

**Vilniaus universiteto Teisės fakulteto
Privatinės teisės katedra**

Karolio Pankos,
V kurso, komercinės teisės
studijų atšakos studento

Magistro darbas

**Oro keleivių teisių gynimo būdų taikymo ypatumai pagal Europos Parlamento ir
Tarybos reglamentą (EB) Nr.261/2004**

Vadovas: dr. Stasys Drazdauskas

Recenzentas: prof. habil. dr. Valentinas Mikelėnas

Vilnius, 2010

TURINYS

1. ĮŽANGA	3
2. REGLAMENTO (EB) Nr. 261/2004 TIKSLAS	5
3. REGLAMENTO IR MONREALIO KONVENCIJOS SANTYKIS.....	6
4. REGLAMENTO TAIKYMO SRITIS	10
4.1. Reglamento taikymo srities teritorijos atžvilgiu probleminiai aspektai	11
4.2. Reglamento taikymo srities subjektų atžvilgiu probleminiai aspektai	18
5. KELEIVIŲ TEISĖS ATSISAKYMO VEŽTI ATVEJU	24
6. KELEIVIŲ TEISĖS SKRYDŽIO ATŠAUKIMO ATVEJU	29
6.1. Ypatingų aplinkybių sąvokos aiškinimas.....	30
6.2. Techninis gedimas	30
6.3. Meteorologinės sąlygos	36
6.4. Streikas.....	36
7. KELEIVIŲ TEISĖS SKRYDŽIO ATIDĖJIMO ATVEJU	38
7.1. Skirtumas tarp skrydžio atidėjimo ir atšaukimo	41
8. KELEIVIŲ TEISIŲ GYNIMO NETEISMINE TVARKA YPATUMAI	47
9. KELEIVIŲ TEISIŲ GYNIMO TEISMINE TVARKA YPATUMAI	53
9.1. Teisingumas	54
9.2. Taikytina teisė	59
9.3. Reglamento taikymas bankroto atveju	61
10. IŠVADOS	62
11. LITERATŪROS SĄRAŠAS	
12. SANTRAUKA	
13. SUMMARY	

1. ĮŽANGA

Temos aktualumas ir originalumas. Nepaisant ekonominės recesijos, kuri paveikė ir civilinės komercinės aviacijos rinką, kiekvieną dieną visoje Europoje iš oro uostų išskrenda tūkstančiai keleivių. Kiekvienas iš jų yra suinteresuotas iš oro vežėjo gauti kokybišką paslaugą ir būti laiku nuskraidintas į skrydžio biliete nurodytą paskirties vietą. Tačiau neretai atsitinka taip, kad skrydis yra atšaukiamas, atidedamas arba keleivį oro vežėjas atsisako vežti. Dėl prarasto laiko dažnas keleivis patiria ne itin malonių dvasinių išgyvenimų, o neretai – ir vienokių ar kitokių materialinių nuostolių. Aukštas vartotojų teisių apsaugos lygis yra vienas iš Europos Sąjungos (toliau – ES) siekiamų tikslų, todėl siekiant užtikrinti keleivių teises buvo priimtas 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. Jis įsigaliojo 2005 m. vasario 17 d. ir galioja jau daugiau kaip penkerius metus, tačiau jo įgyvendinimas iki šiol kelia nemažai problemų. Oro vežėjai, ypač teikiantys vadinamųjų „pigų skrydžių“ paslaugas, ne visada linkę laikytis šio reglamento nuostatų, keleiviai ne visada žino, kokiais atvejais galima juo remtis, kad efektyviai apgintų savo teises, o praktikuojantys teisininkai ir ES valstybių teismai ne visais atvejais suvokia reglamento (EB) Nr. 261/2004, 1999 m. Monrealio konvencijos ir nacionalinės teisės sąveiką, nuo kurios priklauso tinkamas keleivių teisių gynimo būdų taikymas. Mūsų šalyje iškylus pažeistų keleivio teisių gynimo klausimui, jį gana sudėtinga spręsti, nes šia tema Lietuvoje nėra specialios literatūros, o teismų praktika dar tik pradeda formuotis ir teismams ne visada pavyksta išvengti teisės taikymo klaidų.

Darbo tikslas. Siekiama atskleisti keleivių teisių gynimo būdų taikymo pagal Reglamentą Nr. 261/2004 ypatumus ir su jais susijusias jo taikymo praktikoje kylančias problemas, kurios trukdo keleiviams efektyviai apginti savo teises. Taip pat norima įvertinti, ar keleiviai, remdamiesi šiuo teisės aktu, turi pakankamai galimybių apginti savo pažeistas teises.

Darbo objektas. Šiuo darbu nagrinėjamos praktikoje kylančios svarbiausios Reglamento Nr. 261/2004 taikymo problemos, nuo kurių tiesiogiai priklauso keleivių teisių gynimo būdų taikymo ypatybės. Taip pat analizuojamas šio teisės akto santykis su 1999 m. Monrealio konvencija, iš jo kylančios oro vežėjų prievolės keleiviams ir jų sąveika su 1999 m. Monrealio konvencija bei nacionaline teise. Darbe aptariamos pagrindinės keleivių teisės, kurias suteikia Reglamentas Nr. 261/2004, ir nurodomi jų gynimo būdai, kuriais keleiviai gali pasinaudoti siekdami jas apginti. Taip pat nemažai dėmesio skiriama keleivių teisių gynimo būdų probleminių aspektų analizei. Pažymėtina,

kad darbe visų pirma nagrinėjami keleivių, skrendančių iš Lietuvos Respublikos teritorijoje esančių oro uostų, pažeistų teisių gynimo būdų taikymo ypatumai.

Pripažįstant, kad tokie klausimai, kaip organizuotą turistinę kelionę užsisakiusio vartotojo teisių apsauga ir oro vežėjo atsakomybė pagal 1999 m. Monrealio konvenciją yra labai svarbūs, šiame darbe jie analizuojami tik tiek, kiek yra tiesiogiai susiję su nagrinėjama tema.

Tyrimo metodika. Rašant šį darbą buvo remtasi lyginamuoju, sisteminės analizės, lingvistiniu, loginiu, teleologiniu ir istoriniu mokslinio tyrimo metodais.

Siekiant numatytų tikslų, daugiausia naudotasi lyginamuoju metodu. Jis padėjo atskleisti ir sugretinti Europos Teisingumo Teismo (toliau – ETT), Lietuvos, Vokietijos, Austrijos, Jungtinės Karalystės, kitų ES valstybių teismų pozicija Reglamento Nr. 261/2004 ir 1999 m. Monrealio konvencijos taikymo klausimais. Sisteminės analizės metodo reikšmę lemia sisteminė pačios teisės prigimtis. Šis metodas buvo naudojamas teisės normų turiniui aiškinti ir išvadoms pateikti. Lingvistinis tyrimo metodas padėjo nustatyti teisės normų turinį – jos analizuojamos pagal gramatikos, sintaksės ir kitas kalbos taisykles. Aiškinantis teisės normų turinį, formuluojant išvadas ir apibendrinimus, naudotas loginis tyrimo metodas. Analizuojant Reglamento *travaux préparatoires* ir siekiant atskleisti tam tikrų teisės normų turinį bei ES įstatymo leidėjo tikslus, taikytas ir teleologinis metodas. Siekiant geriau suvokti keleivių teisių reguliavimo pagal Reglamentą Nr. 261/2004 ir 1999 m. Monrealio konvenciją esmę, analizuojant istorines šių teisės aktų priėmimo prielaidas, pasinaudota ir istoriniu tyrimo metodu.

Šaltiniai. Darbo pagrindą sudaro Reglamento Nr. 261/2004 nuostatų ir ETT bei ES valstybių teismų praktikos analizė. Daugiausia remiamasi Vokietijos teismų praktika. Šios šalies oro uostai dėl savo geografinės padėties yra vieni svarbiausių Europos oro transporto centrų, todėl joje oro teisės doktrina ir teismų praktika, palyginti su kitomis ES valstybėmis, yra ypač išplėtotą. Taip pat remtasi Vokietijos oro teisės ekspertų prof. dr. Ernst Führich ir prof. dr. Ronald Schmid darbais bei kitų oro teisės specialistų publikacijomis specializuotame žurnale *Air and Space Law*. Tarp teisės normų aiškinimo šaltinių, kurie naudoti darbe, paminėtinos ir ETT generalinių advokatų nuomonės bylose bei Reglamento Nr. 261/2004 *travaux préparatoires*.

2. REGLAMENTO (EB) Nr. 261/2004 TIKSLAS

Europos Sąjunga reglamentu (EB) Nr. 889/2002¹ – dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju – ir reglamentu (EB) Nr. 261/2004², nustatančiais bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, harmonizavo oro vežimo teisę ES valstybėse. Kadangi aviacijos vidaus rinkoje iš esmės nebeliko skirtumų tarp vidinių ir tarptautinių skrydžių, šie reglamentai nustato atsakomybės už žalos atlyginimą apimtį nelaimingų atsitikimų ir bagažo praradimų atvejais, taip pat kompensacijas atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atvejais, pervežant keleivius vidiniais ir tarptautiniais maršrutais. Jie užtikrina vienodas taisyklės visiems ES oro vežėjams. Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 (toliau – Reglamentas) nustato minimalias keleivių teises, kai juos be jų sutikimo atsisakoma vežti (perrezervavimas), jų skrydis atšaukiamas arba atidedamas. Jis įsigaliojo 2005 m. vasario 17 d. ir pakeitė ankstesnį, vadinamąjį perrezervavimo reglamentą (EEB) Nr. 265/91, kuris, kaip pripažino Europos Komisija, tinkamai neužtikrino keleivių teisių, nes apėmė tik atsisakymo vežti atvejus, nebuvo taikomas užsakoviesiems skrydžiams ir jame buvo numatytas nepatenkinamas kompensacijų dydis³. Naujasis Reglamentas pasižymi gerokai išplėsta taikymo sritimi, numato daug didesnes kompensacijas ir papildomas prievoles oro vežėjams keleivių atžvilgiu. Jos galioja ne tik atsisakymo vežti (perrezervavimo), bet ir skrydžio atšaukimo (anuliavimo) bei atidėjimo ilgam laikui (daugiau kaip dviem valandoms) atvejais.

Iš Reglamento preambulės matyti, kad jo pagrindinis tikslas yra užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį ir suteikti keleiviams daugiau teisių. Oro vežėjų veiklos vykdymo suderintomis sąlygomis liberalizuotoje rinkoje reguliavimą reikėtų vertinti tik kaip antrinį šio Reglamento tikslą, nes tai minima tik ketvirtoje konstatuojamoje preambulės dalyje, ir traktuoti tik kaip neatskiriama reguliavimo dalį siekiant užtikrinti keleivių teisių apsaugą. Remiantis Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo⁴ 288 straipsniu, Reglamentas yra tiesiogiai taikomas teisės aktas, kuriuo keleivis gali remtis gindamas savo teises neteismine ar teismine tvarka.

¹ OL, 2002 L 140, p. 246-249.

² OL, 2004 L 46, p. 10-16.

³ Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council establishing common rules on compensation and assistance to air passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights COM(2001) 784 final [interaktyvus]. 2001-12-21 [žiūrėta 2010-03-10]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2001:0784:FIN:EN:PDF>> [žiūrėta 2010-03-10].

⁴ OL, 2008 C 115, p. 47-199.

3. REGLAMENTO IR MONREALIO KONVENCIJOS SANTYKIS

Nagrinėjant Reglamento taikymą praktikoje, pirmiausia reikia išsiaiškinti, ar jis yra suderinamas su 1999 m. Monrealio konvencija⁵ (toliau – Monrealio konvencija), taikoma visiems tarptautiniams keleivių, bagažo arba krovinių vežimams, kuriuos už atlygį vykdo orlaivis⁶. Jo nesuderinamumas su šia konvencija buvo pagrindinis argumentas⁷, kuriuo rėmėsi Tarptautinė oro transporto asociacija (*International Air Transport Association, toliau – IATA*), šiuo metu atstovaujanti 125 šalių 230 oro vežėjų, pervežančių 93 % tarptautinių reguliariųjų reisų oro linijų keleivių⁸, interesams, ir 2004 m. sausio mėn. įsteigta Europos pigių skrydžių aviakompanijų asociacija (*European Low Fares Airline Association, toliau – ELFAA*), atstovaujanti 10 pigių skrydžių oro vežėjų iš 9 ES valstybių interesams, pareiškusios Anglijos ir Velso Aukštojo Teismo Karalienės suolo skyriaus Administraciniam Teismui (*High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)*) du skundus dėl teisminės peržiūros prieš Jungtinės Karalystės ir Šiaurės Airijos Karalystės vyriausybės Transporto ministeriją dėl Reglamento įgyvendinimo. Pastarasis kreipėsi į Europos Sąjungos Teisingumo Teismą (toliau – ETT) dėl prejudicinio sprendimo. IATA ir ELFAA iš esmės rėmėsi tuo, kad Monrealio konvencija turi pirmenybę Reglamento atžvilgiu, o pagal jos 29 str. vežant oru keleivius bet koks ieškinys dėl žalos atlyginimo, nesvarbu, koks jo pagrindas, gali būti pareikštas tik pagal šioje konvencijoje numatytas sąlygas. Monrealio konvencijos 19 str. nustato, kad vežėjas neatsako už dėl vėlavimo atsiradusią žalą, jeigu jis įrodo, kad jis ir jo darbuotojai bei atstovai ėmėsi visų prieinamų protingų priemonių žalai išvengti arba kad jam ar jiems buvo neįmanoma imtis šių priemonių. 22 str. 1 d. nustatyta, kad už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo, kaip numatyta 19 str., vežant keleivius, vežėjo atsakomybė

⁵ 1999 m. Monrealio konvencija „Dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo“. Valstybės žinios, 2004, Nr. 174-6435.

