

TEISINGUMO TEISMO (ketvirtoji kolegija)

SPRENDIMAS

2009 m. lapkričio 19 d.(*)

„Oro transportas – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – 2 straipsnio 1 dalis, 5, 6 ir 7 straipsniai – Skrydžio „atidėjimo“ ir „atšaukimo“ sąvokos – Teisė į kompensaciją atidėjimo atveju – „Ypatingų aplinkybių“ sąvoka“

Sujungtose bylose C-402/07 ir C-432/07

dėl *Bundesgerichtshof* (Vokietija) ir *Handelsgericht Wien* (Austrija) 2007 m. liepos 17 d. ir birželio 26 d. sprendimais, kuriuos Teisingumo Teismas gavo atitinkamai 2007 m. rugpjūčio 30 d. ir rugsėjo 18 d., pagal EB 234 straipsnį pateiktų prašymų priimti prejudicinį sprendimą bylose

Christopher Sturgeon,

Gabriel Sturgeon,

Alana Sturgeon

prieš

Condor Flugdienst GmbH (C-402/07)

ir

Stefan Böck,

Cornelia Lepuschitz

prieš

Air France SA (C-432/07),

TEISINGUMO TEISMAS (ketvirtoji kolegija),

kurį sudaro trečiosios kolegijos pirmininkas, vykdančias ketvirtosios kolegijos pirmininko pareigas, K. Lenaerts, teisėjai R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, G. Arestis ir J. Malenovský (pranešėjas)

generalinė advokatė E. Sharpston,

posėdžio sekretorė R. Šereš, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2008 m. rugsėjo 24 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– C. Sturgeon, G. Sturgeon ir A. Sturgeon, atstovaujama Rechtsanwalt R. Schmid,

- S. Böck ir C. Lepuschitz, atstovaujamų *Rechtsanwalt* M. Wukoschitz,
 - *Condor Flugdienst GmbH*, atstovaujamos *Rechtsanwälte* C. Marko ir C. Döring,
 - *Air France SA*, atstovaujamos *Rechtsanwalt* O. Borodajkewycz,
 - Austrijos vyriausybės, atstovaujamos E. Riedl,
 - Graikijos vyriausybės, atstovaujamos S. Chala ir D. Tsagkaraki,
 - Prancūzijos vyriausybės, atstovaujamos G. de Bergues ir A. Hare,
 - Italijos vyriausybės, atstovaujamos I. M. Braguglia, padedamo *avvocato dello Stato* W. Ferrante,
 - Lenkijos vyriausybės, atstovaujamos M. Dowgielewicz,
 - Švedijos vyriausybės, atstovaujamos A. Falk,
 - Jungtinės Karalystės vyriausybės, atstovaujamos T. Harris, padedamos baristerio D. Beard,
 - Europos Bendrijų Komisijos, atstovaujamos R. Vidal-Puig ir P. Dejmek,
- susipažinęs su 2009 m. liepos 2 d. posėdyje pateikta generalinės advokatės išvada, priima šį

Sprendimą

- 1 Prašymai priimti prejudicinį sprendimą susiję 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 1 punkto bei 5, 6 ir 7 straipsnių išaiškinimu.
- 2 Šie prašymai pateikti bylose tarp, pirma, Ch. Sturgeon bei jo šeimos (toliau – Sturgeon šeimos nariai) ir aviakompanijos *Condor Flugdienst GmbH* (toliau – *Condor*) (C-402/07) ir, antra, S. Böck bei C. Lepuschitz ir aviakompanijos *Air France SA* (toliau – *Air France*) (C-432/07) dėl šių aviakompanijų atsisakymo išmokėti šiems keleiviams kompensaciją už tai, kad į paskirties oro uostą jie nuvežti pavėlavus atitinkamai 25 ir 22 valandas nuo pradinio numatyto atvykimo laiko.

Teisinis pagrindas

- 3 Reglamento Nr. 261/2004 1 ir 4 konstatuojamosiose dalyse skelbiama:

- „(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.
- (2) Atsisakymas vežti ir skrydžių atšaukimas arba atidėjimas ilgam laikui sukelia keleiviams rimtų nemalonumų ir nepatogumų.
- (3) Nors 1991 m. vasario 4 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 295/91, nustatančiu 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], 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.“

4 Pagal Reglamento Nr. 261/2004 15 konstatuojamąją dalį:

„Turėtų būti laikoma, kad susidarė ypatingos aplinkybės, kai tam tikrą dieną dėl tam tikro orlaivio atžvilgiu priimto oro eismo valdymo sprendimo skrydis ilgam atidedamas, atidedamas iki kitos dienos arba atšaukiamas vienas ar daugiau to orlaivio skrydžių, nors atitinkamas oro vežėjas ėmėsi visų pagrįstų priemonių, kad išvengtų vėlavimų ar atšaukimų.“

5 Šio reglamento 2 straipsnyje „Sąvokų apibrėžimai“ numatyta:

„Šiame reglamente:

<...>

- l) „atšaukimas“ – tai anksčiau numatyto skrydžio, kuriame buvo rezervuota bent viena vieta, nevykdymas.“

6 Šio reglamento 5 straipsnyje „Skrydžių atšaukimas“ nurodyta:

„1. Atšaukus skrydį:

- a) skrydį vykdantis oro vežėjas atitinkamiems keleiviams teikia pagalbą pagal 8 straipsnį;

<...>

- c) atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka pagal 7 straipsnį, nebent:

<...>

- iii) jiems buvo pranešta apie atšaukimą mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir buvo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip viena valanda anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir

atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip dviem valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką.

<...>

3. Skrydį vykdančio oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos pagal 7 straipsnį, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.

<...>“

7 Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnis „Atidėjimas“ suformuluotas taip:

„1. Kai skrydį vykdančio oro vežėjas pagrįstai tikisi, kad tvarkaraštyje numatytas skrydžio išvykimo laikas bus atidėtas:

- a) dviem ar daugiau valandoms – 1 500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju; arba
- b) trimis ar daugiau valandoms – visų didesnio kaip 1 500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1 500–3 500 kilometrų atstumo skrydžių atveju; arba
- c) keturioms ar daugiau valandoms – visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju,

skrydį vykdančio oro vežėjas teikia keleiviams:

- i) 9 straipsnio 1 dalies a punkte ir 9 straipsnio 2 dalyje nurodytą pagalbą;
- ii) kai pagrįstai tikimasi, kad išvykimo laikas bus ne anksčiau kaip kitą dieną po anksčiau skelbto išvykimo laiko – 9 straipsnio 1 dalies b punkte ir 9 straipsnio 1 dalies c punkte nurodytą pagalbą;
- iii) kai atidedama ne mažiau kaip penkioms valandoms – 8 straipsnio 1 dalies a punkte nurodytą pagalbą.

2. Bet kuriuo atveju pagalba teikiama laikantis kiekvienam atstumo intervalui pirmiau nurodytų terminų.“

8 Šio reglamento 7 straipsnyje „Teisė į kompensaciją“ nustatyta:

„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 1 500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1 500–3 500 kilometrų atstumo skrydžių atveju;
- c) [600] eurų visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju.

Nustatant atstumą, pagrindu laikoma paskutinė paskirties vieta, į kurią keleivis dėl atsisakymo vežti arba skrydžio atšaukimo atvyksta vėliau už tvarkaraštyje numatytą laiką.

2. Kai keleiviams pagal 8 straipsnį siūloma vykti į galutinę paskirties vietą kitu maršrutu ir kito skrydžio atvykimo laikas yra vėlesnis už keleivio įsigytame biliete nurodytą tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką mažiau kaip

- a) dviem valandomis – 1 500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju; arba
- b) trimis valandomis – visų didesnio kaip 1 500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1 500–3 500 kilometrų atstumo skrydžių atveju; arba
- c) keturiomis valandomis – visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju, skrydį vykdančio oro vežėjo gali 50 % sumažinti 1 dalyje numatytą kompensaciją.

<...>“

- 9 Šio reglamento 8 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviams leidžiama rinktis arba 1 dalies a punkte nurodytą galimybę atgauti visą už bilietą sumokėtą sumą ir skrydį į pirmąją išvykimo vietą, arba 1 dalies b ir c punktuose numatytą galimybę būti nukreiptiems kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis.
- 10 Pagal Reglamento Nr. 261/2004 9 straipsnį, kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviams, vadovaujantis šio straipsnio 1 dalies a punktu, nemokamai pasiūlomas maistas ir gėrimai, vadovaujantis šio straipsnio 1 dalies b ir c punktais – apgyvendinimas viešbutyje ir transportas iš oro uosto į apgyvendinimo vietą ir atgal, o vadovaujantis šio straipsnio 2 dalimi – galimybė du kartus nemokamai paskambinti telefonu, išsiųsti telekso ar fakso pranešimus arba elektroninius laiškus.

Pagrindinės bylos ir prejudiciniai klausimai

Byla C-402/07

- 11 Sturgeon šeimos nariai rezervavo per *Condor* vietas skrydžiui iš Frankfurto prie Maino (Vokietija) į Torontą (Kanada) pirmyn ir atgal.
- 12 Atgalinis skrydis iš Toronto į Frankfurtą prie Maino buvo numatytas 2005 m. liepos 9 d. 16 val. 20 minučių. Pasibaigus registracijai į šį skrydį keleiviai buvo informuoti, kad jis atšauktas, kaip tai buvo nurodyta oro uosto švieslentėje. Jiems buvo sugrąžintas bagažas ir jie nuvežti į viešbutį, kur pernakojo. Kitą dieną šie keleiviai užregistruoti skrydžiui per kitos aviakompanijos langelį, kurio numeris atitiko nurodytą rezervacijoje. Tą dieną *Condor* nebuvo suplanavusi kitų skrydžių tuo pačiu numeriu. Keleiviai gavo kitas nei ankstesnę dieną vietas lėktuve. Rezervacija nebuvo pakeista į kitos aviakompanijos suplanuoto skrydžio rezervaciją. Šio skrydžio lėktuvas į Frankfurtą prie Maino atvyko 2005 m. liepos 11 d., apie 7 valandą, t. y. beveik 25 valandos vėliau nei numatyta pagal tvarkaraštį.
- 13 Sturgeon šeimos nariai nusprendė, kad, atsižvelgus į visas nurodytas aplinkybes ir visų pirma į daugiau nei 25 valandų vėlavimą, šis skrydis buvo ne atidėtas, o atšauktas.

- 14 Sturgeon šeimos nariai pareiškė ieškinį *Amtsgericht Rüsselsheim* (Vokietija) teisme reikalaudami iš *Condor*, pirma, 600 EUR asmeniui kompensacijos ir, antra, atlyginti žalą, patirtą, jų teigimu, ne dėl skrydžio atidėjimo, bet dėl jo atšaukimo.
- 15 *Condor* prašo atmesti šį reikalavimą, nes nagrinėjamas skrydis buvo atidėtas, o ne atšauktas. Ikiteisminėje ginčo stadijoje paaiškinusi šį atidėjimą uraganu virš Karibų jūros, teismo procese kaip šio atidėjimo priežastis ji nurodė techninius lėktuvo defektus ir jo įgulos susirgimą.
- 16 *Amtsgericht Rüsselsheim* nusprendė, kad tai buvo ne atšaukimas, bet atidėjimas, ir atmetė Sturgeon šeimos narių reikalavimą dėl kompensacijos. Šie apskundė šį sprendimą *Landgericht Darmstadt*, kuris patvirtino pirmosios instancijos teismo sprendimą.
- 17 Tuomet Sturgeon šeimos nariai pateikė kasacinį skundą *Bundesgerichtshof*.
- 18 Nusprendęs, kad šio skundo išsprendimas priklauso nuo Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio 1 punkto ir 5 straipsnio 1 dalies c punkto išaiškinimo, *Bundesgerichtshof* nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:
- „1. Ar aiškinant sąvoką „atšaukimas“ lemiamos reikšmės turi tai, ar atsisakyta iš pradžių numatyto skrydžio plano, ir todėl atidėjimas, neatsižvelgiant į jo trukmę, nėra atšaukimas, jeigu oro bendrovė neatsisako iš pradžių numatyto skrydžio plano?
2. Jeigu į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai, kokiomis aplinkybėmis suplanuoto skrydžio atidėjimas traktuotinas nebe kaip atidėjimas, o kaip atšaukimas? Ar atsakymas į šį klausimą priklauso nuo atidėjimo trukmės?“
- Byla C-432/07*
- 19 S. Böck ir C. Lepuschitz rezervavo per *Air France* reguliarių skrydžių vietas vykti iš Vienos (Austrija) į Meksiką (Meksika) per Paryžių (Prancūzija) ir atgal.
- 20 Skrydžio Meksikas–Paryžius, kuriuo turėjo vykti S. Böck ir C. Lepuschitz, pradžia buvo numatyta 21 val. 30 minučių. Atėjus registracijos laikui, keleiviams, jų neužregistravus, buvo nedelsiant pranešta, kad skrydis atšauktas. Šio atšaukimo priežastis buvo skrydžių tarp Paryžiaus ir Meksiko plano pakeitimas, sugedus skrydžiams tarp šių miestų numatytam lėktuvui, ir teisės aktais lėktuvo įgulai numatyto poilsio laiko užtikrinimas.
- 21 Norėdami kuo anksčiau pasiekti paskirties vietą, S. Böck ir C. Lepuschitz priėmė jiems *Air France* pateiktą pasiūlymą vykti aviakompanijos *Continental Airlines* vykdomu skrydžiu, numatytu kitą dieną, t. y. 2005 m. kovo 8 d. 12 val. 20 minučių. Jų turėti bilietai buvo atšaukti prieš pastarajai aviakompanijai per savo langelį išduodant naujus bilietus.
- 22 Kiti šio skrydžio Meksikas–Paryžius keleiviai, neperkelti į *Continental Airlines* skrydį, kartu su dar keliais papildomais keleiviais išvyko iš Meksiko 2005 m. kovo 8 d. 19 val. 35 minučių. Šis skrydis, prie kurio pradinio numerio buvo pridėta raidė A, atliktas papildomai prie tą pačią dieną *Air France* vykdyto reguliariojo skrydžio.

- 23 S. Böck ir C. Lepuschitz atvyko į Vieną beveik 22 valandas vėliau, nei buvo numatyta iš pradžių.
- 24 Šie asmenys kreipėsi su ieškiniu į *Bezirksgericht für Handelssachen Wien* (Austrija) reikalaudami iš *Air France* priteisti 600 EUR asmeniui skrydžio atšaukimo kompensaciją Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio ir 7 straipsnio 1 dalies c punkto pagrindu. Šis teismas atmetė ieškinį tuo pagrindu, kad, nepaisant akivaizdaus skrydžio vėlavimo, Reglamentas Nr. 261/2004 neleidžia pripažinti jo atšaukimo. Dėl šio sprendimo S. Böck ir C. Lepuschitz pateikė apeliacinį skundą *Handelsgericht Wien*.

25 Šiomis aplinkybėmis *Oberlandesgericht Wien* nusprendė sustabdyti bylą ir pateikti Teisingumo Teismui tokius prejudicinius klausimus:

- „1. Ar [Reglamento Nr. 261/2004] 5 straipsnį kartu su 2 straipsnio 1 punktu ir 6 straipsnį reikia aiškinti taip, kad išskridimo uždelsimas 22 valandoms yra „skrydžio atidėjimas“ 6 straipsnio prasme?
2. Ar [Reglamento Nr. 261/2004] 2 straipsnio 1 punktą reikia aiškinti taip, kad atvejai, kai praėjus ilgam laiko tarpui (22 valandos) keleiviai pervežami skrydžiu su kitu numeriu (pradinis numeris su papildoma raide A), jei taip pervežama tik dalis (nors ir didesnė) pradiniam skrydžiui įregistruotų keleivių bei kiti pradiniam skrydžiui neįregistruoti keleiviai, laikytini ne „skrydžio atidėjimu“, o „skrydžio atšaukimu“?

Teigiamai atsakius į antrąjį klausimą:

3. Ar [Reglamento Nr. 261/2004] 5 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad lėktuvo techninis sutrikimas ir dėl to pakeistas skrydžių tvarkaraštis yra ypatingos aplinkybės (kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir ėmusiis visų tinkamų priemonių)?“

26 2007 m. spalio 19 d. Teisingumo Teismo pirmininko nutartimi bylos C-402/07 ir C-432/07 sujungtos tam, kad būtų bendrai vykdoma rašytinė ir žodinė proceso dalys bei priimtas galutinis sprendimas.

Dėl prejudicinių klausimų

27 Ieškovai pagrindinėse bylose prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismų prašo priteisti iš atitinkamai *Condor* ir *Air France* sumokėti Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytą kompensaciją, nes šios kompanijos į paskirties uostą juos nuvežė atitinkamai 25 ir 22 valandomis vėliau nei buvo numatyta iš pradžių. *Condor* ir *Air France* tvirtina, kad ieškovai neturi teisės į jokią kompensaciją, nes šie skrydžiai buvo ne atšaukti, bet atidėti, o Reglamentas Nr. 261/2004 numato teisę į kompensaciją tik skrydžio atšaukimo atveju. Be to, šios aviakompanijos nurodo, kad šie skrydžiai vėlavo dėl orlaivių techninių sutrikimų, kurie priskirtini „ypatingoms aplinkybėms“ Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalies prasme, o tai juos atleidžia nuo pareigos mokėti kompensaciją.

28 Tokiomis aplinkybėmis siekiant, kad duotas atsakymas būtų naudingas prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikusiems teismams, šiuos klausimus reikia suprasti taip, kad jais iš esmės siekiama išsiaiškinti:

- ar skrydžio atidėjimas laikytinas skrydžio atšaukimu Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio 1 punkto ir 5 straipsnio prasme, kai skrydis atidedamas ilgam laikui,
- ar Reglamento Nr. 261/2004 5, 6 ir 7 straipsniai turi būti aiškinami taip, kad atidėtų skrydžių keleiviai gali būti prilyginti atšauktų skrydžių keleiviams šio reglamento 7 straipsnyje numatytos kompensacijos taikymo tikslais ir
- ar orlaivio techninė problema patenka į „ypatingų aplinkybių“ sąvoką Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio prasme.

Dėl pirmosios prejudicinių klausimų dalies, susijusios su atidėjimo sąvoka

- 29 Reglamente Nr. 261/2004 neapibrėžta „skrydžio atidėjimo“ sąvoka. Tačiau šią sąvoką galima apibrėžti atsižvelgiant į kontekstą, kuriame ji vartojama.
- 30 Šiuo atžvilgiu reikia priminti, pirma, kad „skrydį“ Reglamento Nr. 261/2004 prasme sudaro pervežimo oro transportu operacija, kurią vykdo oro vežėjas pagal jo nustatytą maršrutą (2008 m. liepos 10 d. Sprendimo *Emirates Airlines*, C-173/07, Rink. p. I-5237, 40 punktas). Taigi maršrutas yra esminis skrydžio, atliekamo pagal oro vežėjo iš anksto sudarytą planą, elementas.
- 31 Iš, be kita ko, Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnio matyti, kad Bendrijos teisės aktų leidėjas pasirinko susieti „skrydžio atidėjimo“ sąvoką tik su numatytu išvykimo laiku, o tai reiškia, jog praėjus išvykimo laikui kiti svarbūs skrydžio elementai turi išlikti nepakitę.
- 32 Taigi skrydis yra „atidėtas“ Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnio prasme, jei jis vykdomas pagal iš pradžių numatytą planą ir jei tikrojo išvykimo laikas yra vėlesnis už numatytąjį išvykimo laiką.
- 33 Antra, reikia pažymėti, kad pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio 1 punktą atšaukimas, kitaip nei skrydžio atidėjimas, – tai anksčiau numatyto skrydžio nevykdymas. Iš to išplaukia, kad šiuo požiūriu atšaukti skrydžiai ir atidėti skrydžiai yra dvi visiškai skirtingos skrydžių kategorijos. Todėl iš šio reglamento negalima daryti išvados, kad atidėtas skrydis gali būti kvalifikuotas kaip „atšauktas skrydis“ vien dėl tos priežasties, kad laikas, kuriam atidėtas skrydis, pratęstas, nors ir ilgam.
- 34 Todėl atidėtas skrydis, neatsižvelgiant į atidėjimo, net ir ilgam laikui, trukmę, negali būti laikomas atšauktu, jei išvykimas pagal jį įvyksta pagal iš pradžių numatytą planą.
- 35 Šiomis aplinkybėmis tuo atveju, kai keleiviai vežami skrydžiu, kuris atsilieka nuo tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko, jis gali būti pripažintas „atšauktu“ tik jei oro vežėjas užtikrina keleivių pervežimą kitu skrydžiu, kurio pradinis planas skiriasi nuo iš pradžių numatytojo.
- 36 Taigi prielaidą dėl atšaukimo iš principo galima daryti tais atvejais, kai iš pradžių numatytas ir atidėtas skrydis pakeičiamas kitu skrydžiu, t. y. kai ankstesnio skrydžio plano atsisakoma, o šio skrydžio keleiviai prisijungia prie kito skrydžio, kuris taip pat yra suplanuotas, tačiau nepriklausomai nuo į jį perkeltųjų keleivių rezervuotojo skrydžio.

- 37 Tačiau išvados apie skrydžio atidėjimą arba atšaukimą iš principo negalima daryti remiantis tuo, kad apie „atidėjimą“ arba „atšaukimą“ nurodyta oro uosto švieslentėje arba atitinkamai pranešta oro vežėjo personalo. Lemiamos reikšmės iš principo neturi ir tai, kad keleiviai atgauna savo bagažą arba kad jiems išduodami nauji įlaipinimo talonai. Šios aplinkybės nesusijusios su objektyviomis paties skrydžio savybėmis. Jas gali lemti klaidingas įvertinimas ar atitinkamam oro uostui būdingi veiksniai, be to, gali būti, kad jos net yra neišvengiamos atsižvelgiant į laukimo trukmę ir atitinkamų keleivių poreikį pernaktuoti viešbutyje.
- 38 Iš principo lemiamos reikšmės juo labiau neturi tai, kad iš pradžių rezervaciją atlikusių keleivių grupės sudėtis iš esmės atitiktų vėliau vežamą grupę. Kuo išvykimas ilgiau atidedamas nuo iš pradžių numatyto laiko, tuo labiau gali sumažėti pirmosios grupės keleivių skaičius dėl to, kad kai kuriems keleiviams pasiūlytas nukreipimas kitu skrydžiu, o kiti keleiviai dėl asmeninių priežasčių atsisakė vykti atidėtu skrydžiu. Atvirksčiai, atsilaisvinus ankstesniojo skrydžio vietoms, vežėjui niekas nekliudo iki lėktuvui išskrendant priimti papildomų keleivių.
- 39 Atsižvelgiant į išdėstytus motyvus, į pirmąją pateiktą klausimų dalį reikia atsakyti, jog Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio 1 punktą ir 5 bei 6 straipsniai aiškintini taip, kad atidėtas skrydis, neatsižvelgiant į tai, jog laikas, kuriam jis atidėtas, pratęsimas, nors ir ilgam, negali būti laikomas atšauktu, jei jis vykdomas pagal oro vežėjo iš pradžių numatytą planą.
- Dėl antrosios prejudicinių klausimų dalies, susijusios su teise į kompensaciją atidėjimo atveju*
- 40 Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad atšaukus skrydį atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka pagal šio reglamento 7 straipsnį.
- 41 Tačiau iš Reglamento Nr. 261/2004 teksto nėra aiškiai matyti, kad tokią teisę turi atidėtų skrydžių keleiviai. Vis dėlto pagal Teisingumo Teismo praktiką aiškinant Bendrijos teisės nuostatą reikia atsižvelgti ne tik į jos formuluotę, bet ir į kontekstą bei reglamentavimo, kurio dalis ji yra, tikslus (žr., be kita ko, 2000 m. rugsėjo 19 d. Sprendimo *Vokietija prieš Komisiją*, C-156/98, Rink. p. I-6857, 50 punktą ir 2006 m. gruodžio 7 d. Sprendimo *SGAE*, C-306/05, Rink. p. I-11519, 34 punktą).
- 42 Šiuo atžvilgiu Bendrijos akto dėstomoji dalis yra neatskiriama nuo jo pagrindimo ir prireikus turi būti aiškinama atsižvelgiant į tuos motyvus, kuriais vadovaujantis jis buvo priimtas (2004 m. balandžio 29 d. Sprendimo *Italija prieš Komisiją*, C-298/00 P, Rink. p. I-4087, 97 punktą ir jame nurodyta teismo praktika).
- 43 Reikia pažymėti, jog nors galimybė remtis „ypatingomis aplinkybėmis“, leidžianti oro vežėjams nemokėti Reglamento Nr. 216/2004 7 straipsnyje numatytos kompensacijos, numatyta tik šio reglamento 5 straipsnio 3 dalyje, susijusioje su skrydžio atšaukimu, šio reglamento 15 konstatuojamojoje dalyje skelbiama, kad šiuo pateisinimu gali būti remiamasi ir tuo atveju, kai dėl tam tikrą dieną tam tikro orlaivio atžvilgiu priimto oro eismo valdymo sprendimo „skrydis ilgam atidedamas [arba] atidedamas iki kitos dienos“. Kadangi atidėjimo ilgam laikui sąvoka nurodyta kalbant apie ypatingas aplinkybes, reikia manyti, kad su teise į kompensaciją teisės aktų leidėjas susiejo ir ją.

