

# Anonimizuota versija

Vertimas

C-616/23–1

**Byla C-616/23**

**Prašymas priimti prejudicinį sprendimą**

**Gavimo data:**

2023 m. spalio 6 d.

**Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:**

*Landgericht Düsseldorf* (Vokietija)

**Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:**

2023 m. rugsėjo 4 d.

**Ieškovai ir apeliantai:**

TA

ET

VB

CI

**Atsakovė ir kita apeliacinio proceso šalis:**

*British Airways plc*

---

<...> *Landgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apygardos teismas)

**Nutartis**

Byloje

- 1) TA, <...> Kotbusas,
- 2) ET, <...> Kotbusas,
- 3) vaikas (mot. g.) VB, <...> Kotbusas,

4) vaikas (mot. g.) CI, <...> Kotbusas,

ieškovai ir apeliantai,

<...>

prieš

*British Airways PLC*, <...>, Harmondsworth, <...> Jungtinė Karalystė,

atsakovę ir kitą apeliacinio proceso šalį,

<...>

*Landgericht Düsseldorf* 22-oji civilinių bylų kolegija

2023 m. rugsėjo 4 d.

<...> **nutarė:**

Bylos nagrinėjimas sustabdomas.

Europos Sąjungos Teisingumo Teismui pagal SESV 267 straipsnio pirmos pastraipos b punktą ir trečią pastraipą teikiami šie prejudiciniai klausimai dėl Sąjungos teisės išaiškinimo:

1.

Ar Keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnio 1 dalį reikia aiškinti taip, kad keleiviui priklauso kompensacija už didelį vėlavimą atvykti į galutinę paskirties vietą, kai jis skridamas maršrutu su persėdimu nespėjo į jungiamąjį skrydį, nors pirmasis skrydis buvo įvykdytas laiku ir vėlavimas atvykti į galutinę paskirties vietą sietinas su tuo, kad faktinio persėdimo oro uoste laiko nuo lėktuvo durų atidarymo iki įlaipinimo pabaigos, atsižvelgiant į atstumą tarp atvykimo ir išvykimo vartų ir pasų bei saugumo patikrą, nepakako spėti į jungiamąjį skrydį?

2.

Jei į pirmąjį prejudicinį klausimą būtų atsakyta teigiamai: ar tokiais atvejais, kai ginčijamasi, ar dėl to, kad keleivis nespėjo į jungiamąjį skrydį, kaltas jis pats (pavyzdžiui, gaišo), įrodinėjimo našta tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui, ar keleivis turi įrodyti, kad nėra kaltas? Kokią reikšmę tokiomis aplinkybėmis turi klausimas, ar buvo laikomasi vadinamojo *Minimum Connection Time* (MCT) tarp pirmojo ir jungiamojo skrydžių?

3.

Ar Keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies b punktą reikia aiškinti taip, kad keleivis, kuris, kaip pagrįstai tikimasi, į paskirties vietą atvyks trimis arba daugiau valandų vėliau, kaip ir atšauktų skrydžių keleiviai, neatsižvelgiant į Keleivių teisių reglamento 6 straipsnio 1 dalies formuluotę, turi teisę į kuo greitesnį nukreipimą kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis, o skrydį vykdantis oro vežėjas, neįvykęs šios pareigos, turi kompensuoti keleiviui jo patirtas pakaitinio maršruto išlaidas?

## Motyvai

### I.

Ieškovai kiekvienas turėjo patvirtintą atsakovės vykdomų skrydžių rezervaciją – 2019 m. rugsėjo 15 d. iš Dubajaus per Londoną į Diuseldorfą (skrydžių numeriai BA 106 ir BA 936). Pirmojo skrydžio Nr. BA 106 iš Dubajaus į Londoną atvykimo laikas pagal tvarkaraštį buvo 06.15 val. vietos laiku. Pirmojo skrydžio orlaivis pakilo laiku, Londone nusileido 06.17 val. vietos laiku, taigi dviem minutėmis vėliau, nei planuota. Orlaivio durys buvo atidarytos 06.19 val. vietos laiku. Ieškovų vietos buvo 28-oje eilėje. Orlaivyje buvo 210 keleivių. Atitinkamo jungiamojo skrydžio Nr. BA 936 iš Londono į Diuseldorfą išvykimo laikas pagal tvarkaraštį buvo 07.25 val. vietos laiku. Jungiamojo skrydžio keleivių įlaipinimas prasidėjo 06.45 val. vietos laiku, baigėsi – 07.05 val. vietos laiku, taigi likus 20 minučių iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko. Jungiamojo skrydžio orlaivis pakilo 07.26 val. vietos laiku, viena minute vėliau, nei planuota. Taigi nuo orlaivio durų atidarymo 06.19 val. vietos laiku iki keleivių įlaipinimo pabaigos 07.05 val. vietos laiku buvo 46 minutės. Abu skrydžiai buvo vykdomi iš 5 terminalo. *Minimum Connection Time* (minimalus laikas tarp skrydžių) Londono Hitrou oro uoste tarp skrydžių, kurių atvykimo ir išvykimo terminalas yra tas pats, yra 60 minučių.

Ieškovai nespėjo į jungiamąjį skrydį, dėl priežasčių bylos šalys ginčijasi. Ieškovai pernaktavo Londone ir į galutinę paskirties vietą atvyko tik kitą dieną pačių rezervuotu oro vežėjo *easyjet* skrydžiu.

<...> [Ieškovų argumentai, jie išsamiai atkartoti toliau]

Pirmasis, trečiasis ir ketvirtasis ieškovai – antroji ieškovė pirmojoje instancijoje ieškinį atsiėmė – reikalauja kiekvienam sumokėti 600,00 EUR kompensaciją. Taip pat jie reikalauja padengti viešbučio išlaidas – 265,00 EUR, nuvykimo iš oro uosto į viešbutį ir atgal išlaidas – 115,63 EUR, maitinimosi išlaidas – 9,50 EUR, pakaitinio skrydžio rezervacijos išlaidas – 871,90 EUR, taigi iš viso dar 1 262,03 EUR.

Atsakovė nesutinka su ieškovų reikalavimais. <...> [Atsakovės argumentai, jie išsamiai atkartoti toliau]

*Amtsgericht* (apylinkės teismas) pirmojoje instancijoje 2023 m. kovo 27 d. sprendimu <...> ieškinį atmetė <...>.

Dėl šio pirmosios instancijos teismo sprendimo pirmasis, trečiasis ir ketvirtasis ieškovai <...> padavė apeliacinį skundą.

Apeliacinėje instancijoje ieškovai prašo <...> priteisti iš atsakovės kiekvienam po 600,00 EUR su palūkanomis <...>, o pirmajam ieškovui – dar 1 262,03 EUR su palūkanomis <...> <...>.

Atsakovė prašo palikti galioti pirmosios instancijos teismo sprendimą.

## II.

Rezoliucinėje dalyje nurodyti klausimai yra reikšmingi priimant sprendimą dėl ieškinio.

### Konkrečiai:

1.

Teisę į 600,00 EUR kompensaciją kiekvienas ieškovas pirmiausia galėtų turėti dėl didelio vėlavimo pagal Keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnio 1 dalies pirmo sakinio c punktą.

a)

Remiantis Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisprudencija, atitinkamai taikant Keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnio 1 dalį, keleiviai turi teisę į kompensaciją, jei jie į numatytą galutinę paskirties vietą atvyksta trimis ar daugiau valandų vėliau (žr. 2009 m. lapkričio 19 d. Teisingumo Teismo sprendimą *Sturgeon / Condor*, C-402/07 <...>; 2012 m. spalio 23 d. sprendimą *Nelson / Lufthansa*, C-581/10 <...>). Jei į šią paskirties vietą – kaip šiuo atveju – atvykstama ne tiesioginiu skrydžiu, o tiesiogiai sujungtais skrydžiais (Keleivių teisių reglamento 2 straipsnio h punktas), tam, kad atsirastų skrydį vykdančio oro vežėjo pareiga mokėti kompensaciją dėl didelio vėlavimo, nereikia, kad skrydis būtų buvęs atidėtas tokiam laikui, kaip numatyta Keleivių teisių reglamento 6 straipsnyje; vienintelė reikšminga aplinkybė – ar keleivis į paskutinio skrydžio paskirties vietą atvyko trimis ar daugiau valandų vėliau nei tvarkaraštyje numatytas atvykimo laikas (žr. 2013 m. vasario 26 d. Teisingumo Teismo sprendimą *Air France / Folkerts*, C-11/11 <...>).

Pagal tvarkaraštį ieškovai į galutinę paskirties vietą Diuseldorfą turėjo atvykti jungiamuoju skrydžiu Nr. BA 936 2019 m. liepos 15 d. 09.45 val. vietos laiku. Pirmasis skrydis Nr. BA 106 vėlavo tik dvi minutes, bet ieškovai vis tiek nespėjo į jungiamąjį skrydį Nr. BA 936. <...> Teisingumo Teismas dėl teisės į kompensaciją už didelį vėlavimą orientuojasi tik į tai, ar keleivis į galutinę paskirties vietą atvyko ne mažiau kaip trimis valandomis vėliau; šiuo atveju

problemos dėl to nėra. Vis dėlto Sprendimo *Folkerts* aplinkybės buvo tokios, kad pirmasis skrydis <...> vėlavo pustrečios valandos, taigi neabejotinai būtent dėl to keleiviai į jungiamąjį skrydį nespėjo (žr. 2013 m. vasario 26 d. Sprendimą *Air France / Folkerts*, C-11/11 <...>). Šiuo atveju pirmojo skrydžio vėlavimas buvo minimalus – dvi minutės, todėl akivaizdu, kad ne (vien) tai buvo priežastis, kodėl keleiviai nespėjo į jungiamąjį skrydį.

Ieškovai teigia, kad persėdimo laiko nepakako spėti į jungiamąjį skrydį. Jie tvirtina, jog negaišo, o skubiai ėjo prie išvykimo vartų. Atsakovės darbuotojai, žinodami, kad laiko persėsti nedaug, dar bandė ieškovus greičiau nuvesti iš orlaivio tiesiai į kito skrydžio registracijos vietą. Visgi tai nepavyko. Dėl dar vienos saugumo patikros į jungiamąjį skrydį jie nespėjo. Atsakovė teigia, kad ieškovai į jungiamąjį skrydį nespėjo dėl savo kaltės. 60 minučių *Minimum Connection Time* (MCT) buvo laikomasi. Atsakovė tvirtina, kad kiti du keleiviai, kurie taip pat turėjo skrydžio į Diuseldorfą rezervaciją ir kurių vietos iš Dubajaus skridusiam orlaivyje buvo dešimt eilių toliau (38-oje eilėje) nei ieškovų vietos (28-oje eilėje), į jungiamąjį skrydį spėjo. Tad akivaizdu, kad ieškovai nepakankamai skubėjo.

b)

Taigi kyla klausimas, ar keleiviai turi teisę į kompensaciją pagal Keleivių teisių reglamento 7 straipsnio 1 dalį ir tuomet, kai pirmasis iš kelių skrydžių sudaryto maršruto skrydis buvo įvykdytas laiku, bet keleiviai vis tiek nespėjo į jungiamąjį skrydį ir teigia, kad persėdimo laiko konkrečiu atveju nepakako spėti į jungiamąjį skrydį, todėl jie į galutinę paskirties vietą atvyko daug (daugiau nei trimis valandomis) vėliau.

Vokietijos *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas) tokiu atveju, kai keleivis neįgaliojo vežimėlyje nespėjo į jungiamąjį skrydį dėl to, kad, priešingai, nei nustatyta Keleivių teisių reglamento 11 straipsnio 1 dalyje, jam nebuvo suteikta pirmenybė persėdant, pripažino jo teisę į kompensaciją dėl didelio vėlavimo atvykti į galutinę paskirties vietą (žr. 2023 m. birželio 20 d. BGH sprendimą byloje Nr. X ZR 84/22, NJW, 2023, p. 2487). Šiuo klausimu *Bundesgerichtshof* argumentavo, kad, remiantis Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisprudencija, tam, kad atsirastų teisė į kompensaciją dėl didelio vėlavimo, tereikia, kad keleivis į galutinę paskirties vietą atvyktų trimis valandomis vėliau. Visgi teisės į kompensaciją dėl didelio vėlavimo pagrindas – tai, kad vėlavimas atsirado dėl to, kad skrydį vykdantis oro vežėjas neįvykdė pareigų. Teisė į kompensaciją tokiais atvejais galima ne tik tuomet, kai keleivis į jungiamąjį skrydį nespėjo dėl pirmojo skrydžio vėlavimo (kaip bylos *Folkerts* atveju), bet ir kitais vėlavimo dėl oro vežėjo kaltės atvejais (BGH, pirmiau nurodytoje vietoje, 20 ir tolesni punktai).

Pagal, ko gero, vyraujančią nuomonę Vokietijos teismų jurisprudencijoje ir teisinėje literatūroje turėtų pakakti, kad keleivis faktiškai į paskirties vietą atvyko bent trimis valandomis vėliau. Keleivis neturi paaiškinti vėlavimo priežasčių. Ar

kaltė dėl vėlavimo priskirtina oro vežėjui, turi būti aiškinamasi tik nagrinėjant atleidimo nuo atsakomybės pagal Keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalį klausimą. Skrydį vykdančio oro vežėjas turi paaiškinti ir įrodyti, kad jis nėra atsakingas už įvykusį vėlavimą, taigi kaltė nėra priskirtina jam. Tokiu atveju, kai keleivis nespėjo į jungiamąjį skrydį (tariamai) dėl savo kaltės, taip pat yra ypatinga aplinkybė, kaip tai suprantama pagal Keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalį, nes ir tuomet tai yra į įprasto skrydžio vykdymo sritį nepatenkantis įvykis, kuriam oro vežėjas negalėjo daryti įtakos. Todėl jei atvykti į galutinę iš pirmojo ir jungiamojo skrydžių sudaryto maršruto paskirties vietą vėluojama dėl to, kad, nors laiko persėsti buvo pakankamai, keleivis nespėjo į jungiamąjį skrydį, nes, pavyzdžiui, gaišo, pasiklydo, nors buvo pakankamai informacijos, arba neatsižvelgė į įlaipinimo laiką, nors buvo pakankamai nuorodų, tai taip pat yra ypatinga aplinkybė, dėl kurios oro vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės (žr. 2020 m. spalio 9 d. *AG Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas) sprendimo byloje Nr. 409 C 503/20, *BeckRS*, 2020, 44160, 17 ir paskesnius punktus; 2017 m. kovo 14 d. sprendimo byloje Nr. 523 C 12833/16, *NJW-RR*, 2017, p. 951, 952 ir paskesni, 7 ir paskesnius punktus; 2016 m. spalio 24 d. *AG Köln* (Kelno apylinkės teismas) sprendimą byloje Nr. 142 C 482/15, *BeckRS*, 2016, 1099; <...>).

Taigi pagal abi nuomones teisė į kompensaciją dėl didelio vėlavimo galima ir tuomet, kai – kitaip nei byloje *Folkerts*, C-11/11 – pirmasis skrydis buvo įvykdytas laiku, bet keleivis dėl kitų priežasčių, kurios atsirado dėl oro vežėjo kaltės, vis tiek nespėjo į jungiamąjį skrydį ir į galutinę paskirties vietą atvyko trimis ar daugiau valandų vėliau.

Čia pateiktą nuomonę galėtų patvirtinti ir argumentas, kad, remiantis Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimu *Eglītis ir kt. / Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija*, C-294/10, skrydį vykdančio oro vežėjas, planuodamas skrydį, turi numatyti pakankamą laiko rezervą (žr. 2011 m. gegužės 12 d. Teisingumo Teismo sprendimą *Eglītis ir kt. / Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija*, C-294/10 <...>). Tuo remiantis būtų galima teigti, jog skrydį vykdančio oro vežėjas turi užtikrinti, kad laiko rezervas tarp pirmojo ir jungiamojo skrydžių, kurie buvo rezervuoti kaip vienas vienetas, būtų apskaičiuotas pagal konkrečias sąlygas persėdimo oro uoste taip, kad keleiviai, atsižvelgiant į laiką, įprastai reikalingą išlipti iš orlaivio, nueiti nuo atvykimo iki išvykimo vartų ir pereiti saugumo ir pasų patikrą, galėtų lengvai spėti į jungiamąjį skrydį.

2.

Taip pat neaišku, kam teisės į kompensaciją atveju tenka faktų pateikimo ir įrodinėjimo pareiga dėl to, kad keleivis nespėjo į jungiamąjį skrydį dėl oro vežėjui priskirtinos kaltės, ir kokia reikšmė tokiomis aplinkybėmis tenka vadinamajam *Minimum Connection Time* (MCT) tarp pirmojo ir jungiamojo skrydžių.

MCT yra oro uostų nustatomas minimalus laikas, kurio, jų manymu, reikia sėkmingai persėsti iš to paties maršruto vieno skrydžio orlaivio į kito skrydžio



orlaivį. Šį laiką nustato ir apibrėžia kiekvienas oro uosto operatorius pats. Dėl konkurencijos priežasčių oro uosto operatorius MCT dažniausiai apskaičiuoja labai trumpą. Kompiuterinio rezervavimo sistemose derinami ir siūlomi tik tokie skrydžiai, tarp kurių išlaikomas MCT. Be to, maršrutai kompiuterinio rezervavimo sistemose rūšiuojami pagal bendrą trukmę, todėl keleiviui, renkantis maršrutą, pirmiausia parodomi greičiausi maršrutai. Faktiškai persėsti turimas laikas dažniausiai yra kur kas trumpesnis. Taip yra dėl to, kad MCT yra laikas nuo *On Block* (atvykimas į stovėjimo vietą) iki *Off Block* (išvykimas iš stovėjimo vietos), o faktinis persėdimo laikas yra laikas nuo išlipimo iš pirmojo skrydžio orlaivio (durų atidarymo) iki įlaipinimo pabaigos. Keleivis įprastai negali kontroliuoti, kada, pradėjus keleivių išlaipinimą iš orlaivio, išlips jis pats ir ar pirmojo skrydžio pabaiga bus orlaivio stovėjimo vietoje, iš kurios keleiviai į oro uostą bus nuvežami autobusu, ar – prie vartų. Lygiai taip pat keleivis negali kontroliuoti, kada bus baigtas jungiamojo skrydžio keleivių įlaipinimas ir uždaryti vartai. Galiausiai faktiškai persėsti liekantis laikas turi būti apskaičiuojamas taip, kad kiekvienam keleiviui pagal jo galimybes būtų įmanoma spėti į jungiamąjį skrydį. Tai reiškia, kad laikas turi būti apskaičiuojamas taip, kad ir šeimos su mažais vaikais, riboto judumo asmenys ar vyresnio amžiaus keleiviai su rankiniu bagažu pajėgtų laiku nueiti nuo atvykimo iki išvykimo vartų. Be to, turi būti atsižvelgiama į tai, kad reikia laiko susiorientuoti ir pereiti pasų ir saugumo patikrą. Tai reiškia, kad faktiškai persėsti liekantis laikas dažniausiai neatitinka MCT, kurio tariamai turėtų pakakti persėsti.

Dėl pirmiau nurodytų priežasčių, teismo kolegijos manymu, vien remiantis tuo, kad buvo laikomasi MCT tarp pirmojo skrydžio atvykimo ir jungiamojo skrydžio išvykimo, negalima daryti apibendrintos išvados (*prima facie* įrodymas), jog paprastai keleivis nespėja į jungiamąjį skrydį dėl savo paties kaltės.

Taigi, teismo kolegijos manymu, keleivis tik turi paaiškinti ir įrodyti, kad jis į galutinę paskirties vietą atvyko trimis ar daugiau valandų vėliau. Oro vežėjas, atvirkščiai, turi paaiškinti ir įrodyti, jog dėl to, kad keleivis nespėjo į jungiamąjį skrydį, kaltas jis pats, nes įprastomis aplinkybėmis, atsižvelgiant į kelius, tranzitinio skrydžio laiką ir pasų ir saugumo patikrą oro uoste, jam turėjo būti įmanoma spėti į jungiamąjį skrydį.

Kokiomis sąlygomis keleivis turi teisę į kompensaciją, kai jis nespėjo į jungiamąjį skrydį ir į galutinę paskirties vietą atvyko daug vėliau, nors pirmasis skrydis buvo įvykdytas laiku arba vėlavo labai nedaug, o *Minimum Connection Time* (MCT) tarp abiejų skrydžių buvo laikomasi, Sąjungos teismai – kiek žinoma – kol kas nėra atsakę. Todėl šį klausimą reikia pateikti Teisingumo Teismui.

3.

Pirmasis ieškovas, remdamasis Keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies b punktu ir 9 straipsnio 1 dalimi, taip pat reikalauja padengti viešbučio išlaidas – 265,00 EUR, nuvykimo iš oro uosto į viešbutį ir atgal išlaidas – 115,63 EUR,

maitinimosi išlaidas – 9,50 EUR, pakaitinio skrydžio rezervacijos išlaidas – 871,90 EUR, taigi iš viso 1 262,03 EUR.

a)

Jei oro vežėjas neįvykdo pareigų pagal Keleivių teisių reglamento 8 ir 9 straipsnius ir keleivis savarankiškai ir savo lėšomis pasirūpina pakaitiniu skrydžiu, remiantis Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisprudencija, keleivis, tiesiogiai remdamasis šiomis nuostatomis, gali pareikšti reikalavimą skrydį vykdančiam oro vežėjui atlyginti su tuo susijusias išlaidas. Tam nereikia, kad keleivis iš anksto remtųsi šiomis nuostatomis. Vis dėlto keleiviui gali būti kompensuojamos tik sumos, kurios, atsižvelgiant į konkretaus atvejo aplinkybes, yra būtinos, tinkamos ir protingos, siekiant ištaisyti oro vežėjo neįvykdytas pareigas pasiūlyti pakaitinį maršrutą arba pasirūpinti keleiviu, o tai įvertinti turi nacionalinis teismas (žr. 2011 m. spalio 13 d. Teisingumo Teismo sprendimą *Aurora Sousa Rodriguez / Air France*, C-83/10 <...>; 2013 m. sausio 31 d. Sprendimą *McDonagh / Ryanair*, C-12/11 <...>; 2021 m. balandžio 22 d. Sprendimo *WZ / Austrian Airlines*, C-826/19 <...>, 69 ir paskesnius punktus).

b)

Pagal Keleivių teisių reglamento 6 straipsnio 1 dalies c punkto i papunktį, kai pagrįstai tikimasi, kad tvarkaraštyje numatytas skrydžio išvykimo laikas bus atidėtas bent keturioms valandoms daugiau kaip 3 500 kilometrų atstumo skrydžių atveju, keleivis turi teisę į maitinimą, kaip nustatyta Keleivių teisių reglamento 9 straipsnio 1 dalies a punkte. Pagal Keleivių teisių reglamento 6 straipsnio 1 dalies c punkto ii papunktį keleivis taip pat turi teisę į apgyvendinimą viešbutyje ir atitinkamą transportą, kaip nustatyta Keleivių teisių reglamento 9 straipsnio 1 dalies b ir c punktuose, kai pagrįstai tikimasi, kad išvykimo laikas bus ne anksčiau kaip kitą dieną po anksčiau skelbto išvykimo laiko. Kai skrydis faktiškai atidedamas ne mažiau kaip penkioms valandoms, keleivis pagal Keleivių teisių reglamento 6 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktį gali pasirinkti atgauti sumokėtą sumą, kaip nustatyta Keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies a punkte. Šiuo atveju kitas skrydis įvyko tik kitą dieną, todėl pirmajam ieškovui turėtų priklausyti teisė į maitinimo, transporto ir viešbučio išlaidų atlyginimą. Teisės į kuo greitesnį nukreipimą kitu maršrutu, kaip nustatyta Keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies b punkte, skrydžio atidėjimo atveju Keleivių teisių reglamento 6 straipsnyje apskritai nenumatyta.

