo dokumentas ⁽⁶⁸⁾.
- Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalis turėtų būti skaitoma kartu su tos konvencijos 3 straipsnio 3 dalimi ir aiškinama taip: bagažą sunaikinus, praradus, pažeidus arba pavėluotai pristatius teisė į kompensaciją ir oro vežėjo atsakomybės riba (1 131 specialioji skolinimosi teisė (SST)) galioja ir keleiviui, kuris reikalauja tos kompensacijos už kito keleivio vardu registruoto bagažo sunaikinimą, praradimą, pažeidimą arba pavėluotą pristatymą, jei tame bagaže iš tikrųjų buvo pirmajam keleiviui priklausančių daiktų. Todėl kiekvienas keleivis, nukentėjęs dėl kito asmens vardu registruoto bagažo sunaikinimo, praradimo, pažeidimo arba pavėluoto pristatymo, turi teisę į kompensaciją, ne didesnę negu 1 131 SST, jeigu gali įrodyti, kad jo daiktai iš tikrųjų buvo registruotame bagaže. Kiekvienas suinteresuotas keleivis turi tai patenkinamu būdu įrodyti nacionaliniame teisme, kuris gali atsižvelgti į tai, kad keleiviai yra tos pačios šeimos nariai, pirkę savo bilietą kartu arba keliavo drauge ⁽⁶⁹⁾.
- Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje, kurioje apribojama atsakomybė už žalą, atsiradusią, be kita ko, praradus bagažą, kalbama ir apie materialinę, ir apie neturtinę žalą ⁽⁷⁰⁾. Šis straipsnis taip pat taikomas, kai vežant

⁽⁶⁴⁾ Sprendimo C-139/11, Cuadrench Moré, ECLI:ES:C:2012:741, 33 punktas.

⁽⁶⁵⁾ 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimas 2001/539/EB dėl Europos bendrijos priimamos Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija) (OL L 194, 2001 7 18, p. 39).

⁽⁶⁶⁾ Sprendimo C-344/04, IATA ir ELFAA, ECLI:ES:C:2006:10, 43, 45, 46 ir 47 punktai ir sprendimo sujungtose bylose C-402/07 ir C-432/07, Sturgeon e.a., ECLI:ES:C:2009:716, 51 punktas.

⁽⁶⁷⁾ Sprendimo C-240/14, Prüller-Frey, ECLI:ES:C:2015:567, 29 punktas.

⁽⁶⁸⁾ Sprendimo C-6/14, Wucher Helicopter, ECLI:ES:C:2015:122, 36–38 punktai.

⁽⁶⁹⁾ Sprendimo C-410/11, Espada Sanchez, ECLI:ES:C:2012:747, 35 punktas.

⁽⁷⁰⁾ Sprendimo C-63/09, Axel Walz, ECLI:ES:C:2010:251, 39 punktas.

sunaikinami, prarandami, pažeidžiami arba pavėluotai pristatomi vežimėliai ar kita judėjimo įranga arba pagalbiniai įtaisai, kaip apibrėžta Reglamento (EB) Nr. 1107/2006 2 straipsnio a punkte. Šiuo atveju vežėjo atsakomybė neviršija ankstesnėje dalyje nurodytos sumos, nebent keleivis, registruodamas bagažą, pateikė specialią suinteresuotumo savo bagažo pristatymu į paskirties vietą deklaraciją ir sumokėjo papildomą pinigų sumą, jeigu šiuo atveju to reikalaujama.

- Aiškindamas Monrealio konvencijos 19, 22 ir 29 straipsnius, Teismas ⁽⁷¹⁾ nusprendė, kad oro vežėjas pagal Konvenciją gali būti atsakingas darbdaviui už žalą dėl atidėtų (pavėlavusių) skrydžių, kuriais keliavo pastarojo darbuotojai. Todėl Konvenciją reikėtų aiškinti kaip taikytiną ne tik pačių keleivių patirtai žalai, bet ir žalai, kurią patyrė darbdavys, su kuriuo sudarytas keleivio tarptautinio vežimo sandoris. Savo sprendime Teismas pridūrė, kad oro vežėjams vis dėlto užtikrinama, kad jų atsakomybė negali būti didesnė negu Konvencijoje nustatyta kiekvienam keleiviui taikoma ribinė suma, padauginta iš keleivių ar atitinkamų darbuotojų skaičiaus.
- Jei kompensacijos už žalą reikalaujama pagal Monrealio konvencijos 19 straipsnį, keleivis turi teisę rinktis iš kelių pačioje Konvencijoje (33 straipsnyje) nurodytų teismų: oro vežėjo buveinės ar jo pagrindinės ūkinės-komercinės verslo vietos arba ūkinės-komercinės verslo vietos, kurioje buvo sudaryta sutartis, arba paskirties vietos teismą. Tokiu atveju nesvarbu, ar ta vieta yra Europos Sąjungoje, nes jurisdikcija nustatoma pagal Konvenciją, prie kurios ES yra prisijungusi.

—

⁽⁷¹⁾ Sprendimo C-429/14, Air Baltic Corporation AS, ECLI:ES:C:2016:88, 29 ir 49 punktai.