- 44 Tai netiesiogiai patvirtina Reglamento Nr. 261/2004 tikslas. Kaip matyti iš šio reglamento 1–4 konstatuojamųjų dalių ir ypač jo 2 konstatuojamosios dalies, juo siekiama užtikrinti aukštą apsaugos lygį oro transporto keleiviams, nesvarbu, ar situacija, kurioje jie atsidūrė, yra atsisakymas vežti, skrydžio atšaukimas ar atidėjimas ilgam laikui, nes visi jie yra panašių dėl oro transporto patiriamų rimtų nemalonumų ir nepatogumų aukos.
- 45 Taip juo labiau yra todėl, kad nuostatos, kuriomis oro transporto keleiviams suteikiamos teisės, įskaitant teisę į kompensaciją, turi būti aiškinamos plačiai (šiuo atžvilgiu žr. 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, Rink. p. I-0000, 17 punktą).
- 46 Šiomis aplinkybėmis negalima automatiškai preziumuoti, kad atidėtų skrydžių keleiviai neturi teisės į kompensaciją ir šios teisės pripažinimo tikslais negali būti prilyginti atšauktų skrydžių keleiviams.
- 47 Toliau reikia pažymėti, kad pagal bendrąjį aiškinimo principą Bendrijos aktas turi būti aiškinamas kiek įmanoma taip, kad nebūtų paneigtas jo galiojimas (šiuo atžvilgiu žr. 2001 m. spalio 4 d. Sprendimo *Italija prieš Komisiją*, C-403/99, Rink. p. I-6883, 28 ir 37 punktus). Be to, esant keliems galimiems Bendrijos teisės nuostatos aiškinimo variantams, pirmenybė turi būti teikiama tam, kuris užtikrintų jos praktinį veiksmingumą (žr., be kita ko, 1988 m. rugsėjo 22 d. Sprendimo *Saro kraštas ir kt.*, 187/87, Rink. p. 5013, 19 punktą ir 2000 m. vasario 24 d. Sprendimo *Komisija prieš Prancūziją*, C-434/97, Rink. p. I-1129, 21 punktą).
- 48 Šiuo atžvilgiu bet kuris Bendrijos aktas turi būti aiškinamas laikantis visos pirminės teisės, įskaitant vienodo požiūrio principą, kuriuo reikalaujama, kad panašios situacijos nebūtų vertinamos skirtingai, o skirtingos situacijos – vienodai, nebent toks vertinimas būtų objektyviai pagrįstas (2004 m. gruodžio 14 d. Sprendimo *Swedish Match*, C-210/03, Rink. p. I-11893, 70 punktas ir 2006 m. sausio 10 d. Sprendimo *IATA ir ELFAA*, C-344/04, Rink. p. I-403, 95 punktas).
- 49 Atsižvelgiant į Reglamento Nr. 261/2004 tikslą sustiprinti oro transporto keleivių apsaugą išmokant kompensacijas atitinkamiems asmenims už žalą, padarytą vežant oro transportu, būtina palyginti į šio reglamento taikymo sritį patenkančias situacijas, visų pirma pagal į jas patekusių keleivių patiriamų įvairių nemalonumų ir nepatogumų tipą ir apimtį (šiuo atžvilgiu žr. minėto sprendimo *IATA ir ELFAA* 82, 85, 97 ir 98 punktus).
- 50 Nagrinėjamu atveju reikia palyginti atidėtų ir atšauktų skrydžių keleivių situacijas.
- 51 Šiuo atžvilgiu primintina, jog Reglamentu Nr. 261/2004 siekiama, kad žala būtų atlyginta standartizuotai bei nedelsiant, imantis įvairių formų priemonių, konkrečiai numatytų tais atvejais, kai atsisakoma vežti, skrydis atšaukiamas ar atidedamas ilgam laikui (šiuo atžvilgiu žr. minėto sprendimo *IATA ir ELFAA* 43 punktą).
- 52 Šiomis priemonėmis Reglamentu Nr. 261/2004 siekiama, be kita ko, ištaisyti žalą, kurią atitinkami keleiviai patiria dėl prarasto laiko ir kurią dėl laiko negrįžtamumo galima atlyginti tik kompensacija.
- 53 Šiuo atžvilgiu reikia konstatuoti, jog šią žalą patiria tiek atšauktų, tiek atidėtų skrydžių keleiviai, jeigu jų pervežimas į paskirties punktą trunka ilgiau nei iš pradžių buvo nustatęs oro vežėjas.