⁶ 1999 m. Monrealio konvencija turi pakeisti 1929 m. Varšuvos konvenciją su papildomais protokolais dėl tam tikrų tarptautinių oro transporto vežimų taisyklių unifikuavimo. Monrealio konvencija įsigaliojo 2003 m. lapkričio 4 d. ir šiuo metu ją yra ratifikavusios 95 šalys. Kol visos Varšuvos konvenciją ratifikavusios šalys nėra ratifikavusios Monrealio konvencijos, kai kuriais atvejais oro vežėjo atsakomybei gali būti taikoma Varšuvos konvencija. Todėl gali pasitaikyti situacijų, kai tame pačiame orlaivyje šalia sėdintiems keleiviams gali būti taikomos skirtingos konvencijos priklausomai nuo keleivių pradinės išvykimo vietos. Plačiau žr. Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos interneto tinklapyje esančią nuorodą, prieiga per internetą:

<<http://www.icao.int/icao/en/leb/mtl99.pdf>> [žiūrėta 2010-03-10], taip pat MILDE, Michael „Montreal Convention 1999 – Merits and Flaws...“ [interaktyvus]. 2008-04-25 [žiūrėta 2010-03-11]. Prieiga per internetą: <http://www.mcgill.ca/files/iasl/C08-Michael_Milde-M_99_Merits_and_Flaws.pdf> [žiūrėta 2010-03-11].

⁷ BALFOUR, John. EC law v international law - the judgment of the European court of justice [interaktyvus]. [žiūrėta 2010-03-12]. Prieiga per internetą:

<<http://www.clydeco.com/knowledge/articles/ec-law-v-international-law-the-judgment-of-the-european-court-of-justice.cfm>> [žiūrėta 2010-03-12].

⁸ Fact Sheet: IATA - International Air Transport Association [interaktyvus]. [žiūrėta 2010-03-12]. Prieiga per internetą: <http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/iata.htm> [žiūrėta 2010-03-12].

kiekvienam keleiviui neviršija 4.694,00⁹ SST¹⁰. Kita vertus, Reglamento 6 str. numatyta oro vežėjo prievolė pasirūpinti keleiviais pagal 9 str., tačiau skirtingai nei Monrealio konvencija jis nenumato oro vežėjo atleidimo nuo atsakomybės dėl „ypatingų aplinkybių“ pagrindo. Be to, Reglamente įtvirtintas reikalavimas teikti paramą ir rūpintis yra kompensacija už žalą konvencijos 19 str. požiūriu, o tai prieštarauja jos 29 str., kuris įtvirtina šios konvencijos išimtinumą¹¹. ETT savo sprendimu¹² pripažino, jog Monrealio konvencijos nuostatos yra ES teisės sistemos sudėtinė dalis ir turi viršenybę ES antrinės teisės aktų atžvilgiu¹³. Jis konstatavo, kad ši konvencija turi būti aiškinama laikantis geros valios principų, atsižvelgiant į joje vartojamų sąvokų įprastinę reikšmę sutarties kontekste ir atsižvelgiant į sutarties objektą bei jo tikslą. Kaip pripažino ETT, iš Monrealio konvencijos nuostatų matyti, kad jos nustato sąlygas, kuriomis dėl skrydžio vėlavimo žalą patyrę keleiviai gali pareikšti oro vežėjams ieškinius dėl žalos atlyginimo. Teismo nuomone, keleiviams dėl skrydžio vėlavimo gali būti padaroma dviejų rūšių žala¹⁴. Pirmuoju atveju beveik visiems keleiviams gali būti padaroma tapati žala, kurią atlyginti galima standartiškai ir nedelsiant suteikiant pagalbą visiems atitinkamiems asmenims

⁹ Remiantis Monrealio konvencijos 24 str., joje oro vežėjams numatytas atsakomybės ribas depozitaras – Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija – peržiūri kas penkeri metai nuo Konvencijos įsigaliojimo 2003 m. lapkričio 4 d. Pirmasis toks pakartotinis svarstymas vyksta baigiantis penktiesiems metams nuo šios Konvencijos įsigaliojimo dienos arba, jeigu Konvencija neįsigalioja per pirmuosius penkerius metus nuo jos pirmosios pateikimo pasirašyti dienos, per pirmuosius jos įsigaliojimo metus, atsižvelgiant į infliacijos koeficientą, kuris atitinka infliacijos tempų mastą per laikotarpį nuo pirmesnio svarstymo, arba pirmojo svarstymo metu – nuo šios Konvencijos įsigaliojimo datos. Nuo 2009 m. gruodžio 30 d. galioja persvarstyti oro vežėjų atsakomybės ribų limitai. Šiuo metu už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo, kaip numatyta 19 str., vežant keleivius, vežėjo atsakomybė kiekvienam keleiviui neviršija 4694 SST. Plačiau žr. Administrative package for ratification of or accession to the Convention for the unification of certain rules for international carriage by air, done at Montreal on 28 May 1999 [interaktyvus]. [Žiūrėta 2010-03-11]. Prieiga per internetą: <http://www.icao.int/icao/en/leb/Admin_pkg/mtl99_en.pdf> [žiūrėta 2010-03-11].

¹⁰ Angl. *special drawing rights* – specialios skolinimosi teisės. Monrealio konvencijos 23 str. 1 d. nustato, kad Konvencijoje nurodytos sumos, išreikštos specialiosiomis skolinimosi teisėmis (SST), atitinka Tarptautinio valiutos fondo (TVF) apibrėžtas specialiąsias skolinimosi teises. Teismo proceso atveju sumų perskaičiavimas į nacionalines valiutas vykdomas remiantis šių valiutų verte specialiosios skolinimosi teisės atžvilgiu teismo sprendimo priėmimo dieną. Specialiąja skolinimosi teise išreikšta valstybės, priklausančios TVF, nacionalinės valiutos vertė yra skaičiuojama pagal TVF taikomą įvertinimo metodą, galiojantį teismo sprendimo priėmimo dieną, jo operacijoms bei sandoriams. Specialiąja skolinimosi teise išreikšta valstybės, nepriklausančios TVF, nacionalinės valiutos vertė skaičiuojama tos valstybės nustatyto būdu.

¹¹ 2005 m. rugsėjo 8 d. generalinio advokato L. A. Geelhoed nuomonė byloje C-344/04, *International Air Transport Association, European Low Fares Airline Association, Hapag-Lloyd Express GmbH, v Department of Transport*.

¹² ETT 2006 m. sausio 10 d. sprendimas byloje C-344/04, *International Air Transport Association, European Low Fares Airline Association, Hapag-Lloyd Express GmbH, v Department of Transport*, ECR I-403.

¹³ WEGTER J., Jorn. The ECJ decision of 10 January 2006 on the validity of Regulation 261/2004: Ignoring the exclusivity of the Montreal Convention. *Air and Space Law*, , 2006, vol. XXXI/2., p. 140-142.

¹⁴ Generalinis advokatas ETT pateiktoje nuomonėje akcentavo ne skirtingą žalos pobūdį, o skirtingus ieškinių tipus. Pasak jo, Monrealio konvencija reguliuoja, kokio pobūdžio ieškiniai gali būti pareikšti teismuose dėl žalos, kai ji atsiranda dėl vėlavimo. Šiuo atžvilgiu Konvencijos 29 str. nurodytas „bet koks ieškinys dėl žalos“, o ne „bet koks ieškinys dėl vėlavimo“. Klausimus, susijusius su ieškiniu dėl žalos, atsirandančios vėlavimo atveju, Monrealio konvencija reguliuoja išsamiai, bet ji nedraudžia priemonių, kurios nėra susijusios su „ieškiniu dėl žalos“.

arba jais pasirūpinant, t. y. patiekiant, pavyzdžiui, gaiviųjų gėrimų, maisto, apgyvendinant ir suteikiant galimybę paskambinti telefonu. Antruoju atveju – konkreti su kiekvieno keleivio kelione susijusi žala, kuriai atlyginti kiekvienu atveju reikia įvertinti jos dydį, todėl atlyginimas gali būti tik *a posteriori* ir konkretus.

ETT taip pat pasisakė, kad atitinkamos Monrealio konvencijos nuostatos reglamentuoja tik tas sąlygas, kuriomis, vėluojant skrydžiui, atitinkami keleiviai gali pareikšti ieškinius dėl konkrečių nuostolių atlyginimo, t. y. kompensacijos, vežėjams, atsakingiems už dėl šio vėlavimo sukeltą žalą. Teismo nuomone, iš Monrealio konvencijos nuostatų nematyti, kad jos rengėjai būtų siekę apsaugoti šiuos vežėjus nuo bet kokia kitokia forma pateikiamų reikalavimų, ypač nuo tų, kuriuos galėtų nustatyti valdžios institucijos tam, kad standartiškai ir nedelsiant būtų atlyginta žala, kurią sudaro nemalonumai dėl vėlavimo vežant keleivius oru, nesukeliant jiems nepatogumų, susijusių su ieškinių dėl žalos atlyginimo pareiškimu teismuose. ETT požiūriu, Reglamento 6 str. numatyta pagalba keleiviams ir pasirūpinimas jais skrydžio atidėjimo ilgam laikui atveju yra standartiškai ir nedelsiant teiktinos žalos atlyginimo priemonės, o Monrealio konvencija nenustato naudojimosi jomis sąlygų. Todėl Reglamento 6 str. nuostata paprasčiausiai yra papildoma priemonė Monrealio konvencijoje įtvirtintos priemonės atžvilgiu ir negali būti laikoma nesuderinama su šia konvencija.

Šis ETT sprendimas susilaukė stiprios kritikos. Buvo teigiama, kad ETT klydo bandydamas išskirti skirtingus keleivių teisių įgyvendinimo būdus pagal Reglamentą ir Monrealio konvenciją, nes, oro vežėjui pažeidus savo prievoles keleiviui pagal Reglamentą, pastarasis neturi kitos alternatyvos, kaip tik pateikti skundą neteisimine tvarka kompetentingai institucijai, o jeigu šis netenkinamas – kreiptis į teismą dėl žalos, kuri kyla oro vežėjui nevykdant Reglamento numatytų prievolių, atlyginimo¹⁵. Be to, sprendimas išskirti dviejų rūšių žalą neturįs jokio teisinio pagrindo. Žala, kurią ETT įvardijo kaip tapačią visiems keleiviams, realybėje gali smarkiai skirtis. Teismas visiškai neatsižvelgė į Reglamento 6 str. c p. iii papunktį, kuris numato, kad tam tikrais atvejais oro vežėjai privalo grąžinti keleiviui pinigus už bilietą. Vienam keleiviui gali tekti grąžinti mažiau nei šimtą eurų, o kitam – kelis tūkstančius¹⁶. Teismo sprendimo kritikai taip pat akcentavo, kad Monrealio konvencijos 19 str. įtvirtintas terminas „žala“, atsižvelgiant į bendrosios kompetencijos teismų praktiką analogiškose bylose aiškinant šios konvencijos pirmtakės Varšuvos konvencijos nuostatas, apima ir Reglamento įtvirtintą oro vežėjo prievolę pasirūpinti keleiviu pasiūlant nemokamą apgyvendinimą,

¹⁵ *Cit op. 13, p. 143., cit. op. 7.*

¹⁶ *Cit. op. 7.*

transportavimą, maitinimą ir bilietų kompensavimą, todėl Monrealio konvencija apima ir Reglamento reguliuojamus teisinius santykius¹⁷. Buvo pabrėžiama, kad Jungtinės Karalystės Lordų rūmai ir Jungtinių Amerikos Valstijų (toliau – JAV) Aukščiausiasis Teismas savo sprendimuose yra aiškiai pasisakę, kad Monrealio konvencijos išskirtinumas pasireiškia tuo, jog oro vežėjams ieškiniai gali būti pateikiami tik šios konvencijos pagrindu ir oro keleiviai negali naudotis jokiais kitais teisių gynimo būdais, kurie gali būti numatyti tos šalies, kurioje oro keleivis pasirenka reikšti ieškinį, teisės. Teismai tokį Monrealio konvencijos išskirtinumą grindžia tuo, kad jos tikslas yra unifikuoti tarptautinio vežimo oru taisykles, todėl negalima teigti, jog konvencijos rengėjai būtų siekę priversti oro vežėjus paklusti skirtingoms neunifikuotoms kiekvienos šios konvencijos šalies nustatytoms oro vežėjų atsakomybės taisyklėms. Todėl ieškinys pagal Monrealio konvencijos 29 str. gali būti pareiškiamas nepriklausomai nuo to, ar jo pagrindas kyla iš privatinės, ar iš viešosios teisės¹⁸.

Darbo autoriaus nuomone, ES teisės aktų leidėjas vis dėlto turėjo išsamiau įvertinti Reglamento ir Monrealio konvencijos suderinamumo aspektus, nes atsižvelgiant į sprendimo kritikų argumentus, generalinio advokato ir ETT nuomonių skirtumus bei sprendimo motyvus, galima daryti prielaidą, jog ETT teko tam tikra prasme suktis iš padėties interpretuojant Reglamentą ir siekiant pagrįsti jo suderinamumą su Monrealio konvencija. Pažymėtina, kad pastarosios pirmtakė 1929 m. Varšuvos konvencija buvo sudaryta siekiant apsaugoti tuomet dar jauną ir pažeidžiamą aviacijos industriją nuo galimai pragaištingų ieškinų, todėl joje buvo įtvirtinta vadinamoji „griežtoji“ oro vežėjų atsakomybė, tačiau nustatytos tos atsakomybės ribos¹⁹. Dabar aviacijos industrijos ir keleivių padėtis yra akivaizdžiai pasikeitusi, ir būtent keleiviai, kaip vartotojai, yra silpnoji šalis. Todėl suprantamas ETT noras aiškinti ES teisę ir Reglamentą atsižvelgiant į jo tikslus taip, kad būtų užtikrintas kuo aukštesnis vartotojų apsaugos lygis visoje ES. Vis dėlto ETT galėjo skirti daugiau dėmesio situacijos įvertinimui ir išsamiau argumentuoti savo sprendimo dalį dėl Reglamento suderinamumo su Monrealio konvencija, nes priimtas sprendimas kelia kai kurių abejonių dėl jo pagrįstumo. Bet kokiu atveju minėtasis sprendimas yra galutinis ir neskundžiamas, o savo poziciją dėl Reglamento santykio su Monrealio konvencija ETT nuosekliai kartoja ir vėlesniuose sprendimuose²⁰.

