



EUROPOS SAJUNGOS
TEISINGUMO TEISMAS

TEISINGUMO TEISMAS IR ORO TRANSPORTO KELEIVIŲ TEISĖS

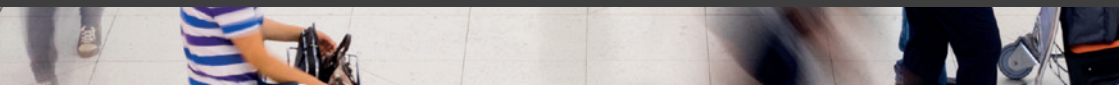


ĮŽANGA

Nuo 1952 m. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas (ESTT) prižiūri, kad valstybėse narėse būtų laikomasi Sąjungos teisės ir ji būtų tinkamai taikoma. Nuo to laiko jis priėmė sprendimų, kurie sustiprino Europos integraciją ir suteikė piliečiams vis daugiau teisių. Tolesniuose puslapiuose pristatomi kai kurie reikšmingi Teisingumo Teismo sprendimai dėl oro transporto keleivių teisių.



BENDRIEJI PRINCIPAI



Kiekvienais metais lėktuvais skrenda trys milijardai keleivių. 2004 m. Sąjunga priėmė reglamentą dėl oro transporto keleivių, keliaujančių iš valstybėje narėje esančio oro uosto arba į jį, teisių (Reglamentas Nr. 261/2004). Teisingumo Teismo nuolat prašoma šį reglamentą aiškinti tam, kad būtų užtikrintas vienodas taikymas visose valstybėse narėse. Be kita ko, jis atsakė į pasikartojantį klausimą: kokiais atvejais ir kokiomis sąlygomis oro transporto bendrovė turi mokėti kompensacijas keleiviams?

Nors 2004 m. reglamente numatyta tik tai, kad, atšaukus skrydį ir į jį paskirties vietą nuskraidinus kitais skrydžiais, keleiviai turi teisę gauti kompensaciją, jei sugaišta tris valandas ar daugiau, palyginti su iš anksto numatyta laiko trukme, 2009 m. Teisingumo Teismas nusprendė, kad keleiviai, kurių skrydis vėluoja tris valandas ar daugiau, taip pat turi teisę gauti kompensaciją. Iš tiesų nėra pagrįsta skirtingai vertinti vėluojančių skrydžių keleivių, jeigu ir jie pasiekia galutinę paskirties vietą vėluodami ne mažiau kaip tris valandas.

Teisingumo Teismas tame pačiame sprendime patikslino, kad skrydžio atšaukimo ar didelio vėlavimo atveju oro linijų bendrovės gali išvengti pareigos mokėti kompensacijas, jei įrodo, kad skrydžio atšaukimą ar vėlavimą lėmė nuo jų nepriklausančios ypatingos aplinkybės, kurių nebuvo galima išvengti, net jei buvo imtasi visų reikiamų priemonių ([2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimas *Sturgeon*, C-402/07](#)).



YPATINGOS APLINKYBĖS



Oro linijų bendrovės neprivalo mokėti kompensacijų keleiviams esant „ypatingoms aplinkybėms“. Teisingumo Teismo daugelį metų buvo prašoma patikslinti šią sąvoką.

Teisingumo Teismas nurodė, kad mobiliųjų įlaipinimo į lėktuvą laiptų susidūrimas su lėktuvu ir iš principo nenumatytos techninės problemos, kaip antai defektų turinčios detalės sugedimas ar pakeitimas, nėra ypatingos aplinkybės. Todėl oro linijų bendrovės negali būti atleistos nuo pareigos mokėti kompensacijas, nes tokios techninės problemos yra neišvengiamos eksploatuojant lėktuvą ir jas gali sutvarkyti oro vežėjas, kuris privalo užtikrinti lėktuvų priežiūrą (2015 m. rugsėjo 17 d. [Sprendimas van der Lans, C-257/14](#)). Tačiau jis patikslino, kad kai kurios techninės problemos gali būti laikomos ypatingomis aplinkybėmis (pavyzdžiui, paslėpti gamybos trūkumai, kurie turi įtakos jau naudojamų orlaivių saugumui, arba lėktuvams padaryta žala dėl diversijos ar terorizmo) (2014 m. lapkričio 14 d. [Nutartis Siewert ir kt., C-394/14](#)).

Teisingumo Teismas taip pat pripažino, kad dalies Europos oro erdvės uždarymas dėl vulkano *Eyjafjallajökull* Islandijoje išsiveržimo yra ypatinga aplinkybė, kaip ir lėktuvo ir paukščio susidūrimas ar laikas, skirtas tinkamai įgaliotam ekspertui atlikti saugumo patikrą, kurios reikia po tokio susidūrimo (2013 m. sausio 31 d. [Sprendimas McDonagh, C-12/11](#); 2017 m. gegužės 4 d. [Sprendimas Pešková ir Peška, C-315/15](#)).



VĚLAVIMAI

Teisingumo Teismas kelis kartus turėjo patikslinti savo jurisprudenciją dėl tris ir daugiau valandų vėluojančių skrydžių. Jis, be kita ko, turėjo paaiškinti vėlavimo apskaičiavimo tvarką ir jungiamųjų skrydžių įtaką vėlavimams.

Teisingumo Teismas 2014 m. nurodė, kad tikrasis lėktuvo atvykimo laikas yra momentas, kai atidaromos bent vienos lėktuvo durys. Iš tiesų tik tuo momentu, kai keleiviams leidžiama palikti orlaivį, jie gali tęsti savo veiklą be apribojimų ([2014 m. rugsėjo 4 d. Sprendimas *Germanwings*, C-452/13](#)). Be to, Teisingumo Teismas patikslino, kad jei lėktuvas tuo pačiu metu vėluoja dėl ypatingos aplinkybės ir kitų oro linijų bendrovei priskirtinų aplinkybių, reikia vėlavimo dėl ypatingos aplinkybės laiką atimti iš viso vėlavimo atvykti laiko. Jei gautas rezultatas rodo, kad skrydžio vėlavimas atvykti yra trys ar daugiau valandų, keleiviai turi teisę į kompensacijas ([2017 m. gegužės 4 d. Sprendimas *Pešková ir Peška*, C-315/15](#)).

Be to, 2013 m. Teisingumo Teismas nurodė, kad kompensacijų mokėjimas nėra siejamas su vėlavimu išvykti. Tam, kad reiktų mokėti kompensaciją, pakanka, kad atvykti į galutinę keleivio paskirties vietą būtų vėluojama tris ar daugiau valandų, neatsižvelgiant į tai, kad vėlavimo priežastis yra išvykimo skrydis ar vienas iš galimų jungiamųjų skrydžių ([2013 m. vasario 26 d. Sprendimas *Folkerts*, C-11/11](#)). Be to, Teisingumo Teismas 2017 m. patikslino, kad skrydžio atstumas, kuris lemia kompensacijos dydį, skrydžių su persėdimu atvejais apima tik tiesioginį atstumą tarp pirmosios pakilimo vietos ir galutinės paskirties vietos ir turi būti apskaičiuojamas remiantis „ortodrominiu atstumu“ ([2017 m. rugsėjo 7 d. Sprendimas *Bossen ir kt.*, C-559/16](#)).



SKRYDŽIŲ ATŠAUKIMO IR ATSISAKYMO VEŽTI ATVEJAI

Kaip ir dėl vėlavimų, Teisingumo Teismas susidūrė su konkrečiais atvejais, kai turėjo nuspręsti, ar skrydis buvo atšauktas, ar oro linijų bendrovė klaidingai atsisakė įlaipinti keleivį.

Kai lėktuvas apskritai neatvyko į paskirties vietą ir turėjo grįžti į išvykimo oro uostą, o keleiviui nebuvo suteikta galimybės vėl juo skristi, Teisingumo Teismas nusprendė, kad laikytina, jog skrydis buvo atšauktas, net jei keleivis buvo nuskraidintas į paskirties vietą kitu skrydžiu. Kadangi laikoma, jog pradinis skrydis buvo atšauktas, keleivis gali reikalauti išmokėti kompensaciją ([2011 m. spalio 13 d. Sprendimas Sousa Rodríguez ir kt., C-83/10](#)).

Teisingumo Teismas taip pat nusprendė, kad atsisakymo vežti sąvoka neapsiriboja vien atvejais, kai bilietų parduota daugiau, nei yra vietų. Taigi, susiklosčius ypatingoms aplinkybėms, pavyzdžiui, esant streikui, dėl kurių oro linijų bendrovė turi pertvarkyti vėlesnius skrydžius po atšaukto skrydžio, negali būti pateisinama atsisakyti vežti keleivius, rezervavusius vietas šiuose vėlesniuose skrydžiuose. Taigi oro linijų bendrovė, keleivio vietą užleidžianti asmeniui, kurio skrydžiui turėjo įtakos streikas, neteisėtai atsisako vežti tą keleivį, todėl jis turi teisę gauti kompensaciją ([2012 m. spalio 4 d. Sprendimas Finnair, C-22/11](#)).



ORO LINIJŲ BENDROVIŲ PAREIGOS



Pagal 2004 m. reglamentą oro linijų bendrovės turi mokėti kompensacijas keleiviams, kurių skrydžiai buvo atšaukti ar vėlavo arba kuriuos buvo neteisėtai atsisakyta įlaipinti. Reglamente numatyta vienkartinė 250–600 eurų kompensacijos suma, kuri priklauso nuo planuoto skrydžio atstumo. Be to, oro linijų bendrovės turi pareigą teikti pagalbą (pinigų už bilietus grąžinimas ar, be kita ko, nuskraidinimas iki galutinės paskirties vietos kitu maršrutu) ir pareigą padengti išlaidas (maitinimosi, nakvynės ir telekomunikacijų). Teisingumo Teismas kelis kartus turėjo galimybę patikslinti šias pareigas.

2011 m. Teisingumo Teismas nurodė, kad jei 2004 m. reglamente numatyta vienkartinė kompensacijos suma nepadengia visos turtinės ir neturtinės žalos, kurią patyrė keleiviai, jie gali prašyti oro linijų bendrovės papildomos kompensacijos, laikydamiesi tarptautinėje ir nacionalinėje teisėje nustatytų ribų. Taigi, Teisingumo Teismas pripažino, kad keleiviai turi turėti galimybę gauti visą kompensaciją už patirtą žalą, neperžengiant minėtų ribų ([2011 m. spalio 13 d. Sprendimas Sousa Rodríguez ir kt., C-83/10](#)).

Jei oro linijų bendrovė nevykdo pareigų teikti pagalbą ar padengti išlaidas, keleiviai gali prašyti atlyginti sumas, kurios yra būtinos, tinkamos ir pagrįstos tam, kad būtų kompensuotas oro linijų bendrovės neveikimas. Be to, Teisingumo Teismas patikslino, kad dėl ypatingų aplinkybių oro linijų bendrovės, žinoma, atleidžiamos nuo pareigos mokėti kompensacijas, bet ne nuo pareigos teikti pagalbą ir padengti išlaidas ([2013 m. sausio 31 d. Sprendimas McDonagh, C-12/11](#)).



BAGAŽAS

Dėl klausimų, susijusių su bagažu, pažymėtina, kad Teisingumo Teismas turėjo patikslinti maksimalią sumą, kurios keleivis gali reikalauti kaip kompensacijos už turtinę ir neturtinę žalą dėl sugadinto ar prarasto bagažo. Jis taip pat nagrinėjo galimybę oro linijų bendrovėms imti iš keleivių mokestį už bagažo vežimą.

Pagal 1999 m. Monrealio konvenciją oro linijų bendrovės atsakomybė už sugadintą ar prarastą bagažą apribota 1 300 eurų suma. Teisingumo Teismas patikslino, kad ši riba apima bet kokios rūšies žalą, t. y. ir turtinę, ir neturtinę. Iš tiesų Teisingumo Teismas konstatavo, kad viršutinė kompensacijos riba taikoma visai kiekvieno keleivio patirtai žalai, nepaisant jos pobūdžio ([2010 m. gegužės 6 d. Sprendimas Walz, C-63/09](#)).

Be to, Teisingumo Teismas pripažino, kad, be skrydžio bilieto kainos, gali būti imamas bagažo vežimo mokestis, kaip tai daro dauguma pigių skrydžių oro linijų bendrovių. Tačiau Teisingumo Teismas patikslino, kad bagažui, vežamam keleivių salone, negalima taikyti papildomo mokesčio, nes tai turi būti laikoma neatskiriama keleivių vežimo dalimi ([2014 m. rugsėjo 18 d. Sprendimas Vueling Airlines, C-487/12](#)).



SKRYDŽIŲ REZERVAVIMAS

Teisingumo Teismas turėjo galimybę ne kartą patikslinti taisykles, kurių kelionių oro transportu pardavėjai turi laikytis, kai teikia pasiūlymus savo interneto svetainėse.

2012 m. Teisingumo Teismas pripažino, kad kelionių oro transportu pardavėjai neturi teisės automatiškai įtraukti „skrydžio atšaukimo“ draudimo į bilieto kainą. Iš tiesų toks draudimas yra neprivalomas kainos priedas, kuris, remiantis 2008 m. Reglamentu dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo, turi būti aiškiai nurodytas rezervavimo proceso pradžioje, o jo pasirinkimą turi lemti aiškus pirkėjo elgesys ([2012 m. liepos 19 d. Sprendimas *ebooker.com Deutschland*, C-112/11](#)).

Be to, tame pačiame 2008 m. reglamente numatyta, kad galutinė mokėtina kaina turi būti nurodoma visada. Todėl Teisingumo Teismas padarė išvadą, kad galutinė mokėtina kaina turi būti nurodoma dėl kiekvienos siūlomos oro susisiekimo paslaugos, įskaitant momentą, kai kaina nurodoma pirmą kartą. Šia pareiga, be kita ko, siekiama suteikti galimybę klientams veiksmingai palyginti skirtingų oro transporto vežėjų taikomą susisiekimo paslaugų kainą ([2015 m. sausio 15 d. Sprendimas *Air Berlin*, C-573/13](#)).





EUROPOS SAJUNGOS TEISINGUMO TEISMAS

Komunikacijos direktoratas

Elektroninių leidinių ir spaudos skyrius

2017 m. spalio mėn.