- 54 Todėl reikia konstatuoti, jog tie keleiviai, kurių skrydis atšauktas, ir tie, kurių skrydis atidėtas, patiria analogišką žalą, kurią sudaro prarastas laikas, taigi – jų situacijos yra panašios Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytos teisės taikymo tikslais.
- 55 Tiksliau tariant, atidėtų skrydžių keleivių situacija labai nesiskiria nuo tos, į kurią patenka atšauktų skrydžių keleiviai, kurie, vadovaujantis Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunkčiu, nukreipiami kitu maršrutu ir kraštutiniu atveju gali būti informuoti apie skrydžio atšaukimą tik tuomet, kai atvyksta į oro uostą (žr. 2009 m. liepos 9d. Sprendimo *Rehder*, C-204/08, Rink. p. I-0000, 19 punktą).
- 56 Viena vertus, šių dviejų kategorijų keleiviai apie įvykį, kuris apsunkina jų pervežimą oro transportu, informuojami iš principo tuo pačiu momentu. Kita vertus, net jei nuvežami iki galutinės paskirties vietos, jie ją pasiekia vėliau nei iš pradžių numatytu laiku ir dėl to jų patiriami laiko praradimai yra analogiški.
- 57 Pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktį kitu maršrutu nukreiptiems keleiviams šio reglamento 7 straipsnyje numatyta teisė į kompensaciją, jei vežėjas nenukreipė jų į kitą skrydį, pagal kurį išvykstama ne daugiau kaip viena valanda anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykstama į galutinę paskirties vietą mažiau nei dviem valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką. Šie keleiviai įgyja teisę į kompensaciją, kai praranda tris valandas arba daugiau laiko, nei iš pradžių buvo numatyta oro vežėjo.
- 58 Jei atidėtų skrydžių keleiviai savo ruožtu neįgytų teisės į kompensaciją, jie būtų vertinami mažiau palankiai, nors atitinkamais atvejais kelionėje jų patiriami laiko praradimai būtų analogiški, t. y. trijų ar daugiau valandų.
- 59 Neatrodo, kad tokį skirtingą vertinimą galėtų pateisinti kokia nors objektyvi aplinkybė.
- 60 Kadangi atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atvejais oro transporto keleivių patiriama žala yra analogiška, nepažeidus vienodo požiūrio principo, negalima skirtingai vertinti atidėtų ir atšauktų skrydžių keleivių. Juo labiau kad Reglamentu Nr. 261/2004 siekiama padidinti visų oro transporto keleivių apsaugą.
- 61 Tokiomis aplinkybėmis konstatuotina, kad atidėtų skrydžių keleiviai gali remtis Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatyta teise į kompensaciją, jei dėl tokių skrydžių jie praranda tris valandas ir daugiau laiko, t. y. jei galutinę paskirties vietą jie pasiekia trimis ar daugiau valandų vėliau nei iš pradžių oro vežėjo numatytas atvykimo laikas.
- 62 Toks situacijos išsprendimas, be kita ko, atitinka ir Reglamento Nr. 261/2004 15 konstatuojamąją dalį. Kaip minėta šio sprendimo 43 punkte, reikia manyti, kad šia konstatuojamąja dalimi teisės aktų leidėjas su teise į kompensaciją susiejo ir „atidėjimo ilgam laikui“ sąvoką. Reikia pažymėti, kad ši sąvoka atitinka atidėjimą, su kuriuo teisės aktų leidėjas sieja tam tikras teisinės pasekmes. Kadangi šio reglamento 6 straipsnyje tokios teisinės pasekmės pripažįstamos net tuomet, kai tam tikri skrydžiai atidėti dviem valandoms, šio reglamento 15 konstatuojamoji dalis neišvengiamai taikoma atidėjimams trimis ar daugiau valandų.

- 63 Svarbu patikslinti, kad keleiviui pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalį numatyta kompensacijos suma gali būti sumažinta 50 %, jei įvykdytos šio reglamento 7 straipsnio 2 dalyje numatytos sąlygos. Net jei pastarojoje nuostatoje minimas tik tas atvejis, kai keleivis nukreipiamas kitu maršrutu, reikia konstatuoti, kad kompensacijos sumažinimas priklauso vien nuo keleivio patirto atidėjimo, taigi nėra priežasčių, kodėl ši nuostata negalėtų būti *mutatis mutandis* taikoma atidėtų skrydžių keleiviams mokamų kompensacijų atžvilgiu. Iš to išplaukia, kad keleiviui, kurio skrydis buvo atidėtas ir kuris galutinę paskirties vietą pasiekė trimis ar daugiau valandų vėliau nei iš pradžių numatytas laikas, mokėtina kompensacija gali būti sumažinta 50 % pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 2 dalies c punktą, jei skrydžio, nepatenkančio į 7 straipsnio 2 dalies a ir b punktų taikymo sritį, atidėjimas yra trumpesnis nei keturios valandos.
- 64 Šio sprendimo 61 punkte pateiktos išvados nepaneigia tai, kad Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsniu atidėtų skrydžių keleiviams pagal šio reglamento 8 ir 9 straipsnius numatyta įvairių formų pagalba.
- 65 Kaip jau yra nusprendęs Teisingumo Teismas, Reglamentu Nr. 261/2004 numatomos įvairių formų priemonės tam, kad būtų standartiškai ir nedelsiant atlyginta įvairaus pobūdžio žala, kurią sudaro nemalonumai dėl keleivių pervežimo oro transportu atidėjimų (šiuo atžvilgiu žr. minėto sprendimo *IATA ir ELFAA* 43 ir 45 punktus).
- 66 Šios priemonės yra autonomiškos, nes skiriasi jų paskirtis, ir jos skirtos sušvelninti atidėjimų sukeltą įvairių formų žalą.
- 67 Tokiomis aplinkybėmis reikia priminti, kad priimdamas Reglamentą Nr. 261/2004 teisės aktų leidėjas taip pat siekė nustatyti oro transporto keleivių ir oro vežėjų interesų pusiausvyrą. Įtvirtindamas šiems keleiviams tam tikras teises jis tuo pačiu šio reglamento 15 konstatuojamojoje dalyje ir 5 straipsnio 3 dalyje numatė, kad oro vežėjai neprivalo mokėti kompensacijos, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas arba atidėtas ilgam laikui dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių, t. y. aplinkybių, kurių oro vežėjas negali realiai kontroliuoti.
- 68 Be to, reikia pažymėti, kad pagal Reglamentą Nr. 261/2004 įvykdyti įpareigojimai neapriboja šių oro vežėjų teisių reikalauti žalos atlyginimo iš bet kurio atidėjimą sukėlusio asmens, įskaitant trečiąsias šalis, kaip tai numatyta šio reglamento 13 straipsnyje. Taigi toks žalos atlyginimas gali sumažinti ir net visiškai pašalinti šiems vežėjams dėl šių įpareigojimų tenkančią finansinę naštą. Be to, neatrodo nepagrįsta, kad visi šie įpareigojimai, neatsiejant nuo jų minėtos teisės reikalauti žalos atlyginimo, tektų visų pirma oro vežėjams, su kuriais atitinkamus keleivius sieja vežimo sutartis, suteikianti teisę į skrydį, kuris neturėtų būti nei atšauktas, nei atidėtas (minėto sprendimo *IATA ir ELFAA* 90 punktas).
- 69 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į antrąją prejudicinių klausimų dalį reikia atsakyti, jog Reglamento Nr. 261/2004 5, 6 ir 7 straipsniai aiškintini taip, kad teisės į kompensaciją taikymo tikslais atidėtų skrydžių keleiviai gali būti prilyginti atšauktų skrydžių keleiviams, taigi jie gali remtis šio reglamento 7 straipsnyje numatyta teise į kompensaciją, kai dėl atidėto skrydžio praranda tris valandas ar daugiau laiko, t. y. kai jie pasiekia galutinę paskirties vietą trimis ar daugiau valandų vėliau nei iš pradžių oro vežėjo numatytas atvykimo laikas. Tačiau toks atidėjimas nesuteikia keleiviams teisės į kompensaciją, jei oro vežėjas gali įrodyti, kad skrydis buvo atidėtas ilgam laikui dėl ypatingų aplinkybių, kurių

nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių, t. y. dėl aplinkybių, kurių oro vežėjas negali realiai kontroliuoti.

Dėl byloje C-432/07 pateikto trečiojo klausimo, susijusio su ypatingomis aplinkybėmis dėl orlaivio techninės problemos

- 70 Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad orlaivio techninė problema, dėl kurios atšaukiamas skrydis, nepatenka į „ypatingų aplinkybių“ sąvoką šios nuostatos prasme, nebent ši problema atsirado dėl įvykių, kurie dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi normaliai atitinkamo oro vežėjo veiklai ir kurių jis negali realiai kontroliuoti (minėto sprendimo *Wallentin-Hermann* 34 punktą).
- 71 Ta pati išvada darytina tuomet, kad Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalimi remiamasi skrydžio atidėjimo atveju.
- 72 Taigi į byloje C-432/07 pateiktą trečiąjį klausimą reikia atsakyti, jog Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis aiškintina taip, kad orlaivio techninė problema, dėl kurios atšaukiamas arba atidedamas skrydis, nepatenka į „ypatingų aplinkybių“ sąvoką šios nuostatos prasme, nebent ši problema atsirado dėl įvykių, kurie dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi normaliai atitinkamo oro vežėjo veiklai ir kurių jis negali realiai kontroliuoti.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 73 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 (ketvirtoji kolegija) nusprendžia:

- 1. 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, 2 straipsnio 1 punktą ir 5 bei 6 straipsniai aiškintini taip, kad atidėtas skrydis, neatsižvelgiant į tai, jog laikas, kuriam jis atidėtas, pratęsiamas, nors ir ilgam, negali būti laikomas atšauktu, jei jis vykdomas pagal oro vežėjo iš pradžių numatytą planą.**
- 2. Reglamento Nr. 261/2004 5, 6 ir 7 straipsniai aiškintini taip, kad teisės į kompensaciją taikymo tikslais atidėtų skrydžių keleiviai gali būti prilyginti atšauktų skrydžių keleiviams, taigi jie gali remtis šio reglamento 7 straipsnyje numatyta teise į kompensaciją, kai dėl atidėto skrydžio praranda tris valandas ar daugiau laiko, t. y. kai jie pasiekia galutinę paskirties vietą trimis ar daugiau valandų vėliau nei iš pradžių oro vežėjo numatytas atvykimo laikas. Tačiau toks atidėjimas nesuteikia keleiviams teisės į kompensaciją, jei oro vežėjas gali įrodyti, kad skrydis buvo atidėtas ilgam laikui dėl ypatingų aplinkybių, kurių**

nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių, t. y. dėl aplinkybių, kurių oro vežėjas negali realiai kontroliuoti.

- 3. Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis aiškintina taip, kad orlaivio techninė problema, dėl kurios atšaukiamas arba atidedamas skrydis, nepatenka į „ypatingų aplinkybių“ sąvoką šios nuostatos prasme, nebent ši problema atsirado dėl įvykių, kurie dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi normaliai atitinkamo oro vežėjo veiklai ir kurių jis negali realiai kontroliuoti.**

Parašai.

* Proceso kalba: vokiečių.