¹⁷ *Cit op.* 13, p. 144-147., *cit. op.* 7.

¹⁸ *Cit op.* 13, p. 144., *cit. op.* 7.

¹⁹ *Cit op.* 13, p. 147.

²⁰ Žr. Europos Teisingumo Teismo 2008 m. gruodžio 22 d sprendimą byloje C-549/07, *Friederike Wallentin-Hermann v Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA*, ECR I – 1061, 2009 m. liepos 9 d sprendimą byloje C-204/08, *Peter Rehder v Air Baltic Corporation*, ECR I-0000, 2009 m. lapkričio 19 d sprendimą sujungtose bylose C 402/07 ir C 432/07 *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon v Condor*

4. REGLAMENTO TAIKymo SRITIS

Reglamentas yra taikomas keleiviams, išvykstantiems iš oro uosto, esančio ES valstybės teritorijoje, kuriai taikoma Sutartis dėl ES veikimo²¹, ir keleiviams, vykstantiems iš trečiosios šalies oro uosto į oro uostą, esantį ES valstybės teritorijoje, kuriai taikoma Sutartis²², nebent jie gautų lengvatų ar kompensaciją ir toje trečiojoje šalyje jiems būtų suteikta pagalba, jeigu atitinkamą skrydį vykdomas oro vežėjas yra ES oro vežėjas²³. ES oro vežėju yra laikomas oro vežėjas, turintis galiojančią veiklos licenciją, kurią ES valstybė išdavė pagal 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo nuostatus²⁴.

Reglamentas yra taikomas tiek vykdamas reguliarius, tiek ir užsakomuosius skrydžius²⁵ su sąlyga, kad keleivis turi patvirtintą atitinkamo skrydžio rezervavimą²⁶ ir atvyksta registruotis laiku, t. y. oro vežėjo, turizmo kelionių organizatoriaus ar įgaliotojo asmens nurodytu laiku, o jeigu laikas nenurodytas, – ne vėliau kaip likus 45 minutėms iki paskelbto išvykimo laiko. Reglamentas netaikomas keleiviams, keliaujantiems nemokamai, arba taikant mažesnę tarifą, kuriuo tiesiogiai ar netiesiogiai negali pasinaudoti visuomenė. Tačiau jis taikomas keleiviams, turintiems bilietus, išduotus pagal keleivių lojalumo programą arba kitą oro vežėjo ar turizmo kelionių organizatoriaus komercinę programą²⁷. Pažymėtina, kad Reglamentas netaikomas tuo atveju, kai keleiviai skraidinami sraigtasparniais ar kitokiais skraidymo aparatais, neturinčiais variklio.

Reglamentas taikomas visose ES valstybėse. Atkreiptinas dėmesys, kad remiantis Sutarties dėl ES veikimo 349 str. keleivis, skrendantis iš Gvadelupos, Prancūzijos Gvianos, Martinikos, Reuniono, Sen Bartelemy, Sen Marteno, Azorų, Maderos ir Kanarų salų, bus traktuojamas kaip skrendantis iš ES valstybės²⁸. Reglamentas taip pat taikomas ir keleiviams, skrendantiems į Islandiją, Norvegiją bei Šveicariją, kurios nėra ES valstybės, arba iš jų. Islandija ir Norvegija yra Europos laisvosios prekybos asociacijos (toliau – ELPA) narės. Europos ekonominės erdvės sutartis, įsigaliojusi 1994 m. sausio 1 d., ES bendrąją rinką išplėtė į tris iš keturių ELPA šalių, t. y. į Norvegiją, Islandiją ir

Flugdienst GmbH (C-402/07) ir Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz v Air France SA (C-432/07), ECR I-0000.

²¹ Reglamento 3 str. 1d. a punktas.

²² Turima omenyje Sutartis dėl ES veikimo.

²³ *Cit op. 21.*, 3 str. 1d. b punktas.

²⁴ *Cit op. 21.*, 2 str. c punktas.

²⁵ *Cit op. 21.*, 5 konstatuojamoji dalis.

²⁶ *Cit op. 21.*, 2 str. g punktas: rezervavimas – tai faktas, kad keleivis turi bilietą ar kitą įrodymą, kuriame nurodyta, kad oro vežėjas arba turizmo kelionių organizatorius rezervavimą patvirtino ir įregistravo.

²⁷ *Cit op. 21.*, 3 str. 3 d.

²⁸ Europos Komisijos Energetikos ir transporto generalinio direktorato informacinis dokumentas: Atsakymai į klausimus dėl Reglamento Nr. 261/2004 taikymo, p. 4. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2010-02-11]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/doc/2008/q_and_a_en.pdf> [žiūrėta 2010-02-11].

Lichtenšteiną. Šveicarija, ketvirtoji ELPA narė, nepriklauso Europos ekonominei erdvei ir ryšius su ES palaiko ir plėtoja platesnių dvišalių sutarčių pagrindu²⁹. Reglamento galiojimo teisinis pagrindas Norvegijoje ir Islandijoje yra 2004 m. gruodžio 3 d. ELPA jungtinio komiteto sprendimas Nr. 171/2004³⁰. ES teisės taikymas Šveicarijoje oro transporto srityje galimas Europos Bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimo dėl oro transporto pagrindu³¹. Reglamento galiojimo teisinis pagrindas Šveicarijoje – 2006 m. spalio 18 d. Bendrijos ir Šveicarijos oro transporto komiteto sprendimas Nr. 1/2006³².

4.1. Reglamento taikymo srities teritorijos atžvilgiu probleminiai aspektai

Nagrinėjant Reglamento nuostatas dėl taikymo srities, kyla klausimas, ar yra galimybė ir kokiomis priemonėmis priversti jų laikytis ne ES valstybių oro vežėjus (toliau – ne ES oro vežėjai), kurie vykdo skrydį iš oro uosto, esančio ES teritorijoje. Būtų galima teigti, kad galimybė atšaukti skrydžių leidimą dėl Reglamento nuostatų nesilaikymo yra tinkama sankcija, tačiau su aviacija susijusius ES valstybių ir trečiųjų valstybių santykius reguliuoja dvišaliai susitarimai, kurie nustato išsamų sąrašą atvejų, kai leidimai ir licencijos gali būti atšaukiami, tačiau į jį neįeina Reglamento nuostatų pažeidimas³³. Kita vertus, ne ES oro vežėjui vis tiek kyla atsakomybė tuo atveju, jeigu jis pažeidžia Reglamento nuostatas, nes pats pažeidimas įvyksta ES teritorijoje. Taip pat pastebėtina, kad ES oro vežėjų ir ne ES oro vežėjų prievolės vykdant skrydžius iš trečiųjų valstybių į ES valstybes nėra tapačios, nes tik ES oro vežėjai yra įpareigojami teikti pagalbą savo keleiviams pagal Reglamento nuostatas. Pavyzdžiui, skrydį iš JAV į ES valstybę vykdantis JAV oro vežėjas neprivalo suteikti pagalbą keleiviams skrydžio atšaukimo ar vėlavimo atveju, o atsisakymo skraidinti keleivį kompensacijos schema pagal JAV teisę yra kur kas palankesnė oro vežėjams³⁴. Vadinasi keleivis, kuris skrenda iš Londono į Los Andželą ir atgal, o skrydį vykdo ne ES oro vežėjas, skrisdamas į priekį galės naudotis Reglamento taikoma apsauga jo teisių pažeidimo atveju, tačiau skrisdamas atgal atsidurs blogesnėje padėtyje, nes negalės naudotis tokia pat teisine apsauga. Keleivių teisių požiūriu, skirtingas analogiškos situacijos traktavimas (pvz., skrydžio atšaukimas), kai vykstama iš skirtingų oro uostų, yra visiškai nelogiškas ir pažeidžia jų teises.

²⁹ Plačiau žr. Europos ekonominės erdvės parama. Bendra informacija [interaktyvus]. [Žiūrėta 2010-03-12]. Prieiga per internetą: <http://www.finmin.lt/finmin.lt/failai/europos_ekon_erdves_parama/bendra_info.pdf> [Žiūrėta 2010-03-12].

³⁰ OL, 2005 L 133, p. 21-22.

³¹ OL, 2002 L 114, p. 73-86.

³² OL, 2006 L 298, p. 23-24.

³³ ARNOLD, Kinga. Application of Regulation (EC) No. 261/2004 on Denied Boarding, Cancellation and Long Delay of Flights. *Air and Space Law*, 2007, vol. XXXII/2, p. 94.

³⁴ *Cit. op.* 33, p. 94

Tačiau reikia atsižvelgti į sąlygas, kuriomis buvo priimtas Reglamentas. Pagal Europos Komisijos pradinio projekto 3 str. 1 d. jis turėjo būti taikomas keleiviams, vykstantiems iš trečiosios šalies į ES valstybę, jeigu jie sudarė sutartį su ES oro vežėju arba turizmo kelionių organizatoriumi dėl kelionės paketo, kuris buvo siūlomas parduoti ES teritorijoje³⁵. Vėlesniame Europos Tarybos dokumente, kuriame išdėstytas peržiūrėtas Reglamento projektas, nurodoma, kad vienas iš dviejų „svarbių neišspręstų klausimų“ yra konkrečiai susijęs su Reglamento taikymo apimtimi skrydžių iš trečiųjų šalių atžvilgiu, kuri dabar apibrėžta Reglamento 3 str. 1 d. b punkte. Ilgas paaiškinimas išnašoje dėl šio punkto teksto (tuo metu jis atitiko galiausiai priimtą tekstą) atskleidžia, kad kai kurios ES valstybės pasisakė už apsaugos taikymą ir trečiosios šalies oro uoste skrydžiui į Bendrijoje esančią paskirties vietą užsiregistravusiems keleiviams, bet kitos valstybės tam prieštaravo. Taip pat įvairiais aspektais buvo svarstomos galimos eksteritorialumo, negalėjimo taikyti Reglamento ir keleivių diskriminavimo problemos³⁶.

Galutinis Reglamento variantas nenumato apsaugos keleiviams, kurie skrenda iš trečiosios šalies į ES valstybę, kai skrydį vykdo ne ES oro vežėjas. 2005 m. vasario 16 d. pranešime spaudai, kuris buvo paskelbtas Reglamento įsigaliojimo išvakarėse, Komisija, aiškindama, kodėl naujasis Reglamentas netaikomas ne ES oro vežėjo vykdomiems skrydžiams iš trečiosios šalies į ES valstybę, užsiminė apie galimas eksteritorialumo problemas³⁷. Tačiau Reglamente yra nuostata, kad Komisija iki 2007 m. sausio 1 d. privalo pateikti Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą dėl Reglamento galimo taikymo srities išplėtimo įtraukiant keleivius, sudariusius sutartį su ES oro vežėju arba turinčius skrydžio rezervavimą, kuris yra organizuotos turistinės kelionės, kuriai taikoma Direktyva 90/314/EEB³⁸, dalis, ir kurie vyksta iš trečiosios šalies oro uosto į ES valstybėje esantį oro uostą, kai skrydžius vykdo ne ES oro vežėjai³⁹. Komisijos užsakymu 2007 m. nepriklausoma transporto konsultantų kompanija atliko išsamų Reglamento taikymo tyrimą ir savo išvadose nepritarė galimam jo taikymo srities išplėtimui į veikimo sritį įtraukiant skrydžius iš trečiųjų valstybių oro uostų, kai skrydžius vykdo ne ES oro vežėjai. Esą kiltų eksteritorialumo problema, nes Reglamentas būtų taikomas ir tais atvejais, kai ne ES oro vežėjai pažeistų jame numatytas oro keleivių teises trečiųjų valstybių teritorijoje. Todėl neatmestina galimybė, kad ne ES valstybės teismas gali

³⁵ *Cit. op.* 3.

³⁶ 2008 m. kovo 6 d. generalinės advokatės E. Sharpston nuomonė byloje C 173/07, *Emirates Airlines Direktion für Deutschland v Diether Schenkel*.

³⁷ *Ibid*

³⁸ 1990 m. Birželio 13 d. Tarybos direktyva dėl kelionių, atostogų ir organizuotų išvykų paketų 90/314/EEB. OL, 1990 L 158, p. 132-137.

³⁹ *Cit. op.* 21, 17 str.

atsisakyti taikyti Reglamentą, motyvuodamas eksteritorialumu arba jo neatitikimu Monrealio konvencijai, nes ETT sprendimas šiuo klausimu ne ES valstybių teismų nesaisto⁴⁰. Atsižvelgiant į tokius argumentus, vis dėlto galima teigti, kad minėtas skirtingas analogiškos situacijos traktavimas šiuo atveju yra objektyviai pateisinamas.

Jeigu skrydį iš ne ES valstybės į ES valstybę oro vežėjai vykdo pagal bendrojo kodo sutartį (*code-share agreement*)⁴¹, jų prievolės pasirūpinti keleiviais yra nustatomos pagal tos šalies, kurioje jiems buvo išduota skrydžio licencija, teisę. ES oro vežėjai yra saistomi Reglamento nuostatų ir privalo suteikti jame numatytą pagalbą ir ne ES oro vežėjo, kuris yra parduodantysis oro vežėjas, keleiviams, jeigu skrydį vykdomas oro vežėjas yra ES oro vežėjas. O ne ES oro vežėjams taikoma jų valstybės teisė, todėl iš parduodančiojo oro vežėjo bilietus įsigijusiems keleiviams gali būti netaikoma Reglamento numatyta apsauga, net jeigu parduodantysis oro vežėjas yra ES oro vežėjas. Todėl labai svarbu, kad pasirašydami bendrojo kodo sutartis ES oro vežėjai sudarytų susitarimus dėl taisyklių ir procedūrų, kurias ne ES oro vežėjai taikytų oro keleivių teisių pažeidimų atveju⁴².

Reglamento 3 str. 1 d. nurodyta, kad jis taikomas keleiviams, išvykstantiems iš oro uosto, esančio ES valstybės teritorijoje, kuriai taikoma Sutartis, ir keleiviams, vykstantiems iš trečiosios šalies oro uosto į oro uostą, esantį ES valstybės teritorijoje, kuriai taikoma Sutartis, nebent jie gautų lengvatą ar kompensaciją ir toje trečiojoje šalyje jiems būtų suteikta pagalba, jeigu atitinkamą skrydį vykdomas oro vežėjas yra ES oro vežėjas. Taikant Reglamentą praktikoje iškilo klausimas, ar Reglamento apsauga taikoma keleiviui tais atvejais, kai jis rezervuoja skrydį, kurį vykdo ne ES oro vežėjas, be nutūpimo⁴³ pirmyn ir atgal iš ES valstybės į ne ES valstybę ir kai skrydis yra atšaukiamas,

⁴⁰ Steer Davies Gleave. Review of Regulation 261/2004 [interaktyvus] 2007 [žiūrėta 2010-02-15] p. 93-94. Prieiga per internetą:

<http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/studies/doc/2007_02_review_regulation_261_2004_report_en.pdf> [žiūrėta 2010-02-15].

⁴¹ Pagal šią sutartį vienas oro vežėjas leidžia kitam oro vežėjui naudotis jam Tarptautinės oro transporto asociacijos suteiktu dviejų skaitmenų kodu ir pardavinėti bilietus į savo vykdomus skrydžius. Paprastai bendro kodo skrydžio atveju oro vežėjai pasidalina fiziškai orlaivyje esančias vietas ir kiekvienas nepriklausomai vienas nuo kito parduoda bilietus į savo vietas (gali netgi skirtis jų kainos). Kiekvienas oro vežėjas atskirai įtraukia skrydį su savo kodu ir skrydžio numeriu į tvarkaraščius ir kompiuterines bilietų rezervavimo sistemas (CRS), todėl oro keleivis pasirinktinai gali įsigyti bilietą iš abiejų oro vežėjų į tą patį skrydį. Skrydį techniškai vykdo vienas oro vežėjas (*operating carrier*), o oro vežėjas, kuris pardavinėja bilietus vadinamas parduodančiuoju oro vežėju (*marketing carrier*). Praktiškai tai reiškia, jog du arba daugiau reisų yra fiziškai atliekami vienu orlaiviu. Pavyzdžiui, bendro kodo sutartis tarp United Air Lines ir Lufthansa leidžia oro vežėjams tvarkaraštyje vienu metu tuo pačiu laiku atskirai nurodyti du skrydžius iš Čikagos į Frankfurtą kaip UA940 ir LH6431, nors iš tiesų skrydis yra vienas ir jį vykdo United Air Lines orlaivis. Plačiau žr. LEE, Darin. *Advances in Airline Economics, Volume 1: Competition Policy and Antitrust*. The Netherlands: Elsevier Science, 2006, p. 93, 110, 164.

⁴² *Cit. op.* 33, p. 94-95

⁴³ Aviacijos praktikoje žinomas kaip *non-stop flight*. Tai nepertraukiamas skrydis, kai neatliekamas tarpinis nusileidimas, skrendama tiesiogiai iš taško A į tašką B nenusileidžiant. Plačiau žr. SCHMID, Ronald. Die

atidedamas arba keleivį atsisakoma vežti ne ES valstybėje⁴⁴. Analogiškas klausimas iškyla, kai oro keleivis užsisako tiesioginį skrydį⁴⁵ iš ES valstybės į ne ES valstybę su tarpiniu nutūpimu trečiojoje valstybėje ir skrydis atšaukiamas, atidedamas ar keleivį atsisakoma vežti atkarpoje tarp dviejų ne ES valstybių⁴⁶.

Vokietijos teismų praktika šiuo klausimu buvo nevienoda. Vieni pirmosios instancijos teismai laikėsi pozicijos, kad tokiu atveju nustatant, iš kurios šalies išvyko keleivis, reikia skrydžio sąvoką aiškinti ne kaip kelionę pirmyn ir atgal, o kaip kelionę iš taško A į tašką B, ypač tais atvejais, kai tarp skrydžių pirmyn ir atgal yra ilgesnis laiko tarpas, nes priešingas aiškinimas prieštarautų pačiam Reglamento tekstui. Be to, skrydžiai gali būti vykdomi skirtingų oro vežėjų ir atšaukiami atskirai⁴⁷.

Tačiau buvo ir kitoks požiūris teigiant, kad tuo atveju, kai bilietas pirmyn ir atgal rezervuojamas kartu ir kelionei pirmyn ir atgal sudaroma viena sutartis, Reglamento apsauga galioja ir tada, kai skrydis atšaukiamas ne ES valstybės oro uoste. Toks aiškinimas buvo grindžiamas Monrealio konvencijos 1 str. 3 d., kuri nustato, kad vežimas, kurį atlieka keletas vežėjų paeiliui, yra laikomas vienu vežimu, jeigu šalys pripažįsta jį kaip vieningą veiklą, dėl kurios buvo susitarta sudarius vieną ar keletą sutarčių, ir jeigu jis nepraranda savo tarptautinio pobūdžio vien dėl to, kad vieną ar keletą sutarčių numatoma vykdyti tikrai vienos valstybės teritorijoje⁴⁸. Šiai pozicijai buvo pritarta ir teisės mokslininkų darbuose, teigiant, kad turi būti orientuojamasi į visą skrydį,

Rechtsprechung zur Flugverspätung und zur Änderung von Flugrouten: Zeit zum Umdenken?! In *Reiserecht aktuell* [interaktyvus] 2005 (Heft 4) [žiūrėta 2010-03-05], p. 151-157. Prieiga per internetą: <http://www.ronald-schmid.de/p2005_rra-01.html> [žiūrėta 2010-03-05].

⁴⁴ Pavyzdžiui, oro keleivis užsisakė skrydį iš Berlyno į Bankoką ir atgal, o skrydis atšaukiamas arba oro keleivį atsisakoma vežti Bankoke.

⁴⁵ Skrydis tarp dviejų vietovių su tarpinio nusileidimo galimybe, tačiau be persėdimo ir išsaugant skrydžio numerius. Prof. dr. Ronald Schmid teigia, jog skirtumo tarp „skrydžio be nutūpimo“ ir „tiesioginio skrydžio“ traktavimas pastarąjį laikant skrydžiu su tarpiniu nusileidimu yra neteisingas ir klaidinantis, nes dažnam vartotojui terminas tiesioginis skrydis reiškia nepertraukiamą skrydį. Pasak jo, skrydis su tarpiniu nutūpimu turėtų būti išaiškinamas kitaip, pvz., kaip „tarpinio nutūpimo skrydis“, ir negali būti aiškinamas kaip tiesioginis skrydis. Kalbėti apie tiesioginį skrydį bet kuriuo atveju galima tik tada, kai pasiekiamas galutinis tikslas nepaisant techninių operacinių priežasčių (pvz., orlaivis dėl savo tipo negali nuskristi numatyto atstumo nenusileisdamas), kurios yra numatytos iš anksto skrydžiui nutraukti. Plačiau žr. *Cit. op.* 43.

⁴⁶ Kaip pavyzdį galima pateikti situaciją, kai oro keleivis užsisakė skrydį iš Frankfurto į Bankoką ir atgal, su tarpiniu nutūpimu Dubajuje ir skrydis buvo atšauktas atkarpoje Dubajus – Bankokas.

⁴⁷ Vokietijos Berlyno miesto apylinkės teismo 2005 m. gruodžio 14 d. sprendimas byloje Nr. 11 C 206/05. Prieiga per internetą: <<http://urteilsdatenbank.reise-recht-wiki.de/AG-Berlin-Mitte-Ersatzflug-Flugkosten-Flugbuchung-Fluggesellschaft-Erstattung-Rueckzahlung-Schadensersatz-Gerichtsstand.html>> [žiūrėta 2010-02-15].

⁴⁸ Vokietijos Frankfurto prie Maino miesto apylinkės teismo 2006 m. rugpjūčio 24 d. sprendimas byloje Nr. 31 C 1457/06-17, prieiga per internetą: <<http://urteilsdatenbank.reise-recht-wiki.de/AG-Frankfurt-Main-Annulierung-Gerichtsstand-technischer-Defekt-Rundflug-Betrachtung.html>> [žiūrėta 2010-02-26], Vokietijos Frankfurto prie Maino miesto apylinkės teismo 2007 m. sausio 24 d. sprendimas byloje Nr. 29 C 499/06-46, prieiga per internetą: <<http://urteilsdatenbank.reise-recht-wiki.de/AG-Frankfurt-Verspätung-Flug-Anschlussflug-Weiterflug-Annulierung-Erstattung-Entschädigung-Fluggesellschaft.html>> [žiūrėta 2010-02-15], NIEHUUS, Mark. *Reiserecht in der anwaltlichen Praxis*. Bonn: DeutscherAnwaltVerlag, 2008. p. 496.

o ne į kažkurį jo atkarpą, be to, nėra svarbu, kiek ir kaip ilgai skrydis buvo nutraukiamas dėl tarpinių sustojimų⁴⁹. Kai kurie autoriai netgi siūlė patikslinti Reglamentą ir nurodyti, kad tiesioginio skrydžio atveju oro keleivio išvykimo vieta būtų laikoma jo pirminio įlipimo į orlaivį vieta, todėl net jeigu skrydis vėluotų ar būtų atšauktas ne ES valstybėje, Reglamento suteikiama apsauga vis tiek galiotų⁵⁰. Analogiškoje byloje Vienos komercinis teismas taip pat laikėsi pozicijos, kad kartu rezervuoti skrydžiai pirmyn ir atgal sudaro vieną skrydį⁵¹. Tokia pozicija iš esmės atitiko bendrosios kompetencijos teismų praktiką aiškinant Monrealio konvencijos nuostatas. JAV Niujorko Pietų apygardos teismas panašioje byloje⁵² konstatavo, kad kai yra išsigyjamas oro vežėjo bilietas pirmyn ir atgal, paskirties vieta yra pirminė išvykimo vieta, nurodyta vežimo sutartyje tarp keleivio ir oro vežėjo, o ne kelionės pirmyn atkarpos galutinis punktas. Jis taip pat pabrėžė, kad oro keleivio subjektyvūs ketinimai, susiję su kelionės tikslu, nėra reikšmingi⁵³. Europos Komisija ir kai kurie teisės specialistai laikėsi priešingos nuomonės – Reglamentas netaikomas tuo atveju, kai skrydis atšaukiamas tarpinio nutūpimo metu ne ES valstybėje ir atvykimo vieta yra ne ES valstybėje⁵⁴.

Frankfurto prie Maino Aukštesnysis žemės teismas, nagrinėdamas dar vieną panašią bylą⁵⁵, 2007 m. kovo 7 d. nutartimi kreipėsi į ETT dėl prejudicinio sprendimo, siekdamas išsiaiškinti, ar Reglamento 3 str. 1 d. a punktas taikomas kelionei pirmyn ir atgal, kai išvykę iš ES valstybės, kuri turi laikytis Sutarties dėl ES veikimo⁵⁶, teritorijoje esančio oro uosto keleiviai į jį grįžta skrydžiu iš trečiosios šalies oro uosto. Jis taip siekė išsiaiškinti, ar šios nuostatos aiškinimui turi įtakos tai, kad skrydis pirmyn ir skrydis atgal

⁴⁹ FÜHRICH, Ernst. Die Fluggastrechte der VO (EG) Nr. 261/2004 in der Praxis. In *Sonderbeilage der MDR (Monatszeitschrift Deutsches Recht)* [interaktyvus] zu Heft 7, 2007 [žiūrėta 2010-03-25] p. 6-7.

Prieiga per internetą: <<http://www.reiserecht-fuehrich.de>> [žiūrėta 2010-03-25].

⁵⁰ DIEDERIKS-VERSCHOOR, Philepina, Henrietta, Isabella. *An Introduction to Air Law: Eight Revised Edition*. The Netherlands: Kluwer Law International, 2006. p. 160; 35. SCHAFFHÄUSER-ZANDKE, Birgit. No Frills – No Rights? Unfair Conditions of Carriage of Low Cost Airlines. In *Handbook of Low Cost Airlines. Strategies, Business Processes and Market Environment*. Edited by Groß Sven and Schröder Alexander. Berlin: Erich Schmidt Verlag GmbH & Co., 2007, p. 143.

⁵¹ LURGER, Brigitta, AUGENHOFER, Susanne. *Österreichisches und Europäisches Konsumentenschutzrecht*. Wien: Springer Verlag, 2008. p. 98;

⁵² Ieškovė buvo užsisakiusi bilietą iš Londono į Niujorką ir atgal. Skrydžio pirmyn metu ji nusidegino karštu gėrimu ir pareiškė ieškinį Niujorko Pietų apygardos teisme, motyvuodama tuo, jog pagal Monrealio konvencijos 33 str. 1 d. ieškinys teismingas paskirties vietos (*place of destination*) teismui. Atsakovas ginčijo, jog Niujorko Pietų apygardos teismas neturi jurisdikcijos nagrinėti ginčą, nes paskirties vieta yra Londonas.

⁵³ JAV Niujorko Pietų apygardos teismo 2007 m. vasario 6 d. sprendimas byloje *Baah v Virgin Atlantic Airways Limited* 06 Nr. Civ. 11514 (SHS), prieiga per internetą: <<http://www.websupp.org/data/SDNY/1:06-cv-11514-16-SDNY.pdf>> [žiūrėta 2010-03-15].

⁵⁴ *Cit. op.* 33, *Cit. op.* 28, p. 3.

⁵⁵ Ieškovas užsisakė skrydį pirmyn ir atgal iš Diuseldorfo į Manilą per Dubajų, kurį vykdė ne ES valstybės narės oro vežėjas. Skrydis atgal iš Manilos buvo atšauktas, todėl ieškovas kreipėsi į teismą reikalaudamas kompensacijos ir teigė, jog buvo atšauktas Vokietijoje prasidėjęs skrydis.

⁵⁶ Iki 2009 m. gruodžio 1 d. vadinosi Europos Bendrijos steigimo sutartimi.

rezervuojami tuo pačiu metu. ETT savo sprendime⁵⁷ iš esmės rėmėsi generalinės advokatės išvadoje išsakytais argumentais. Jis pažymėjo, kad Reglamento 8 str. 2 d. minimas „paketo dalimi“ esantis skrydis. Tai reiškia, kad skrydis ir kelionė nėra tas pats ir kad kelionę gali sudaryti keli skrydžiai. ETT pakartojo generalinės advokatės argumentą, kad tokio atvejo, kai keleiviai išvyksta iš trečiosios valstybės oro uosto, nenumato Reglamento 3 str. 1 d. a punktas, todėl minėtajam atvejui Reglamentas gali būti taikomas tik tada, jeigu yra įvykdyta to paties 3 str. 1 d. b punkte numatyta sąlyga – jeigu skrydį vykdomas oro vežėjas yra ES oro vežėjas. Taip pat ETT konstatavo, kad jeigu „skrydis“ Reglamento 3 str. 1 d. a punkto požiūriu būtų suprantamas kaip kelionė pirmyn ir atgal, iš esmės sumažėtų keleiviams pagal Reglamentą teiktina apsauga, o tai prieštarautų jo tikslui užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį. Be to, Reglamento 4, 5 ir 8 straipsnių pirmosiose dalyse numatyti įvairių žalos, kuri gali kilti dėl skrydžio, rūšių atlyginimo atvejai, tačiau nenumatyta, kad viena iš šių žalos rūšių dėl to paties skrydžio gali kilti kelis kartus. Tokiomis aplinkybėmis keleiviai, kurių pirminė išvykimo vieta buvo ES teritorijoje esantis oro uostas, galėtų prašyti apsaugos tik vieną kartą, jeigu tą pačią žalą jie patirtų skrisdami pirmyn ir atgal. O jeigu Reglamento 3 str. 1 d. a punktas būtų aiškinamas taip, kad skrydis apima kelionę ir pirmyn, ir atgal, iš keleivių taip pat būtų atimtos teisės, kurias jie turi tuo atveju, kai skrydį iš ES valstybės teritorijoje esančio oro uosto vykdo ne ES vežėjas. Tokio skrydžio keleiviai, kurių pirmoji išvykimo vieta buvo trečiosios šalies oro uostas, negalėtų naudotis Reglamento teikiama apsauga. Tačiau keleiviams, išvykstantiems į kelionę tuo pačiu skrydžiu, ši apsauga būtų teikiama, nes jie būtų laikomi kaip išvykstantieji iš ES valstybės teritorijoje esančio oro uosto. Tokiomis aplinkybėmis to paties skrydžio keleiviai, kurie turi būti vienodai apsaugomi nuo dėl skrydžio kylančių žalingų padarinių, būtų vertinami skirtingai. ETT padarė išvadą, kad tai prieštarautų vienodo vertinimo principui, kuris reikalauja, kad panašios situacijos nebūtų vertinamos skirtingai, o skirtingos situacijos – vienodai, jeigu toks vertinimas negali būti objektyviai pagrįstas. Todėl jis nusprendė, kad skrydis yra vežimo oro transportu operacija, taigi tam tikra šio vežimo „dalis“, kurią vykdo oro vežėjas pagal nustatytą tvarkaraštį. Tuo tarpu sąvoka „kelionė“ yra susijusi su keleiviu, kuris pasirenka paskirties vietą ir vyksta į ją oro vežėjų vykdomais skrydžiais. Kelionė, kurią paprastai sudaro vykimas pirmyn ir atgal, apibrėžiama pirmiausia atsižvelgiant į individualų ir konkretų keliavimo tikslą. ETT konstatavo, kad Monrealio konvencijos numatytų pareigų apimtis niekaip nėra siejama su skrydžio sąvoka, kuri taip pat nėra vartojama šios konvencijos

⁵⁷ Europos Teisingumo Teismo 2008 m. liepos 10 d. sprendimas byloje C-173/07, *Emirates Airlines Direktion für Deutschland v Diether Schenkel* ECR I-5237.

tekste. Pagal Monrealio konvenciją vežimas, kurį atlieka keletas vežėjų paeiliui, yra laikomas „vienu vežimu“, ypač jeigu dėl jo buvo susitarta sudarius vieną sutartį. Kadangi ši vieno vežimo sąvoka susijusi su kelių keleivio pasirinktų maršrutų seka, ji labiau panaši į kelionės sąvoką. Todėl ETT nusprendė, kad Monrealio konvencija neturi lemiamos įtakos „skrydžio“ sąvokos Reglamento požiūriu aiškinimui, ir konstatavo, kad Reglamento 3 str. 1 d. a punktą reikia aiškinti taip, kad jis netaikomas kelionei pirmyn ir atgal, kai iš ES valstybės, kuriai taikomos Sutarties dėl ES veikimo nuostatos, teritorijoje esančio oro uosto išvykę keleiviai grįžta į šį oro uostą skrydžiu iš trečiosios šalies oro uosto, o šios nuostatos aiškinimui neturi įtakos tai, kad skrydžiai pirmyn ir atgal rezervuojami tuo pačiu metu. ETT taip pat pažymėjo, kad tas faktas, jog keleiviai atlieka vieną rezervavimą, neturi įtakos dviejų skrydžių savarankiškumui.

Šis ETT sprendimas teisininkų bendruomenės nenustebino, jo argumentai vertinami kaip logiški ir nuoseklūs. Tačiau kai kurie teisės specialistai tokį sprendimą vadina ne ES oro vežėjų „Pyro pergale“, nes dėl jo gali nukentėti šių vežėjų pajamos. Skrydžiai be nutūpimų paprastai oro vežėjams kainuoja brangiau nei skrydžiai su tarpiniais nutūpimais. Tačiau po tokio ETT išaiškinimo keleiviai, siekdami užsitikrinti Reglamento numatytą apsaugą, gali pradėti rinktis skrydžius iš ES valstybių tik su ES oro vežėjais arba tik skrydžius be nutūpimo⁵⁸.

Kiti autoriai pastebi, kad ETT sprendimas vis tiek neišsprendžia visų Reglamento taikymo srities problemų. Jeigu skrydis susideda iš kelių atkarpų ir jį iš ES valstybės į trečiojoje šalyje esantį tarpinio nutūpimo punktą pagal bendrojo kodo sutartį vykdo vienas oro vežėjas, o iš to tarpinio nutūpimo punkto į kitą trečiąją šalį skrydį vykdo kitas oro vežėjas⁵⁹, diskutuotina, ar skrydis prasidėjo ES valstybėje. Reglamentas numato tik skrydį vykdančio oro vežėjo atsakomybę (šiuo atveju – ne ES oro vežėjo), tačiau, atsižvelgus į bendrojo kodo sutarties ypatumus, galima įrodinėti, kad jis vykdo ES valstybėje prasidėjusį skrydį⁶⁰.

⁵⁸ SCHMID, Ronald. Rechtsprobleme von Flugreisenden [interaktyvus] 2008-05-19 [žiūrėta 2010-02-11] p. 4. Prieiga per internetą: <http://www.fes.de/wiso/pdf/verbraucher/2008/190508/schmid_%20pospapier.pdf> [žiūrėta 2010-02-11].

⁵⁹ Pvz. jeigu Air Baltic sudarytų bendro kodo sutartį su koku nors oro vežėju ir pasiūlytų skrydžius Vilnius-Tokijas su persėdimu Stambule. Tokiją pasiektų orlaiviai su Air Baltic skrydžio numeriu, nors realiai skrydį nuo Stambulo iki Tokijo vykdytų kitas oro vežėjas. Tačiau keleivis turėtų vieną bilietą Vilnius – Tokijas.

⁶⁰ TONNER, Klaus. *Fluggastrechte und der EuGH. In Verbraucher und Recht* (VuR) [interaktyvus] Heft 6, 2009 [žiūrėta 2010-03-14]. Prieiga per internetą: <http://www.vur-online.de/beitrag/2009_6_2.html> [žiūrėta 2010-03-14].

4.2. Reglamento taikymo srities subjektų atžvilgiu probleminiai aspektai

Kai skrydį vykdančias oro vežėjas, nesudaręs sutarties su keleiviu, vykdo prievolės pagal Reglamentą, laikoma, kad jis tai daro asmens, sudariusio sutartį su tuo keleiviu, vardu⁶¹. Paprastai keleivis bilietą įsigyja pats, tačiau jis taip pat gali įsigyti turistinę kelionę iš kelionių organizatoriaus arba kelionių agentūros. Keleivių oro vežimo sutartis yra paslaugų teikimo sutartis, už kurios pažeidimą atsako paslaugų teikėjas, net jeigu sutarčiai įvykdyti jis pasitelkė trečiuosius asmenis⁶².

Lietuvos teismai nuosekliai laikosi pozicijos, kad turistų su trečiuoju asmeniu, suteikusių kelionės organizatoriui paslaugas (transporto, apgyvendinimo ir pan.), nesieja jokie teisiniai santykiai, todėl teisinė atsakomybė, kai turistas liko nepatenkintas kelione dėl netinkamai įvykdytos sutarties, nors tą sutarties dalį ir vykdė kelionės organizatoriaus pasitelktas trečiasis asmuo (pvz., oro vežėjas), taikoma kelionės organizatoriui⁶³. Kai kurie teisės mokslininkai kritikavo šią teismų poziciją nurodę, kad taip ir lieka neaišku, ar teisinė atsakomybė galėtų būti taikoma ir trečiajam asmeniui, suteikusiam kelionės organizatoriui paslaugas, jeigu to siektų ieškovas⁶⁴.

Praktikoje kyla klausimas, ar tuo atveju, kai keleivis užsisako skrydį per kelionių organizatorių kaip turistinės kelionės dalį, jis gali reikalauti iš kelionių organizatoriaus ir oro vežėjo solidariai atlyginti patirtus nuostolius, remdamasis tik Reglamentu, jeigu skrydis vėluoja, yra atšaukiamas arba keleivį atsisakoma vežti. Reglamente minima tik skrydį vykdančio oro vežėjo sąvoka, kelionių organizatorius į ją neįeina. Taigi šiuo atveju susiduriame su konkuruojančiu teisiniu reguliavimu, ir galima situacija, kai per kelionių organizatorių užsisakęs turistinę kelionę, į kurią įeina skrydis, ir pastarąjį atšaukus ar oro vežėjui atsisakius skraidinti, keleivis negalės veiksmingai apginti savo teisių, nes kelionių organizatorius teigs, kad dėl nuostolių atlyginimo pagal Reglamentą pirmiausia reikia kreiptis į oro vežėją, o pastarasis įrodinės, kad pirmiausia reikia kreiptis į kelionių organizatorių.

⁶¹ *Cit. op.* 21, 3 str. 5 d.

⁶² Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.717 str. 3 d.

⁶³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2008 m. liepos 18 d. nutartis, priimta civilinėje byloje B. Š., D. Š., G. Š., A. Š., A. S., R. S., S. S., A. S. ir V. M. S. v. UAB „Tez Tour“, Nr. 3K-3-386/2008, procesinio sprendimo kategorijos 44.6; 44.7; 54.3; Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2004 m. spalio 6 d. nutartis, priimta civilinėje byloje G. V. J., D. J., K. J. v. UAB „Novaturas“, Nr. 3K-3-524/2004, procesinio sprendimo kategorijos 16.9.; 39.6.2.13.; 39.7.; 49.3.; 54.; Kauno apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2009 m. birželio mėn. 8 d. nutartis, priimta civilinėje byloje I.S v UAB „Novaturas“, Nr. 2A-849-436/2009, procesinio sprendimo kategorija 54.3; Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2009 m. gegužės 12 d. nutartis, priimta civilinėje byloje K. M. ir T. M v UAB „Aviaekspresas“ Nr. 2A-490-611/2009, procesinio sprendimo kategorijos 54.3.; 121.15.; 121.18.; 121.21.

⁶⁴ DRUKTEINIENĖ-SELELIONYTĖ, Simona. Deliktinės ir sutartinės atsakomybės konkurencija. *Justitia*, 2008, Nr. 1 (67), p. 10-11.

Lietuvos Aukščiausiojo Teismo (toliau – LAT) išplėstinė teisėjų kolegija yra konstatavusi, kad atsakomybė už Reglamento nustatytų prievolių vykdymą tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui, tačiau šis, įvykęs prievolės, pagal nacionalinę teisę gali reikalauti, kad asmuo, su kuriuo skrydį vykdančias oro vežėjas yra sudaręs sutartį, atsakytų, esant įstatymo nustatytoms sąlygoms. Kolegija pažymėjo, kad Reglamentas nenumato, kaip spręsti tarp skrydį vykdančio oro vežėjo ir kito asmens, su kuriuo yra sudaręs sutartį, kilusį ginčą, taip pat nenumato, kad jo nustatytas prievolės vykdytų asmuo, pardavęs skrydžio bilietą, išskyrus atvejus, kai pats skrydį vykdančias oro vežėjas parduoda bilietus. Todėl atsakomybė pagal Reglamento nustatytas prievolės keleiviui, kai skrydis atšaukiamas, negali būti taikoma ir skrydžio bilietą pardavusiam asmeniui⁶⁵.

Vokietijos Federalinis Aukščiausiasis Teismas taip pat laikosi požiūrio, kad skrydžio atšaukimo ar atsisakymo vežti atveju keleivis negali reikalauti kompensacijos iš kelionių organizatoriaus, remdamasis Reglamento nuostatomis, nes ieškiniai dėl kompensacijų pagal Reglamentą gali būti adresuoti tik skrydį vykdančiam oro vežėjui. Savo poziciją šis Teismas grindžia tuo, kad Reglamentas nenustato kelionių organizatoriui pareigos vykdyti jo numatytas prievolės.

Iš Reglamento *travaux préparatoires* matyti, kad Europos Taryba sutiko supaprastinti jo tekstą ir perkėlė prievolės kompensuoti bei rūpintis keleiviais skrydį vykdančiam oro vežėjui, kuris tam turi geriausias galimybes, nes yra įsikūręs oro uoste. Vokietijos Federalinis Aukščiausiasis Teismas taip pat pažymėjo, kad Reglamentas neturi įtakos keleivių teisėms pagal 1990 m. birželio 13 d. Europos Tarybos direktyvą 90/314/EEB dėl kelionių, atostogų ir organizuotų išvykų paketų, kuri, kaip ir į nacionalinę teisę perkeltos jos normos, numato kelionių organizatoriaus atsakomybę turistų atžvilgiu. Minėtasis Teismas konstatavo, kad Reglamentas išplečia keleivio, įsigijusio organizuotą kelionę, apsaugą ir nustato skrydį vykdančio oro vežėjo, kaip papildomo debitoriaus, atsakomybę šalia nacionalinėje teisėje numatytos kelionių organizatoriaus sutartinės atsakomybės už tinkamą sutarties nevykdymą, tačiau tokie ieškiniai turi būti reiškiami atskirai⁶⁶. Teismas taip pat konstatavo, kad ieškovas, kuris

⁶⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo išplėstinės teisėjų kolegijos 2008 m. kovo 17 d. nutartis, priimta civilinėje byloje R.G., A.G ir A..J v. II „Palangos Avia“ ir UAB „Aurela“, Nr. 3K-7-43/2008, procesinio sprendimo kategorijos 60; 91.2.

⁶⁶ Vokietijos Federalinio Aukščiausiojo Teismo 2008 m. kovo 11 d. sprendimas byloje X ZR 49/07. Prieiga per internetą:

<<http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=9ccf4963b33d2b5bbc50e2e690f504f5&client=12&nr=43764&pos=0&anz=1>> [žiūrėta 2010-03-12].

Vokietijos Federalinio Aukščiausiojo Teismo 2008 m. spalio 7 d. sprendimas byloje X ZR 37/08. Prieiga per internetą:

nusprendė nutraukti kelionių paketo sutartį su kelionių organizatoriumi dėl to, jog tarpinis skrydis vėlavo šešias valandas⁶⁷, negali remtis Reglamento nuostatomis ir reikalauti kompensuoti skrydžio atgal išlaidas, o turi savo reikalavimus grįsti nacionalinės teisės normomis, reglamentuojančiomis turizmo paslaugų teikimą. Tokį aiškinimą pagrindžia Reglamento 8 str. 1 ir 2 d., kurios numato, kad keleiviai, kurių skrydžiai yra paketo dalis, gali iš oro vežėjo reikalauti suteikti skrydį kitu maršrutu, tačiau neturi teisės iš jo atgauti už bilietą sumokėtos sumos, jeigu tokia teisė įgyjama pagal Direktyvą 90/314/EEB. Teismo nuomone, ši nuostata apriboja oro vežėjo atsakomybę, tačiau ji nereiškia, kad keleivis, remdamasis Reglamentu, gali reikalauti iš kelionių organizatoriaus grąžinti sumokėtą sumą.⁶⁸ Panašios pozicijos nagrinėtoje byloje *Denham v Hayes & Jarvis (Travel) Limited and First Choice Airways Limited* laikėsi ir Jungtinės Karalystės Huntingtono grafystės teismas⁶⁹. Todėl kritiškai vertintina Vilniaus apygardos teismo nenuosekli teisinė argumentacija civilinėje byloje *M. D., S. D., A. D., J. D v AB „flyLaL – Lithuania Airlines“ ir UAB „Tez Tour“*, kurioje jis iš pradžių konstatavo, kad teisinė atsakomybė už skrydžio, kuris yra turistinės kelionės dalis, vėlavimą tenka kelionės organizatoriui, tačiau atmesdamas ieškovų apeliacinį skundą, kuris buvo grindžiamas Reglamento nuostatomis, minėtasis teismas toliau ir pats rėmėsi jo nuostatomis.⁷⁰

Apibendrinant galima daryti išvadą, kad kelionių organizatorius ir oro vežėjas solidariai neatsako pagal iš Reglamento kylančias prievoles keleiviui, ir gindami savo teisės teismine tvarka keleiviai turėtų atsakovu patraukti tik skrydį vykdžiusį oro vežėją. Darbo autoriaus nuomone, remdamasis Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodekso⁷¹ (toliau – LR CPK) 43 str. 1 d. 2 p., keleivis taip pat gali reikšti vieną ieškinį, atsakovais skirtingais teisiniais pagrindais patraukdamas kelionių organizatorių ir oro vežėją tuo atveju, jeigu abu atsakovai neįvykdė prievolių, taikomų tai pačiai organizuotai kelionei.

<<http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=c75effcb133c62fa6824c3b0f8a8ae0c&client=12&nr=45390&pos=0&anz=1>> [žiūrėta 2010-03-12].

⁶⁷ Ieškovas buvo užsisakęs dviejų savaičių trukmės turistinę kelionę į Islandiją, į kurią įėjo skrydis iš Diuseldorfo į Reikjaviką per Amsterdamą. Tarpiniam skrydžiui vėluojant ieškovas užsisakė orlaivio bilietus ir iš Amsterdamo grįžo atgal į Diuseldorfą.

⁶⁸ Vokietijos Federalinio Aukščiausiojo Teismo 2008 m. spalio 7 d. sprendimas byloje X ZR 37/08. Prieiga per internetą:

<<http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=c75effcb133c62fa6824c3b0f8a8ae0c&client=12&nr=45390&pos=0&anz=1>> [žiūrėta 2010-03-12].

⁶⁹ Huntingtono grafystės teismo sprendimas byloje *Denham v Hayes & Jarvis (Travel) Limited and First Choice Airways Limited* (neskelbtas). Cituojama pagal: HARRISON, Jason. Flight cancellations and regulation 261/2004: the latest perspective. *International Travel Law Journal*, 2006, Nr. 206, p. 202-203.

⁷⁰ Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2008 m. spalio mėn. 2 d. nutartis, priimta civilinėje byloje *M. D., S. D., A. D., J. D v AB „flyLaL – Lithuania Airlines“ ir UAB „Tez Tour“*, Nr. 2A-786-345/2008, procesinio sprendimo kategorijos 121.15.;121.18.;121.21.;42.9.;54.3.

⁷¹ Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodeksas (su pakeitimais ir papildymais). Valstybės žinios, 2002, Nr.36-1340.

Oro vežėjas atsakys pagal Reglamento, o kelionių organizatorius – pagal Lietuvos Respublikos civilinio kodekso⁷² nuostatas, reguliuojančias turizmo paslaugų teikimą. Tačiau kelionių organizatorius gali oro vežėjo keleiviui išmokėtą kompensaciją įskaityti į žalos atlyginimo reikalavimą⁷³.

Pažymėtina, kad tuo atveju, kai remiantis Reglamento nuostatomis teisme yra reiškiamas ieškinys vien oro vežėjui, kelionės organizatorius turėtų ištraukti ar būti įtraukiamas į procesą trečiuoju asmeniu be savarankiškų reikalavimų ieškovo ar atsakovo pusėje, siekdamas ateityje išvengti regresinio ieškinio arba materialinės padėties pablogėjimo.⁷⁴ Kita vertus, reiktų pritarti nuomonei, kad niekas neužkerta kelio skrydį iš kelionių organizatoriaus įsigijusiam asmeniui pirmiausia ginti savo teises neteismine tvarka ir reikšti pretenziją kelionės organizatoriui. Kai pastarasis patenkina turistą pretenziją ir išmoka kompensaciją, jis turi teisę reikalauti, kad oro vežėjas grąžintų jam sumokėtą sumą arba išmokėtų kompensaciją⁷⁵. Tokiu atveju kelionių organizatorius negali remtis vien Reglamento 13 str., nes jame nurodyta tik nuostolių atlyginimo išlyga⁷⁶, todėl toks reikalavimas gali kilti iš su oro vežėju sudarytos užsakomųjų skrydžių sutarties arba būti grindžiamas Lietuvos Respublikos civilinio kodekso (toliau – LR CK) 6.50 str. 3 d. ir 6.112 str. 1 d., nes šiuo atveju prievolę kreditoriui įvykdo tretysis asmuo.

Kai keleivis įsigyja bilietus skrydžiui per kelionių agentūrą, jis taip pat jai negali reikšti ieškinio tiesiogiai, nes agentūra sudaro keleivių paslaugų pardavimo agentavimo sutartį su Tarptautine oro transporto asociacija (toliau – TOTA) ir vykdydama šią veiklą veikia kaip vežėjo atstovas. Pabrėžtina, kad kelionių platinimo agentūra veikia ne kaip turizmo paslaugų organizatorius, o kaip kitos sutartinės paslaugos (nagrinėjamu atveju organizuoja skrydžio bilietus keleiviui patogiu kelionės maršrutu, data, patikimais vežėjais) teikėja. Nors keleiviai pinigus už bilietus perveda pagal kelionių agentūros išrašytą PVM sąskaitą faktūrą, šie pinigai netampa jos nuosavybe, o iš karto per TOTA mokėjimų sistemą pervedami atstovaujama vežėjui. Pagal sutartį su TOTA agentūra negali įsipareigoti, atsisakyti, pažadėti ar kitaip perduoti trečiajai šaliai jokių teisių į pinigus, kuriuos ji turi sumokėti oro vežėjui. Visos sumos, kurios lieka agentūrai pardavus bilietus, yra komisinis mokestis, kuris kiekvienu atveju priklauso nuo TOTA ir agentūros vidinio susitarimo. Paslaugos specifiškumas lemia, kad skrydžius gali vykdyti

⁷² Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas (su pakeitimais ir papildymais). Valstybės žinios, 2000, Nr. 74-2262.

⁷³ *Cit. op.* 21, 12 str. 1 d.

⁷⁴ LAUŽIKAS E., MIKELĖNAS V., NEKROŠIUS V. *Civilinio proceso teisė*: vadovėlis. Vilnius: Justitia, 2003, I t. p. 280-282.

⁷⁵ GRIKIENYTĖ, Akvilė. Keleivių teisės skrydžių atidėjimo, atšaukimo ir atsisakymo vežti atveju. In Lietuvos advokatūra, 2009 Nr. 2 (31), p. 8.

⁷⁶ *Cit. op.* 49, p. 10.

tik oro vežėjai. Todėl galima teigti, kad keleivis, įsigydamas bilietus per kelionių agentūrą, turi suprasti, jog sandorį sudaro su vežėjo atstovu, kuris nevykdo keleivių pervežimo reguliariais skrydžiais paslaugų. LR CK 2.133 str. 3 d. įtvirtinta, kad net ir tuo atveju, kai atstovas, sudarydamas sandorį, nepraneša, kad jis veikia atstovaujamojo vardu ir dėl jo interesų, tačiau kita sandorio šalis iš sandorio sudarymo aplinkybių turėjo suprasti, kad sandorį sudaro su atstovu, iš sandorio teisės ir pareigos atsiranda atstovaujamajam. Vadinasi, sutartiniai santykiai tokiu atveju susiklosto tarp vežėjo ir keleivio⁷⁷.

Jeigu keleiviui bilietą nuperka trečiasis asmuo (pavyzdžiui, darbdavys), oro vežimo sutartis bus laikoma sutartimi trečiojo asmens naudai, ir faktas, kad keleivis bilietą įsigijo ne asmeniškai, o per juridinį asmenį, neturės įtakos kvalifikuojant tokią sutartį kaip vartojimo sutartį⁷⁸.

Kaip jau anksčiau minėta, praktikoje dažni atvejai, kai oro vežėjai skrydžius vykdo bendrojo kodo sutarties pagrindu. Todėl kyla klausimas, ar parduodantysis bilietą oro vežėjas atsako tuo atveju, jeigu skrydį vykdomas oro vežėjas neįvykdo savo prievolių pagal Reglamentą. Kai kurie Vokietijos teisės specialistai teigia, kad sumokėti kompensaciją yra įpareigotas faktiškai vykdomas skrydį oro vežėjas⁷⁹. Analogiškos pozicijos laikosi ir Vokietijos Federalinis Aukščiausiasis Teismas. Jo teigimu, iš Reglamento preambulės 7 konstatuojamosios dalies, 2 str. b punkto, 3 str. 1 d. b punkto, 5 str. 1 d. a punkto ir 13 str. aiškiai matyti, kad minimas tik skrydį vykdomas oro vežėjas. Tai patvirtina ir ankstesniame 2008 m. spalio 7 d. sprendime minimi *travaux préparatoires*. Minėtasis Teismas, apžvelgdamas Reglamento *travaux préparatoires*, pažymėjo, kad pradiniu Europos Komisijos siūlymu buvo numatyta oro vežėjo, su kuriuo sudaryta sutartis, atsakomybė. Tačiau Europos Parlamentui išsakius priešingą poziciją galutinėje Reglamento redakcijoje šios formuluotės nebeliko. Vokietijos Federalinis Aukščiausiasis Teismas taip pat pažymėjo, kad sąvoka „skrydį vykdomas oro vežėjas“ turi būti interpretuojama atsižvelgiant į Monrealio konvencijos 39 str. nusakytą faktinio vežėjo sąvoką. Ji reiškia vežėją, kuris faktiškai vykdo skrydį, nepaisant jo išskirtinių sutartinių santykių su kitu oro vežėju. Bendrojo kodo sutarties atveju tik faktiškai skrydį vykdomas oro vežėjas gali kontroliuoti savo orlaivio skrydį. Todėl negalima teigti, kad kitas

⁷⁷ Vilniaus miesto 1-ojo apylinkės teismo 2009 m. lapkričio 26 d. sprendimas civilinėje byloje *G.K. v. UAB „BPC Travel“*, bylos Nr. 2-5404-129/2009; taip pat atsakovo argumentai iš paruošiamųjų dokumentų, su kuriais darbo autorius susipažino 2010 m. kovo 26 d. teisme skaitydamas bylą.