PRIEDAS

ES NVUĮ kompetencija nuosekliųjų skrydžių (tiesioginių jungiamųjų skrydžių) atidėjimo ilgam laikui (vėlavimo) galutinėje paskirties vietoje atveju

Teisinės aplinkybės

1. C-11/11, ECLI:ES:C:2013:106, Folkerts ⁽¹⁾

„33. Kadangi nepatogumas, susijęs su atšauktais skrydžiais, patiriamas atvykus į **galutinę paskirties vietą**, Teisingumo Teismas konstatavo, kad Reglamento (EB) Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytos kompensacijos tikslais atidėjimas turi būti vertinamas atsižvelgiant į numatytą atvykimo į **šią paskirties vietą** laiką (žr. minėto Sprendimo Sturgeon ir kt. 61 punktą ir minėto Sprendimo Nelson ir kt. 40 punktą).

34. Sąvoka „galutinė paskirties vieta“ apibrėžta Reglamento (EB) Nr. 261/2004 2 straipsnio h punkte kaip **paskirties vieta, nurodyta biliete, pateikiamame registravimo vietoje, o jungiant skrydžius – paskutinio skrydžio paskirties vieta**.

35. Iš to matyti, kad nuoseklojo skrydžio atveju siekiant Reglamento (EB) Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytos fiksuoto dydžio kompensacijos svarbus **tik nustatytas vėlavimas numatyto atvykimo į galutinę paskirties vietą**, suprantamą kaip atitinkamo keleivio paskutinio skrydžio paskirties vieta, **laiko atžvilgiu**.“

2. Reglamento (EB) Nr. 261/2004 16 straipsnis „Pažeidimai“

„1 dalis. Kiekviena valstybė narė paskiria įstaigą, atsakingą už šio reglamento vykdymo užtikrinimą **skrydžių iš jos teritorijoje esančių oro uostų ir skrydžių iš trečiųjų šalių į tokius oro uostus** atžvilgiu. Prireikus ši įstaiga imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad būtų gerbiamos keleivių teisės. Valstybės narės praneša Komisijai apie įstaigą, paskirtą pagal šią dalį.

2 dalis. Nepažeidžiant 12 straipsnio, kiekvienas keleivis gali pasiskųsti bet kuriai pagal 1 dalį paskirtai įstaigai arba bet kuriai kitai valstybės narės paskirtai kompetentingai įstaigai dėl bet kurio įtariamo šio reglamento pažeidimo bet kuriame valstybės narės teritorijoje esančiame oro uoste arba dėl bet kurio skrydžio iš trečiosios šalies į oro uostą, esantį toje teritorijoje. [...]“

Galimi pavyzdžiai ⁽²⁾

Atsakomybės ribojimo pareiškimai:

- Pavyzdžių sąrašas gali būti neišsamus ir yra sudarytas atsižvelgiant į tai, kad tokie maršrutai, sudaryti tiesiogiai jungiant du ar daugiau skrydžių pagal vieną vežimo sutartį, yra įgyvendinami atitinkamų oro vežėjų pagal reglamento 3 dalį ir leidžiami pagal ES valstybių narių ir (arba) ES su trečiosiomis šalimis sudarytą susitarimą dėl oro susisiekimo paslaugų.
- Šie pavyzdžiai tinka tik situacijoms „nuoseklojo skrydžio atveju“ (tiesiogiai jungiant skrydžius): „svarbus tik nustatytas vėlavimas numatyto atvykimo į galutinę paskirties vietą [...] laiko atžvilgiu“.
- Daroma prielaida, kad atidėjimą (vėlavimą) ilgam laikui galutinėje paskirties vietoje lėmė tik pavėlavimas į jungiamąjį skrydį, ir neatsižvelgiama nei į kitų tipų įvykius, nei į ypatingas aplinkybes.

1 kelionė. Išvykimas iš ES valstybės narės A (skrydis Nr. 1), persėdimas ES valstybėje narėje B kelionei į ES esančią galutinę paskirties vietą C (skrydis Nr. 2).

Pagal 16 straipsnio 1 dalį kompetentinga yra valstybės narės B NVUĮ. Kompensacija apskaičiuojama pagal visą kelionę.

2 kelionė. Išvykimas iš ES valstybės narės A (skrydis Nr. 1), persėdimas trečiosios šalies oro uoste kelionei į kitoje trečiojoje šalyje esančią galutinę paskirties vietą (skrydis Nr. 2).

Pagal 16 straipsnio 1 dalį kompetentinga yra valstybės narės A NVUĮ. Kompensacija apskaičiuojama pagal visą kelionę.

3 kelionė. Išvykimas iš ES nepriklausančios valstybės (skrydis Nr. 1, kurį vykdo ES oro vežėjas), persėdimas ES valstybėje narėje A kelionei į galutinę paskirties vietą ES valstybėje narėje B (skrydis Nr. 2).

Pagal 16 straipsnio 1 dalį kompetentinga yra valstybės narės A NVUĮ. Kompensacija apskaičiuojama pagal visą kelionę.

⁽¹⁾ Svarbiausi žodžiai paryškinti.

⁽²⁾ ES (Europos Sąjunga), VN (valstybė narė), NVUĮ (nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga).