



Spauda ir informacija

Europos Sąjungos Teisingumo Teismas
PRANEŠIMAS SPAUDAI Nr. 124/12
Liuksemburgas, 2012 m. spalio 4 d.

Sprendimas byloje C-22/11
Finnair Oyj prieš Timy Lassooy

Oro transporto vežėjas turi išmokėti keleiviams kompensaciją, jei dėl prieš dvi dienas oro uoste įvykusio streiko reorganizavęs jų skrydį atsisakė juos vežti

Atsisakymo vežti kompensacija skirta ne tik toms situacijoms, kai atsisakoma vežti dėl perpildymo, bet ir dėl kitų priežasčių, visų pirma organizacinių

Reglamentu dėl kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklių¹ oro transporto keleiviams, išvykstantiems iš valstybės narės teritorijoje esančio oro uosto arba į tokį atvykstantiems, suteikiamos tam tikros teisės. „Atsisakymas vežti“ jame apibrėžtas kaip oro transporto vežėjo atsisakymas priimti skristi keleivius, laiku atvykusius registruotis skrydžiui ir turinčius patvirtintą rezervaciją, prieš jų valią. Tačiau reglamente numatyti atvejai, kai vežėjas gali pateisinti tokį atsisakymą. Išskyrus šiuos atvejus, keleiviai turi teisę į nedelsiant mokėtiną kompensaciją, atgauti už bilietą sumokėtą kainą arba vykti kitu maršrutu į galutinį paskirties punktą ir į tai, kad laikotarpiu iki kito skrydžio jais būtų tinkamai pasirūpinta.

Dėl Barcelonos oro uosto darbuotojų streiko 2006 m. liepos 28 d. teko atšaukti 11 val. 40 min. oro transporto bendrovės *Finnair* reguliarųjį skrydį iš Barcelonos į Helsinkį. *Finnair* nusprendė reorganizuoti paskesnius skrydžius taip, kad šio skrydžio keleiviams nereikėtų pernelyg ilgai laukti. Taigi šio skrydžio keleiviai į Helsinkį buvo nuskraidinti kitos dienos (2006 m. liepos 29 d.) tos pačios valandos skrydžiu ir kitu tos dienos 21 val. 40 min. skrydžiu, užsakytu specialiai tuo tikslu. Dėl šios skrydžių reorganizacijos dalis keleivių, nusipirkusių bilietus 2006 m. liepos 29 d. 11 val. 40 min. skrydžiui, turėjo laukti iki 2006 m. liepos 30 d., kad pasiektų Helsinkį 11 val. 40 min. reguliariuoju skrydžiu arba 21 val. 40 min. užsakomuoju skrydžiu. Be to, kai kurie keleiviai, kaip antai T. Lassooy, kurie buvo nusipirkę bilietus 2006 m. liepos 30 d. 11 val. 40 min. skrydžiui ir kurie nustatyta tvarka atvyko į jį registruotis, į Helsinkį buvo nuskraidinti tos pačios dienos 21 val. 40 min. užsakomuoju skrydžiu. Pastarieji keleiviai iš *Finnair* negavo jokios kompensacijos.

Manydamas, kad *Finnair* atsisakė jį vežti be pagrįstų priežasčių, T. Lassooy kreipėsi su ieškiniu į Suomijos teismus ir paprašė priteisti iš oro transporto bendrovės jo naudai 400 EUR, kaip tai numatyta reglamente už ilgesnius nei 1500 km skrydžius Bendrijos viduje.

Tokiomis aplinkybėmis *Korkein oikeus* (Aukščiausiasis Teismas, Suomija), nagrinėjantis bylą kaip paskutinės instancijos teismas, Teisingumo Teismo klausia, kokia „atsisakymo vežti“ sąvoka apimtis, taip pat nori sužinoti, ar oro transporto vežėjas gali remtis ypatingomis aplinkybėmis, kad teisėtai atsisakytų vežti keleivius vėlesniais skrydžiais nei panaikintasis susidarius šioms aplinkybėms arba kad būtų atleistas nuo pareigos mokėti kompensaciją keleiviams, kuriuos taip atsisakė vežti.

Šios dienos sprendime Teisingumo Teismas nurodo, kad „**atsisakymo vežti**“ sąvoka apima ne tik tas situacijas, kai skrydis perpildomas, bet ir tas situacijas, kurios susiklostė dėl kitų priežasčių, visų pirma organizacinių.

¹ 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, panaikinantys Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10).