⁷⁸ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2009 m. gruodžio 1d. nutartis, priimta civilinėje byloje *M.L. v. Latvijos Respublikos bendrovė Air Baltic Corporation AS*, Nr. 3K-3-541/2009, procesinio sprendimo kategorijos 42.3; 42.6; 60; 130.1.2

⁷⁹ *Cit. op.* 49, p. 4.

bendrojo kodo sutarties dalyvis taip pat turi būti traktuojamas kaip „skrydį vykdančio oro vežėjas“⁸⁰. Atsižvelgus į šiuos argumentus, galima pritarti pozicijai, kad analogiškai situacija traktuotina ir tuo atveju, kai iš anksto numatytas oro vežėjas negali įvykdyti skrydžio ir jį atlikti paveda kitam oro vežėjui.⁸¹

5. KELEIVIŲ TEISĖS ATSISAKYMO VEŽTI ATVEJU

Atsisakymas vežti – tai atsisakymas priimti skristi keleivį, nors jis atvyko registruotis Reglamento 3 str. 2 d. nustatyta tvarka, išskyrus atvejus, kai yra pagrįstų priežasčių atsisakyti jį vežti, pavyzdžiui, sveikatos saugos ar saugumo sumetimais arba dėl nepakankamų kelionės dokumentų.⁸² Taigi oro vežėjas gali atsisakyti vežti keleivį, jeigu dėl pastarojo sveikatos būklės yra didelė trombozės rizika, jeigu jis apsvaigęs nuo narkotikų ar alkoholio, kelia grėsmę kitiems keleiviams ir įgulos nariams, įsigijo bilietą neteisėtu būdu, atsisakė, kad jį tikrintų saugumo kontrolės tarnybos, neturi galiojančių kelionės dokumentų ir pan.⁸³. Kai kurie oro teisės specialistai laikosi požiūrio, kad vien dėl techninių orlaivio defektų oro vežėjas negali būti atleidžiamas nuo įsipareigojimų⁸⁴.

Europos Komisija įvardijo dvi pagrindines priežastis, kodėl praktikoje oro vežėjai atsisako vežti keleivius. Pirmoji – tai keleivių, dėl tam tikrų problemų, pavyzdžiui, dėl ankstesnio jungiamojo skrydžio vėlavimo ar atšaukimo, nespėjusių į jų rezervuotą skrydį, perkėlimas į vėlesnį skrydį, taip sudarant vietų perviršį. Antroji priežastis yra tai, kad oro vežėjai sąmoningai rezervuoja per daug vietų, atsižvelgę į tikėtiną vadinamųjų „no shows“ (keleivių, kurie rezervuoja bilietus, tačiau nepasirodo išvykimo metu) skaičių. Taip jie siekia sumažinti bilieto kainą ir maksimaliai užpildyti orlaivius. Tačiau jeigu oro vežėjai suklysta skaičiuodami, jiems tenka atsisakyti vežti keleivius⁸⁵. Taigi skrydžių perrezervavimas (*overbooking*), sudarantis iki 10 proc. bendros skrydžių apimtį, yra rinkoje paplitusi praktika, naudojama oro vežėjo interesams apginti, kai pasinaudojant dvigubu rezervavimu siekiama išvengti finansinių nuostolių, jeigu neatvyksta skrydžiui užsiregistravę keleiviai, ir, kita vertus, keleivio interesams užtikrinti, taikant lanksčią

⁸⁰ Vokietijos Federalinio Aukščiausiojo Teismo 2009 m. lapkričio 26 d. sprendimas byloje Xa ZR 132/08. Prieiga per internetą:

<<http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=8a4ce5bce8fefe17f10fa9e8ec39d1a3&client=12&nr=50413&pos=0&anz=1>> [žiūrėta 2010-03-22].

⁸¹ *Cit. op.* 49, p. 4.

⁸² *Cit. op.* 21, 2 str. j punktas.

⁸³ Oro vežėjo Air Baltic keleivių ir bagažo vežimo taisyklių 7 str. [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.airbaltic.lt/public/keleiviu_ir_bagazo_vezimo_taisykles.html> [žiūrėta 2010-02-09].

⁸⁴ *Cit. op.* 49, p. 4.

⁸⁵ *Cit. op.* 3.

atšaukimo metodiką mokančių visą kainą keleivių atžvilgiu⁸⁶. Nors perrezervuoti nedviprasmiškai leidžia oro vežėjų transporto sąlygos, Reglamentas perrezervavimo praktikos toli gražu nelegalizuoja. Jis tik užtikrina minimalias normas, tarsi tam tikrą nustatytą nuostolių atlyginimo sumą, kad būtų atlyginta ir tiems keleiviams, kurie negali įrodyti dėl atsisakymo vežti atsiradusių nuostolių.

Prieš atsisakydamas vežti keleivius, oro vežėjas privalo ieškoti savanorių, kurie atsisako rezervacijos. Pastariesiems turi būti pasiūlyta Reglamento aiškiau neapibrėžta kompensacija už savanorišką rezervacijos atsisakymą. Tai galėtų būti piniginės išmokos arba bilietai papildomiems, galbūt vertingesniems už mokėtiną kompensaciją skrydžiams. Savanoriai išsaugo teisę į bilieto kaštų kompensavimą, atsisakę oro vežimo sutarties, arba teisę į kitą pervežimą pakaitiniu orlaiviu pagal Reglamento 8 str. 3 d. Tačiau pagal Reglamento 9 str. jie netenka teisės į pasirūpinimą jais. Pagal Reglamento 12 str. 2 d. savanoriai taip pat atsisako papildomos kompensacijos ir kitų pretenzijų į nuostolių atlyginimą. Jeigu atsiranda nepakankamai savanorių, kad tuo skrydžiu galėtų vykti visi kiti rezervavimą turintys keleiviai, skrydį vykdančias oro vežėjas gali atsisakyti vežti keleivius be jų sutikimo. Tokiu atveju jis tokiems keleiviams įsipareigoja nedelsiant išmokėti kompensacijas⁸⁷ pagal Reglamento 7 str., teikti pagalbą pagal 8 str. bei rūpinimosi jais paslaugas⁸⁸ pagal 9 str.⁸⁹

Vokiečių teoretikai teigia, kad atsisakymo vežti atveju negalima kalbėti apie skrydžio vėlavimą pagal Monrealio konvencijos 19 str., nes vėlesnis reikalavimas atlyginti nuostolius kyla iš jau visiškai kitos oro vežimo sutarties, kurios sudarymą patvirtina visiškai kitas bilietas, kai keleivis skrenda orlaiviu su kitu skrydžio numeriu⁹⁰. JAV teismų praktika šiuo klausimu nėra vienareikšmė ir išsiskiria dvi teismų pozicijos. Vieni atsisakymą vežti traktuoja kaip visišką oro vežimo sutarties nevykdymą, kuris nepatenka į Monrealio konvencijos reguliavimo sferą, ir teigia, kad reikalavimai atlyginti nuostolius turi būti grindžiami remiantis nacionalinės teisės normomis. Kiti laikosi nuomonės, kad vėlavimo sąvoka Monrealio konvencijos požiūriu apima ir atsisakymą

⁸⁶ *Cit. op.* 49, p. 4.

⁸⁷ Atsisakymo pervežti arba skrydžio atšaukimo atveju, priklausomai nuo atstumo, skrydžiams iki 1500 kilometrų mokama 250 eurų, skrydžiams nuo 1500 iki 3500 kilometrų - 400 eurų, tolimesniems skrydžiams - 600 eurų kompensacija.

⁸⁸ Pagal reglamento 9 str. rūpinimosi paslaugų negalima kvalifikuoti kaip nuostolių atlyginimo. Tiesa, savo pobūdžiu jos yra skirtos kompensuoti keleiviui nepatogumus, kurie atsiranda tuomet, kai oro vežėjo paslaugos suteikiamos kitaip nei numatyta sutartyje. Jeigu vykdančias oro vežėjas atsisakymo vežti ar skrydžio atšaukimo atveju, priešingai nei nurodyta reglamente, nesuteikia keleiviui rūpinimosi paslaugų ir šis priverstas leisti savo lėšas, šios lėšos negali būti įskaitytos į keleiviui priklausančią kompensaciją pagal reglamento 7 str., kadangi tuo būtų suteiktos nepateisinamos privilegijos savo pareigų nevykdančiam oro vežėjui ir būtų nusižengta LR CK 6.38 str. ir LR CK 6.200 str. įtvirtintam sąžiningo sutarties vykdymo principui. Žr. *Cit. op.* 49, p. 9.

⁸⁹ *Cit. op.* 49, p. 4-5.

⁹⁰ *Cit. op.* 49, p. 4-5.

vežti. Atrodo, kad JAV teismų praktika šiuo metu vis dėlto krypsta antrosios pozicijos link, ypač tais atvejais, kai atsisakęs vežti keleivius oro vežėjas pasiūlo jiems alternatyvų maršrutą. Tokiu atveju teismai linkę atsisakymą vežti pripažinti vėlavimu Monrealio konvencijos požiūriu.⁹¹

Panašios pozicijos laikosi ir kai kurie Vokietijos teismai, nurodydami, kad keleivis turi teisę į Reglamento numatytą kompensaciją, kai jis yra pervežamas kitu skrydžiu 24 valandomis vėliau, nei sutarta, jeigu sutartyje nurodytas skrydis buvo perrezervuotas.⁹² Darbo autorius palaiko nuomonę, kad atsisakymo vežti atveju keleivis negali reikšti reikalavimo atlyginti žalą dėl vėlavimo Monrealio konvencijos požiūriu. Šioje konvencijoje nėra įtvirtinta vėlavimo sąvoka, tačiau, darbo autoriaus supratimu, ją reikėtų aiškinti kartu su skrydžio sąvoka ir suprasti kaip orlaivio atvykimą į tikslą vėlesniu, nei nurodyta skrydžių tvarkaraštyje, laiku. Atsisakymo vežti atveju orlaivis gali pasiekti skrydžio tikslą laiku, tačiau keleivis, kurį atsisakoma vežti, juo fiziškai neskrenda. Pažymėtina, kad iš oro vežimo sutarties vežėjui atsiranda prievolė pasiekti tam tikrą rezultatą⁹³, kurio keleivį atsisakęs vežti oro vežėjas nepasiekia. Todėl keleivis gali iš oro vežėjo reikalauti atlyginti nuostolius, kurių kyla dėl neįvykdytos sutarties, remdamasis atitinkamos valstybės nacionalinės teisės normomis. Toks reikalavimas nepatenka į Monrealio konvencijos reguliavimo sferą, nes jos 29 str. apima tik tuos atvejus, kai žala kyla vežimo momentu. Vadinas oro vežėjas negalės remtis Monrealio konvencijos 22 str. nustatyta aukščiausia atsakomybės riba. Analogiškai vėlavimu Monrealio konvencijos požiūriu nelaikytinas ir skrydžio atšaukimas. Niujorko Pietų apygardos teismas 2009 m. nagrinėtoje byloje *Mullaney v Delta Air Lines Inc.* konstatavo, jog dėl bagažo skyriaus darbuotojų streiko atšauktas skrydis netraktuotinas kaip vėlavimas pagal Monrealio konvenciją⁹⁴.

Išsiskiria teismų pozicijos ir dėl to, ar atsisakymu vežti laikyti situaciją, kai keleivis, užsisakęs jungiamąjį skrydį,⁹⁵ dėl kokių nors priežasčių pavėluoja į antrąjį skrydį. Vokietijos Federalinis Aukščiausiasis Teismas nuosekliai laikosi pozicijos, kad toks

⁹¹ JR. TOMPKINS, J. George. „Bumping“-Denied Boarding-and Article 19 Montreal convention. *Air and Space Law*, 2007, vol. XXXII/3, p. 231-232.

⁹² *Cit. op.* 49, p. 4.

⁹³ MIKELĖNAS, Valentinas. *Prievolių teisė*. Vilnius: Justitia, 2002, I dalis, p. 71.

⁹⁴ JR. TOMPKINS, J. George. The 1999 Montreal Convention: Alive, well and growing. *Air and Space Law*, , 2009, vol. XXXIV/6, p. 423.

