



Spauda ir informacija

Europos Sąjungos Teisingumo Teismas
PRANEŠIMAS SPAUDAI Nr. 68/20
Liuksemburgas, 2020 m. birželio 11 d.

Sprendimas byloje C-74/19
Transportes Aéreos Portugueses

Trikdantis oro transporto keleivio elgesys gali būti „ypatinga aplinkybė“, dėl kurios vežėjas gali būti atleistas nuo pareigos mokėti kompensaciją už atitinkamo skrydžio arba jo paties tuo pačiu orlaiviu vykdyto kito skrydžio atšaukimą ar atidėjimą ilgam laikui

Vis dėlto oro vežėjas pagrįstomis priemonėmis, kurių jis turi imtis siekdamas, kad būtų atleistas nuo pareigos mokėti kompensaciją, turi užtikrinti kuo greičiau vykdomą keleivių nukreipimą kitu maršrutu kitais tiesioginiais ar netiesioginiais skrydžiais, kuriuos galbūt vykdo kiti oro vežėjai

2020 m. birželio 11 d. Sprendime *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19) Teisingumo Teismas paaiškino sąvokas „ypatingos aplinkybės“ ir „pagrįstos priemonės“, kaip jos suprantamos pagal Reglamentą Nr. 261/2004¹ (toliau – reglamentas dėl oro transporto keleivių teisių). Jis nusprendė, kad tam tikromis aplinkybėmis trikdantis keleivio elgesys, dėl kurio orlaivis buvo nukreiptas, dėl ko skrydis vėlavo, yra „ypatinga aplinkybė“ ir kad oro vežėjas, kuris yra skrydžio vykdytojas, gali remtis šia „ypatinga aplinkybe“, turėjusia įtakos ne atšauktam ar atidėtam skrydžiui, bet jo paties tuo pačiu orlaiviu vykdytam ankstesniam skrydžiui. Teisingumo Teismas taip pat konstatavo, kad oro vežėjo atliekamas keleivio nukreipimas skristi kitu jo vykdomu skrydžiu, dėl ko šis keleivis atvyksta kitą dieną, nei iš pradžių buvo numatyta, yra „ypatinga aplinkybė“, atleidžianti šį vežėją nuo pareigos mokėti kompensaciją, tik jei įvykdomos tam tikros sąlygos.

Ginčas pagrindinėje byloje kilo tarp keleivio ir oro vežėjos *Transportes Aéreos Portugueses* (TAP) dėl šios bendrovės atsisakymo sumokėti kompensaciją šiam keleiviui, kurio jungiamąjį skrydį vykdęs lėktuvas labai pavėlavo atvykti į paskirties vietą. Oro vežėja atsisakė patenkinti prašymą išmokėti kompensaciją, motyvuodama tuo, kad atitinkamas skrydis vėlavo dėl trikdančio keleivio elgesio per tuo pačiu orlaiviu vykdytą ankstesnį skrydį, dėl kurio orlaivis buvo nukreiptas, ir kad ši aplinkybė turi būti laikoma „ypatinga“, kaip tai suprantama pagal reglamentą dėl oro transporto keleivių teisių², dėl kurios ji atleidžiama nuo pareigos mokėti tame reglamente numatytą kompensaciją³.

Bylą nagrinėjančiam *Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa* (Lisabonos apygardos teismas, Portugalija) kilo abejonių dėl šį vėlavimą lėmusios aplinkybės kvalifikavimo, dėl to, ar oro vežėjas gali remtis tokia aplinkybe, jei ji paveikė atitinkamą skrydį, tačiau dėl prieš jį vykdyto skrydžio, ir dėl priemonių, kurių ėmėsi šis vežėjas, pagrįstumo.

Šiuo klausimu Teisingumo Teismas priminė, jog oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijų keleiviams, jei gali įrodyti, kad skrydis atšauktas arba atvykimas atidėtas trims ar daugiau valandų dėl „ypatingų aplinkybių“, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ėmusi visų pagrįstų priemonių, ir, susiklosčius tokioms aplinkybėms, – kad ėmėsi situacijai pritaikytų veiksmų ir panaudojo visas turėtas personalo, materialines ir finansines priemones, kad išvengtų atitinkamo skrydžio

¹ 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10).

² Reglamentas Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis.

³ Reglamentas Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktas ir 7 straipsnio 1 dalis.

atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui dėl tos aplinkybės, tačiau negalima reikalauti, kad, atsižvelgiant į jo įmonės pajėgumus, jo auka būtų nepakeliama.

Pirma, Teisingumo Teismas priminė, kad „**ypatingomis aplinkybėmis**“, kaip jos suprantamos pagal reglamentą dėl oro transporto keleivių teisių, gali būti laikomi tie įvykiai, kurie dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi įprastai oro vežėjo veiklai ir kurių jis realiai negali kontroliuoti; abi šios sąlygos yra kumuliacinės. Tokios aplinkybės **pirmiausia gali susiklostyti dėl pavojaus saugumui**.

Pažymėjęs, kad **trikdantis keleivio elgesys, dėl kurio nukreipiamas orlaivis, iš tikrųjų kelia pavojų atitinkamo skrydžio saugai**, Teisingumo Teismas nusprendė, viena vertus, kad **nagrinėjamas elgesys nėra būdingas įprastai oro vežėjo veiklai**. Kita vertus, **iš principo oro vežėjas negali valdyti tokio elgesio**, nes, pirma, negalima numatyti keleivio elgesio ir reakcijos į įgulos reikalavimus ir, antra, orlaivio viduje įgulos vadas, kaip ir įgula, turi tik ribotas galimybes suvaldyti tokį elgesį.

Vis dėlto Teisingumo Teismas pažymėjo, jog **negalima laikyti, kad atitinkamas oro vežėjas, kuris yra skrydžio vykdytojas, realiai negalėjo kontroliuoti nagrinėjamo elgesio**, taigi ir **šis elgesys negali būti laikomas „ypatinga aplinkybe“**, jei paaiškėtų, kad **vežėjas prisidėjo prie elgesio atsiradimo arba galėjo numatyti tokį elgesį ir imtis tinkamų priemonių tuo metu, kai galėjo tai padaryti be didelio poveikio atitinkamo skrydžio eigai**, remdamasis įspėjamaisiais tokio elgesio ženklais. Taip, be kita ko, gali būti, jei oro vežėjas įlaipino keleivį, turėjusį elgesio problemų dar prieš įlaipinimą arba įlaipinimo metu.

Antra, Teisingumo Teismas pažymėjo, jog norėdamas, kad būtų atleistas nuo pareigos mokėti keleiviams kompensaciją skrydžio atidėjimo ilgam laikui ar atšaukimo atveju, **oro vežėjas turi galėti remtis „ypatinga aplinkybe“**, turėjusia įtakos jo paties tuo pačiu orlaiviu vykdytam ankstesniam skrydžiui, jeigu tarp šios aplinkybės, turėjusios įtakos ankstesniam skrydžiui, atsiradimo ir vėlesnio skrydžio atidėjimo arba atšaukimo yra tiesioginis priežastinis ryšys, o tai turi įvertinti nacionalinis teismas atsižvelgdamas į turimus faktinius duomenis ir, be kita ko, į tai, kaip naudojamas atitinkamas orlaivis.

Trečia, Teisingumo Teismas konstatavo, jog **susiklosčius „ypatingai aplinkybei“ oro vežėjas, kuris nori būti atleistas nuo pareigos mokėti keleiviams kompensaciją, turi imtis visų turimų priemonių, kad užtikrintų tinkamą, patenkinamomis sąlygomis ir kuo greičiau vykdomą nukreipimą kitu maršrutu; viena iš šių priemonių yra kitų tiesioginių ar netiesioginių skrydžių, kuriuos galbūt vykdo kiti oro vežėjai, priklausantys tam pačiam oro transporto bendrovių aljansui arba ne, ir kurių atvykimo laikas yra ankstesnis nei atitinkamo oro vežėjo vykdomo kito skrydžio atvykimo laikas, paieška**.

Todėl **oro vežėjas negali būti laikomas ėmėsis visų turėtų priemonių, jei apsiribojo pasiūlymu atitinkamam keleiviui nukreipti jį skristi į galutinę paskirties vietą kitu jo paties vykdomu skrydžiu, kuris į paskirties vietą atvyksta kitą dieną nei iš pradžių numatyta jo atvykimo diena, nebent visai nėra vietų skristi kitu tiesioginiu ar netiesioginiu skrydžiu, kuriuo tas keleivis galėtų pasiekti savo galutinę paskirties vietą anksčiau nei kitu atitinkamo oro vežėjo skrydžiu, arba tam, kad atliktų tokį nukreipimą kitu maršrutu, šio oro vežėjo auka, atsižvelgiant į jo įmonės pajėgumus tuo metu, būtų nepakeliama**.

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