Teismo kolegijos manymu, tokia teisinė padėtis nuo Sprendimo *Sturgeon* priėmimo nesuderinama su vienodo požiūrio principu. Teisingumo Teismas pirmiau minėtame sprendime keleiviams, kurie į paskirties vietą atvyko daug vėliau, pripažino teisę į kompensaciją atitinkamai taikant Keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnio 1 dalį. Sprendimą Teisingumo Teismas motyvavo tuo, kad situacija, kai skrydis atšaukiamas, ir situacija, kai atvykti vėluojama trimis arba daugiau valandų, visais aspektais panašios, todėl pabrėžė vienodo požiūrio principą (2009 m. lapkričio 19 d.



Teisingumo Teismo sprendimo *Sturgeon ir kt. / Condor Flugdienst ir kt.*, C-402/07 <...> 60 punktas). Teismo kolegijos manymu, siekiant laikytis vienodo požiūrio principo, labai vėlavusių skrydžių keleiviai visais aspektais turi būti prilyginami atšauktų skrydžių keleiviams ne tik kalbant apie kompensaciją pagal Keleivių teisių reglamento 7 straipsnio 1 dalį, bet ir apie pagalbą ir rūpinimąsi pagal Keleivių teisių reglamento 8 ir 9 straipsnius. Juk keleivių, kurių skrydis buvo atšauktas, situacija ir keleivių, kurių atvykimas, kaip pagrįstai tikimasi, vėluos trimis ar daugiau valandų, situacija visais aspektais panašios. Taip yra dėl to, kad abiejų grupių keleiviai patiria panašių nepatogumų.

Tai patvirtina ir aplinkybė, kad Teisingumo Teismas Sprendime *LE / Transportes Aereos Portugueses SA*, C-74/19, dėl didelio vėlavimo atvykti į galutinę paskirties vietą visų pagrįstų priemonių klausimu, be kita ko, remdamasis Keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalimi nustatė „reikalavimą tinkamai, patenkinamomis sąlygomis ir kuo greičiau nukreipti kitu maršrutu keleivius, kurių skrydis atšauktas ar atidėtas ilgam laikui“ (žr. 2020 m. birželio 11 d. Teisingumo Teismo sprendimo *LE / Transportes Aereos Portugueses SA*, C-74/19 <...>, 58 punktą). Tai rodo, kad Teisingumo Teismas galbūt siekė ir keleiviams, kurie, tikėtina, į paskirties vietą atvyks daug vėliau, suteikti teisę į kuo greitesnį nukreipimą kitu maršrutu pagal Keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies b punktą.

c)

Kai ieškovai nespėjo į jungiamąjį skrydį, atsakovė jiems nepasiūlė pakaitinio skrydžio ir anksčiausias skrydis, kurį buvo įmanoma rezervuoti, buvo tik kitą dieną, tad neabejotinai buvo galima pagrįstai tikėtis, kad ieškovai į galutinę paskirties vietą atvyks daugiau kaip trimis valandomis vėliau. Tokiais, kaip tikimasi, didelio vėlavimo atvykti atvejais skrydį vykdančio oro vežėjo, neatsižvelgiant į Keleivių teisių reglamento 6 straipsnio formuluotę, turėtų būti įpareigojamas, atitinkamai taikant 5 straipsnio 1 dalies a punktą ir 8 straipsnio 1 dalies b punktą, pasiūlyti ieškovams keliauti kuo ankstesniu pakaitiniu maršrutu patenkinamomis sąlygomis, o neįvykdžius šios pareigos – atlyginti jų patirtas pakaitinio maršruto išlaidas.

Šio klausimo kol kas – kiek žinoma – Sąjungos teismai taip pat nėra (galutinai) išaiškinę, taigi jį reikia pateikti Teisingumo Teismui, kad jis priimtų prejudicinį sprendimą.

<...>