



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 — Keleivio įlaipinimo kortelės panaikinimas dėl ankstesnio skrydžio, kuriam registruotasi tuo pačiu metu kaip ir atitinkamam skrydžiui ir kurį vykdo tas pats vežėjas, vėlavimo prezumpcijos“

Byloje C-321/11

dėl *Juzgado de lo Mercantil nº 2 de A Coruña* (Ispanija) 2011 m. kovo 29 d. Sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2011 m. birželio 28 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo pateikti prejudicinį sprendimą byloje

Germán Rodríguez Cachafeiro,

María de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor

prieš

Iberia, Líneas Aéreas de España SA

TEISINGUMO TEISMAS (trečioji kolegija),

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

generalinė advokatė V. Trstenjak,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- *Iberia, Líneas Aéreas de España SA*, atstovaujamos *procurador* J. Bejerano Fernández,
- Prancūzijos vyriausybės, atstovaujamos G. de Bergues ir M. Perrot,
- Suomijos vyriausybės, atstovaujamos H. Leppo,
- Europos Komisijos, atstovaujamos K. Simonsson ir R. Vidal Puig,

* Proceso kalba: ispanų.

atsižvelgęs į sprendimą, priimtą susipažinus su generalinės advokatės nuomone, nagrinėti bylą be išvados,

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, 3 straipsnio 2 dalies ir 4 straipsnio 3 dalies išaiškinimu.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant ginčą tarp R. Cachafeiro ir M. de los R. Martínez-Reboredo Varela-Villamor, viena pusė, ir oro transporto bendrovės *Iberia, Líneas Aéreas de España SA* (toliau – *Iberia*), kita pusė, kilusį šiai bendrovei atsisakius išmokėti minėtiems asmenims kompensaciją dėl atsisakymo vežti skrydžiu iš Madrido (Ispanija) į Santo Domingą (Dominikos Respublika).

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 ir 10 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

„(1) Bendrijos veiksmais oro transporto srityje, be kita ko, turėtų būti siekiama užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį. Be to, turėtų būti visokeriopai atsižvelgiama į vartotojų apsaugos reikalavimus apskritai.

<...>

(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.“

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 vykdantis 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 vykdantis oro vežėjas gali atsisakyti vežti keleivius be jų sutikimo.

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

- 8 Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio „Teisė į kompensaciją“ 1 dalyje įtvirtinta:
- „1. Kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviai gauna tokio dydžio kompensaciją:
- a) 250 eurų visų 1 500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju
 - b) 400 eurų visų didesnio kaip 1500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1500–3500 kilometrų atstumo skrydžių atveju;
 - c) [600] eurų visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju.

<...>“

- 9 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.

Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

- 10 Ieškovai pagrindinėje byloje G. Rodríguez Cachafeiro ir M. de los R. Reyes Martínez-Reboredo įsigijo iš *Iberia* bilietą vykti lėktuvu iš Korūnos (Ispanija) į Santo Domingą. Šis bilietas apėmė du skrydžius: 2009 m. gruodžio 4 d. skrydį IB 513 iš Korūnos į Madridą (lėktuvas išvyksta 13 val. 30 min., o atvyksta – 14 val. 40 min.) ir tos pačios dienos skrydį IB 6501 iš Madrido į Santo Domingą (lėktuvas išvyksta 16 val. 5 min., o atvyksta – 19 val. 55 min.).
- 11 Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka ieškovai pagrindinėje byloje atvyko į Korūnos oro uosto registracijos punktą, pridavė savo bagažą gabenti tiesiai į galutinę paskirties vietą ir gavo po dvi įlaipinimo korteles į vieną po kito turėjusius vykti skrydžius.
- 12 Pirmasis skrydis vėlavo vieną valandą ir 25 min. Numatydama, kad dėl šio vėlavimo šie du keleiviai turėtų nespėti į iš Madrido 16 val. 5 min. išvykstantį jungiamojo skrydžio lėktuvą, 15 val. 17 min. *Iberia* panaikino antrajam skrydžiui skirtas jų įlaipinimo korteles. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad atvykę į Madridą, jie prie įlaipinimo vartų pasirodė tuo momentu, kai bendrovė skelbė paskutinį keleiviams skirtą raginimą dėl įlaipinimo. Tačiau *Iberia* darbuotojai neleido jiems lipti į lėktuvą, nes jų įlaipinimo kortelės buvo panaikintos, o jų vietos skirtos kitiems keleiviams.
- 13 Ieškovai pagrindinėje byloje turėjo laukti kitos dienos, kad į Santo Domingą būtų nuvežti kitų skrydžiu, taigi galutinę paskirties vietą jie pasiekė 27 valandomis vėliau.
- 14 2010 m. vasario 23 d. G. Rodríguez Cachafeiro ir M. de los R. Reyes Martínez-Reboredo kreipėsi su ieškiniu į *Juzgado de lo Mercantil nº 2 de A Coruña* ir remdamiesi Reglamento Nr. 261/2004 4 straipsnio 3 dalimi bei 7 straipsnio 1 dalies c punktu paprašė priteisti iš *Iberia* po 600 eurų už „atsisakymą vežti“. *Iberia* šiuos reikalavimus atmetė teigdama, kad kaip ieškinio pagrindas nurodytos aplinkybės nesudaro „atsisakymo vežti“ sudėties ir kad jos vertintinos kaip praleistas jungiamasis skrydis, nes sprendimas atsisakyti vežti priimtas ne dėl skrydžio perpildymo, bet dėl ankstesnio skrydžio vėlavimo.
- 15 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas taip pat nurodo, kad *Iberia* išmokėjo Reglamento Nr. 261/2004 4 straipsnio 3 dalyje ir 7 straipsnyje numatytą kompensaciją septyniems keleiviams, kuriuos ši bendrovė atsisakė vežti nagrinėjamu skrydžiu Madridas–Santo Domingas.