Toks aiškinimas išplaukia ne tik iš reglamento formuluočių, bet ir juo siekiamo tikslo, t. y. užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį. Siekdamas sumažinti per didelį keleivių, kuriuos atsisakyta vežti prieš jų valią, skaičių 2004 m. Sąjungos teisės aktų leidėjas nustatė naują reglamentavimą, kuriuo numatyta platesnė atsisakymo vežti sąvokos apibrėžtis, apimanti visas situacijas, kai oro transporto vežėjas atsisako vežti keleivį. Taigi, praktinė pripažinimo, kad „atsisakymo vežti“ sąvoka apima tik skrydžių perpildymo atvejus, pasekmė būtų reikšmingas keleiviams numatytos apsaugos sumažėjimas pašalinant jų apsaugą net tais atvejais, kai jie atsiduria situacijoje, kaip antai skrydžio perpildymas, atsirandantis ne dėl jų kaltės, o tai prieštarautų teisės aktų leidėjo tikslui.

Be to, Teisingumo Teismas nurodo, kad „**ypatingos aplinkybės**“, kaip antai streikas, dėl kurių oro transporto vežėjas turi reorganizuoti paskesnius skrydžius, nepateisina atsisakymo vežti vienu iš šių paskesnių skrydžių ir neatleidžia šio vežėjo nuo pareigos išmokėti kompensaciją keleiviams, kuriuos jis atsisako vežti vienu iš šių skrydžių, vykdomų vėliau, nei susiklostė minėtos aplinkybės.

Šiuo atžvilgiu reglamente numatyti atvejai, kai atsisakymą vežti galima pateisinti, pavyzdžiui, sveikatos, saugos ar saugumo sumetimais arba nepakankamais kelionės dokumentais. Tačiau Teisingumo Teismas mano, kad šioms priežastims negalima prilyginti tokios atsisakymo vežti priežasties, kaip antai nagrinėjama šioje byloje, nes ji atsirado ne dėl keleivio kaltės.

Tačiau ši situacija panaši į atsisakymą vežti dėl pradinio perpildymo, kurį vežėjas sukūrė dėl ekonominių priežasčių. Taigi, *Finnair* perskyrė T. Lassooy vietą, kad galėtų vežti kitus keleivius, pati pasirinkdama, kuriuos keleivius vežti.

Nors šitaip perskirstyta siekiant išvengti, kad dėl streiko atšauktų skrydžių keleiviams netektų pernelyg ilgai laukti, vis dėlto *Finnair* negalėjo remtis kitų keleivių interesais, kad reikšmingai išplėstų atvejų, kai ji turi teisę pagrįstai atsisakyti vežti keleivį, ratą. Toks išplėtimas neišvengiamai panaikintų bet kokią paskesnių skrydžių keleivių apsaugą, o tai prieštarautų reglamentu siekiamam tikslui.

Kita vertus, iš reglamento matyti, kad oro transporto vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos už skrydį, atšauktą susidarius „ypatingoms aplinkybėms“, t. y. tokioms aplinkybėms, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių. Tokia situacija susiklostė keleivių, kuriuos atsisakyta vežti streiko dieną, atveju. Tačiau Sąjungos teisės aktų leidėjas nenumatė, jog keleiviams skirtos kompensacijos už atsisakymą vežti prieš jų valią galima nemokėti dėl su „ypatingų aplinkybių“ susiklostymu susijusių priežasčių. Iš tiesų Teisingumo Teismas pabrėžia, kad ypatingos aplinkybės gali susiklostyti tik tam tikrą dieną dėl tam tikro skrydžio, o taip nėra tuo atveju, kai atsisakoma vežti dėl skrydžių reorganizacijos susiklosčius ankstesniam skrydžiui įtakos turėjusioms ypatingoms aplinkybėms.

Vis dėlto Teisingumo Teismas pabrėžia, kad ši išvada neužkerta oro transporto vežėjams kelio vėliau reikalauti žalos atlyginimo iš bet kurio atsisakymą vežti sukėlusio asmens, įskaitant trečiąsias šalis. Toks žalos atlyginimas gali sumažinti arba net visiškai panaikinti oro transporto vežėjams tenkančią finansinę naštą.

PASTABA: Prašyme priimti prejudicinį sprendimą valstybių narių teismai, nagrinėdami juose iškeltą bylą, gali pateikti Teisingumo Teismui klausimus dėl Sąjungos teisės išaiškinimo ar Sąjungos teisės akto galiojimo. Teisingumo Teismas nenagrinėja nacionalinės bylos. Remdamasis Teisingumo Teismo sprendimu šią bylą turi išspręsti nacionalinis teismas. Šis sprendimas taip pat privalomas kitiems nacionaliniams teismams, nagrinėjantiems panašias problemas.

Žiniasklaidai skirtas neoficialus dokumentas, neįpareigojantis Teisingumo Teismo.

[Visas sprendimo tekstas](#) nuo jo paskelbimo dienos prieinamas CURIA tinklalapyje.

Kontaktinis asmuo: Gitte Stadler ☎ (+352) 4303 3127

Nuotraukas iš sprendimo paskelbimo posėdžio galima rasti „[Europe by Satellite](#)“ ☎ (+32) 2 2964106