- 16 Tokiomis aplinkybėmis šis teismas norėtų sužinoti, ar „atsisakymo vežti“ sąvoka apima tik tas situacijas, kai per daug vietų rezervuojama iš pradžių, ar ją galima suprasti kaip apimančią ir kitas situacijas, kaip antai ieškovų pagrindinėje byloje situacija.
- 17 Šiomis aplinkybėmis *Juzgado de lo Mercantil n° 2 de A Coruña* nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui tokį prejudicinį klausimą:

„Ar Reglamento (EB) Nr. 261/2004 2 straipsnio j punkte, skaitomame kartu su 3 straipsnio 2 dalimi ir 4 straipsnio 3 dalimi, numatyta „atsisakymo vežti“ sąvoka apima atvejį, kai skrydį vykdanči oro transporto bendrovė atsisako vežti, nes pirmasis biliete nurodytas skrydis vėluoja dėl šios bendrovės kaltės ir ji daro klaidingą prielaidą, kad keleiviai laiku neatvyks į antrąjį skrydį, todėl minėtų keleivių vietas leidžia užimti kitiems keleiviams?“

Dėl prejudicinio klausimo

- 18 Savo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės nori sužinoti, ar Reglamento Nr. 261/2006 2 straipsnio j punktą, skaitomą kartu su šio reglamento 3 straipsnio 2 dalimi, reikia aiškinti taip, kad „atsisakymo vežti“ sąvoka apima atvejį, kai pagal vieną vežimo sutartį rezervavus vietas keliuose vienas po kito vykdomuose skrydžiuose ir į juos užregistravus tuo pačiu metu oro transporto vežėjas atsisako vežti kai kuriuos keleivius tuo pagrindu, kad dėl šio vežėjo kaltės vėluojant pirmajam iš rezervuotų skrydžiui jis klaidingai pamanė, jog šie keleiviai nespės į antrąjį skrydį.
- 19 Šiuo atžvilgiu reikia priminti, kad „atsisakymas vežti“ pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio j punktą reiškia, jog oro transporto vežėjas atsisako vežti keleivį skrydžiu, kuriame jam buvo rezervuota vieta, nors jis ir atvyko registruotis šio reglamento 3 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka, išskyrus atvejus, kai yra pagrįstų priežasčių, pavyzdžiui, nurodytų 2 straipsnio j punkte, atsisakyti jį vežti.
- 20 Pagrindinėje byloje prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismo keliamas klausimas grindžiamas prielaida, kad ieškovai atvyko registruotis į skrydį Madridas–Santo Domingas Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka. Be to, iš bylos medžiagos matyti, kad šiems ieškovams neleista lipti į šio skrydžio lėktuvą ne dėl tariamo šios tvarkos nesilaikymo, bet dėl jų rezervacijos panaikinimo vėluojant jų ankstesniajam skrydžiui iš Korūnos į Madridą.
- 21 Visiškai neneigiant padarinių, sietinų su aplinkybe, kad dėl šio vėlavimo ieškovai pagrindinėje byloje pasiekė savo galutinę paskirties vietą (Santo Domingą) 27 valandomis vėliau, nei buvo numatyta tvarkaraštyje tuo metu, kai jie rezervavo kelionę, dėl priežasčių, kurių pagrindu oro transporto vežėjas atsisakė vežti keleivį, kuriam rezervuota vieta ir kuris atvyko registruotis nustatyta tvarka, reikia pastebėti, kad Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio j punkto formuluote šis atsisakymas nesusietas su atitinkamo skrydžio „perpildymu“, kurį oro transporto vežėjas sukūrė dėl ekonominių priežasčių.
- 22 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 galutinis), 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.

- 23 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.
- 24 Taip Sąjungos teisės aktų leidėjas išplėtė šią apibrėžtį priskirdamas prie jos ne tik už atsisakymo vežti dėl skrydžio perpildymo atvejus, kurie jau anksčiau buvo numatyti Reglamento Nr. 295/91 1 straipsnyje, ir suteikė jai platų turinį, apimančią visas situacijas, kai oro transporto vežėjas atsisako vežti keleivį.
- 25 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 teises 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).
- 26 Taigi, pripažinus, kad „atsisakymo vežti“ sąvoka apima tik perpildymo atvejus, susidarius tokiai padėčiai, kokioje atsidūrė ieškovai pagrindinėje byloje, keleiviai liktų be jokios apsaugos, nes netektų galimybės pasinaudoti Reglamento Nr. 261/2004 4 straipsniu, kurio 3 dalyje yra nuoroda į šio reglamento nuostatą, 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.
- 27 Remiantis tuo, kas išdėstyta, oro transporto vežėjo atsisakymas vežti tokiais aplinkybėmis, kaip antai nagrinėjamos pagrindinėje byloje, iš principo turi patekti į „atsisakymo vežti“ sąvokos, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio j punktą, apimtį.
- 28 Tačiau reikia įsitikinti, kad, kaip nurodyta šioje nuostatoje, tokio atsisakymo negalima pateisinti pagrįstomis priežastimis, „pavyzdžiui sveikatos, saugos ar saugumo sumetimais arba <...> nepakankam[ais] kelionės dokument[ais]“.
- 29 Šiuo atžvilgiu reikia pažymėti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas pavartojo žodį „pavyzdžiui“ siekdamas nurodyti, kad pagrįstų priežasčių, dėl kurių galima atsisakyti vežti, sąrašas yra neišsamus.
- 30 Tačiau iš tokios formuluotės negalima daryti išvados, kad organizacinė priežastis, kaip antai nagrinėjama pagrindinėje byloje, laikytina pagrįsta atsisakymo vežti priežastimi.
- 31 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš tiesų nurodo, kad pagal vieną vežimo sutartį rezervuotos vietos dviejuose vienas po kito vykdomuose skrydžiuose ir registracija į juos įvyko tuo pačiu metu, kad dėl atitinkamo oro transporto vežėjo kaltės pirmasis iš šių skrydžių vėlavo, kad šis vežėjas klaidingai pamanė, jog šie keleiviai nespės į antrąjį skrydį, todėl kitiems keleiviams leido užimti tiems keleiviams, kuriuos atsisakyta vežti, skirtas šio antrojo skrydžio vietas.
- 32 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.
- 33 Be to, negalima leisti, kad oro transporto vežėjas 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.
- 34 Be to, esant tokiai situacijai, kokia nagrinėjama pagrindinėje byloje, tai atitinkamiems keleiviams reikėtų didelius sunkumus ir nepatogumus, kylančius dėl atsisakymo vežti, nors kaltė už atsisakymą bet kuriuo atveju tenka tik vežėjui – arba kaip asmeniui, atsakingam už jo paties vykdomo pirmojo skrydžio

vėlavimą, arba kaip asmeniui, klaidingai pamaniusiam, kad atitinkami keleiviai nespės į paskesnę skrydį, arba kaip asmeniui, pardavusiam bilietus į vienas po kito vykstančius skrydžius, tarp kurių nėra pakankamai laiko persėsti į paskesnę skrydį.

- 35 Taigi, nėra pagrįstų priežasčių, galinčių pateisinti tokį atsisakymą vežti, koks nagrinėjamas pagrindinėje byloje, todėl jį reikia pripažinti „atsisakymu vežti“, kaip jis suprantamas pagal šio reglamento 2 straipsnio j punktą.
- 36 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į pateiktą klausimą reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 261/2006 2 straipsnio j punktą, skaitomą kartu su šio reglamento 3 straipsnio 2 dalimi, reikia aiškinti taip, kad „atsisakymo vežti“ sąvoka apima atvejį, kai, pagal vieną vežimo sutartį rezervavus vietas keliuose vienas po kito vykdomuose skrydžiuose ir į juos užregistravus tuo pačiu metu, oro transporto vežėjas atsisako vežti kai kuriuos keleivius tuo pagrindu, kad dėl šio vežėjo kaltės vėluojant pirmajam iš rezervuotų skrydžių jis klaidingai pamanė, kad šie keleiviai nespės į antrąjį skrydį.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 37 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (trečioji kolegija) nusprendžia:

2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinancio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, 2 straipsnio j punktą, skaitomą kartu su šio reglamento 3 straipsnio 2 dalimi, reikia aiškinti taip, kad „atsisakymo vežti“ sąvoka apima atvejį, kai, pagal vieną vežimo sutartį rezervavus vietas keliuose vienas po kito vykdomuose skrydžiuose ir į juos užregistravus tuo pačiu metu, oro transporto vežėjas atsisako vežti kai kuriuos keleivius tuo pagrindu, kad dėl šio vežėjo kaltės vėluojant pirmajam iš rezervuotų skrydžių jis klaidingai pamanė, kad šie keleiviai nespės į antrąjį skrydį.

Parašai.