⁹⁵ Skrydis su bent vienu tarpiniu nutūpimu, kurio metu keičiamas orlaivis ir/arba oro vežėjas. Tuo atveju, kai keleivis turi vieną bilietą dviem skrydžiams, jam paprastai nereikia iš naujo kiekviename tarpiniame taške registruoti bagažo, tačiau jis vis vien turi iš naujo užsiregistruoti skrydžiui kiekviename tarpiniame taške. Jeigu keleivis turi du skirtingus bilietus, jam tarpiniame taške gali tekti atskirai registruotis pačiam ir registruoti bagažą. Jungiamasis skrydis gali būti vykdomas iš skirtingų oro uostų – pvz. Berlyne keleivis atskrenda į Šionefeldo oro uostą, tuo tarpu kitas skrydis bus vykdomas iš Tėgelio oro uosto. Plačiau žr. <<http://en.wikipedia.org/wiki/Interlining>>, <<http://www.businessdictionary.com/definition/connecting-flight.html>> [žiūrėta 2010-03-15].

atvejis netraktuotinas kaip atsisakymas vežti. Jis pažymi, jog tam, kad būtų konstatuotas atsisakymas vežti, keleivį turi būti atsisakoma vežti sąmoningai ir tam, kad jis įgytų teisę į kompensaciją, reikia trijų sąlygų. Pirmoji: keleivis turi patvirtintą rezervavimą ar yra perkeltas iš kito skrydžio, kuriam turėjo rezervavimą. Antroji: keleivis atvyko į oro uostą registruotis nurodytu laiku, o jeigu jis nenurodytas – ne vėliau kaip likus 45 minutėms iki paskelbto išvykimo laiko. Trečioji: keleivį atsisakoma vežti prieš jo valią, nors jis atvyko laiku. Kaip reikalauja Reglamentas, tam, kad būtų konstatuotas atsisakymas vežti, keleivis turi pasirodyti oro uoste iki įlaipinimo proceso pabaigos. Pagal ETT praktiką skrydis nėra kelionei tapati sąvoka, todėl neturi reikšmės, kad keleivis skrenda vienu maršrutu. Atsakomybė už pirmojo skrydžio vėlavimą ar atšaukimą tenka jį vykdžiusiam oro vežėjui⁹⁶. Jungtinės Karalystės Vandsvorto grafystės teismas nagrinėtoje byloje *Kapadia and others v Iberia Lineas Aereas de España S.A.* taip pat konstatavo, kad dėl to, jog 50 minučių vėlavo pirmasis skrydis, į antrąjį skrydį prieš penkias minutes iki jo pradžios atvykę registruotis keleiviai nelaikytini atsisakymais vežti⁹⁷. Priešingos pozicijos laikėsi Vienos komercinis teismas. Jis analogiškoje byloje pažymėjo, kad pirmajam skrydžiui vėluojant dvi su puse valandos dėl oro vežėjo, kuris vykdė ir antrąjį skrydį, kaltės keleivis neturėjo jokios kitos galimybės laiku pasiekti tarpinį nutūpimo punktą. Todėl, nors ir neatvyko laiku registruotis, jam priklauso teisė į kompensaciją⁹⁸. Tokio požiūrio laikėsi ir Barselonos provincijos teismas. Jis konstatavo, kad to paties oro vežėjo vykdomas skrydis iš Barselonos į Mechiką su tarpiniu nutūpimu Londone traktuotinas kaip vienas skrydis, nes vienintelė priežastis leisti Londone – būtinybė pakeisti orlaivį, kuris vykdė skrydį į Mechiką. Pirmajam skrydžiui pavėlavus pusvalandžiu, ieškovai praleido jungiamąjį skrydį. Kadangi pastarąjį skrydį jie praleido dėl vėlavimo, kuris įvyko dėl oro vežėjo kaltės, teismas nusprendė, kad vežėjas pažeidė Reglamento 3 str. 2 d. ir kad keleiviams priklauso teisė į kompensaciją.⁹⁹ Kadangi skirtingų ES valstybių teismai

⁹⁶ Vokietijos Federalinio Aukščiausiojo Teismo 2009 m. balandžio 30 d. sprendimas byloje Xa ZR 78/08. Prieiga per internetą:

<<http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=c66362ebb40e673e4e30806e2b23460c&clien t=12&nr=48664&pos=0&anz=1>> [žiūrėta 2010-03-20].

⁹⁷ Didžiosios Britanijos Vandsvorto (Wandsworth) grafystės teismo sprendimas byloje *Kapadia and others v Iberia Lineas Aereas de España S.A.* (neskelbtas). Cituojama pagal: United Kingdom: EU (Denied Boarding) Regulation (EC) No.261/2004 [interaktyvus]. 2009-02-09 [žiūrėta 2010-03-20]. Prieiga per internetą: <<http://www.mondaq.com/article.asp?articleid=74050>> [žiūrėta 2010-03-20].

⁹⁸ Austrijos Vienos komercinio teismo 2008 m. balandžio 29 d. sprendimas byloje Nr. 1 R 206/07a. Prieiga per internetą:

<[http://www.verbraucherrecht.at/development/typo/test/index.php?id=49&no_cache=1&tx_ttnews\[tt_news\]=1792&cHash=d7648b0a04](http://www.verbraucherrecht.at/development/typo/test/index.php?id=49&no_cache=1&tx_ttnews[tt_news]=1792&cHash=d7648b0a04)> [žiūrėta 2010-03-20].

⁹⁹ Ispanijos Barselonos provincijos teismo 2009 m. rugsėjo 16 d. sprendimas byloje Nr. 313/2009. Darbo autorius dėkingas advokatų kontoros Uría Menéndez advokatui p. Miguel Gordillo, kuris el. paštu jam atsiuntė sprendimą ir maloniai leido naudotis advokato paruošta sprendimo santrauka anglų kalba.

nevienodai traktuoja atsisakymo vežti situaciją aptariamam atveju, visiškai aiškumo šiuo klausimu galėtų suteikti tik ETT sprendimas.

Remiantis Vokietijos teismų praktika, kompensaciją privaloma mokėti ir tuomet, kai oro vežėjas dėl personalo stokos nesugeba aptarnauti keleivių, kaip buvo suplanavęs, ir šiems pranešama, kad skrydis perrezervuotas. Jeigu laukia daug keleivių, oro vežėjas privalo pakviesti tuos, kurių skrydžio laikas artėja, ir kuo greičiau juos aptarnauti¹⁰⁰.

Vokiečių teisės specialistai taip pat laikosi nuomonės, kad atsisakymo vežti samprata faktiškai apima ir „perkėlimą į kitą skrydį“ Reglamento 3 str. 2 d. b punkto požiūriu. Šis Reglamento punktas nedviprasmiškai nurodo, kad oro vežėjo ar kelionių organizatoriaus inicijuoto skrydžio perkėlimo priežastis yra nesvarbi, todėl užtenka ir kelionių organizatoriaus inicijuoto perkėlimo. Reglamento 2 str. j punkto sąvokų išaiškinime nuoroda į 3 str. 2 d. patvirtina tokį traktavimą. Reglamento nuostatos pagal jo 3 str. 2 d. galioja ir tuomet, kai kelionių organizatorius keleivį perkelia iš skrydžio, kuriam jis turėjo rezervaciją, į kitą skrydį nepriklausomai nuo priežasčių. Be to, oro vežimo sutartis – tai sandoris, kurio įvykdymo terminas yra konkrečiai apibrėžtas ir kuriuo susietas ne tik kelionės organizatorius, bet ir keleivis. Perkėlus skrydį, iš keleivio atimama galimybė vykti rezervuotu skrydžiu, kuris turi konkretų numerį ir konkretų išskridimo laiką.

Reglamento tikslas užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį taip pat skatina traktuoti skrydžio perkėlimą kaip atsisakymą vežti, kadangi kitu atveju oro vežėjai ar kelionių organizatoriai galėtų išvengti teisinių pasekmių dėl skrydžio perkėlimo kitam laikui ar kitam oro vežėjui. Reikia pripažinti, kad pagal Reglamento 4 str. 1 ir 2 dalis privaloma savanorių, sutinkančių atsisakyti rezervavimo, paieška šiems perregistravimo atvejams netinka. Jiems taikytinos perregistravimo taisyklės. Tačiau dėl to negalima daryti išvados, kad priešingai Reglamento 2 str. j punkto ir 3 str. 2 d. b punkto turiniui atsisakymo vežti sąvoka taikytina tik perrezervavimo atvejams. Reglamento 4 str. 1 ir 2 dalys veikiau yra specialios taisyklės tais atvejais, kai perrezervavimas yra atsisakymo vežti priežastis. Skrydžio perkėlimo atveju keleivis neturi atvykti į įsodinimo vietą. Tiesa, Reglamento 2 str. yra pažymėta, kad keleivis turi laiku atvykti į įsodinimo vietą, tačiau skrydžio perkėlimo į kitą skrydį atvejui 3 str. 2 d. b punkte nedviprasmiškai daroma išimtis – nurodoma, kad keleivis neprivalo atvykti į oro uostą registruotis. Reglamentas yra taikomas keleivio perkėlimo į kitą skrydį atveju, todėl nelogiška tikėtis, kad keleivis atvyks registruotis ankstesniam skrydžiui, kai jis yra išbrauktas iš keleivių sąrašo.

¹⁰⁰ Keleiviai buvo atvykę į oro uostą prieš pusantros valandos iki skrydžio, tačiau pralaukus ilgoje eilėje 25 minutes jiems buvo pasakyta, jog skrydis yra perrezervuotas.

Remiantis Vokietijos teismų praktika, net ir perkėlimo į kitą skrydį atveju iš oro vežėjo gali būti pareikalauta kompensacijos, išskyrus atvejus, kuomet keleivis savo noru atsisako rezervacijos ir skrydžio pagal Reglamento 4 str. 1 d.¹⁰¹

6. KELEIVIŲ TEISĖS SKRYDŽIO ATŠAUKIMO ATVEJU

Reglamentas skrydžio atšaukimą apibrėžia kaip anksčiau numatyto skrydžio, kuriame buvo rezervuota bent viena vieta, nevykdymą.¹⁰² Atšaukus skrydį, jį vykdantis oro vežėjas pagal Reglamento 5 str. 1 d. be jokių apribojimų turi suteikti keleiviams pagalbą, numatytą 8 str. (sumokėti bilieto kainos kompensaciją, suteikti nemokamą atgalinį skrydį iki iškridimo vietos arba kitokį transportą), taip pat teikti rūpinimosi keleiviu paslaugas pagal 9 str. 1 d. a punktą (tinkamas maistas ir gaivieji gėrimai), pagal 9 str. 2 d. (komunikacijos priemonės) bei apgyvendinti keleivius viešbutyje ir suteikti transportą į pakaitinio skrydžio vietą kitą dieną (9 str. 1 d. b punktas). Šias prievoles oro vežėjas turi vykdyti nepriklausomai nuo to, ar egzistuoja ypatingos aplinkybės pagal Reglamento 5 str. 3 d. ir ar apie atšaukimą keleiviams oro vežėjas pranešė laiku. Pagal Reglamento 7 str. skrydį vykdantis oro vežėjas privalo išmokėti finansinę kompensaciją tik tuomet, kai apie skrydžio atšaukimą keleiviai buvo ne laiku informuoti arba kai oro vežėjas gali įrodyti, kad skrydžio atšaukimą nulėmė ypatingos aplinkybės, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.

Keleiviai laikomi laiku informuotais, jeigu apie skrydžio atšaukimą jiems buvo pranešta iš anksto: a) mažiausiai prieš dvi savaites iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko; b) ne daugiau kaip prieš dvi savaites ir ne mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko, ir buvo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip dviem valandomis anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykstant į galutinę paskirties vietą mažiau kaip keturiomis valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką; c) 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 atvykstant į galutinę paskirties vietą mažiau kaip dviem valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką¹⁰³.

¹⁰¹ *Cit. op.* 49, p. 5.

¹⁰² *Cit. op.* 21, 2 str. 1 punktas.

¹⁰³ *Cit. op.* 21, 5 str. 1 d. c punkto 1-3 papunkčiai.

6.1. Ypatingų aplinkybių sąvokos aiškinimas

Daugiausia neaiškumų kyla dėl Reglamento 5 str. 3 d. aiškinimo¹⁰⁴, nes šiame dokumente *expressis verbis* neapibrėžta, kas yra „ypatingos aplinkybės“ ir „visos pagrįstos priemonės“. Nors Reglamento 14 konstatuojamoje dalyje nurodytos penkios galimos ypatingos aplinkybės – politinis nestabilumas, skrydžiams vykdyti netinkamos meteorologinės sąlygos, pavojus saugumui, nenumatyti skrydžių saugos trūkumai ir streikai, turintys įtakos skrydį vykdančio oro vežėjo veiklos vykdymui, o 15 konstatuojamoje dalyje paminėtas skrydžių atidėjimas, kuris pagrįstas anksčiau tą dieną priimtu skrydžių valdymo tarnybos sprendimu, šio straipsnio aiškinimas išlieka rimta problema. Neaiškiai suformuluotos sąvokos suteikia galimybę oro vežėjams piktnaudžiauti šia nuostata ir išvengti įpareigojimo mokėti finansines kompensacijas, dėl kurių galutinės išmokėjimo datos Reglamentas nenustato jokių reikalavimų.¹⁰⁵ Praktikoje tokie piktnaudžiavimo atvejai gana dažni ir dėl jų sulaukiama nemažai keleivių skundų.¹⁰⁶ Faktiškai remtis „ypatingų aplinkybių“ sąvoka yra vienintelė reali gynybos priemonė oro vežėjams išvengti prievolės mokėti keleiviams Reglamento numatytas kompensacijas.

6.2. Techninis gedimas

Praktikoje didžiausia problema kyla, kai oro vežėjai atšaukia skrydžius dėl orlaivių techninių gedimų ir atsisako keleiviams išmokėti kompensacijas, motyvuodami tuo, kad „ypatingų aplinkybių“ sąvoka apima ir techninį gedimą. Todėl sąvokos išaiškinimas priklauso nuo ES valstybių teismų, kurių praktika šiuo klausimu skiriasi. Pavyzdžiui, Jungtinės Karalystės Niukastlo grafystės teismas 2006 m. nagrinėtoje byloje *Rodgerson v. KLM* nusprendė, kad orlaivio kuro nuotėkis buvo techninis defektas, kurio oro vežėjas negalėjo kontroliuoti, ir tai yra ypatinga aplinkybė, kurios nebūtų galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.

Kitokios nuomonės laikėsi Oksfordo grafystės teismas. Jis techninio gedimo, dėl kurio skrydis buvo atidėtas ir kuris prieš tai buvo pasitaikęs tik tris kartus, nelaikė ypatinga aplinkybe, motyvavęs, kad siauresnė „ypatingų aplinkybių“ traktuotė visiškai atitinka pagrindinį Reglamento tikslą – užtikrinti aukštą vartotojų interesų apsaugos

¹⁰⁴ Skrydį vykdančias oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos pagal 7 str., jeigu gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.

¹⁰⁵ 2007 m. balandžio 4 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui ir Tarybai pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju 17 straipsnį. KOM (2007) 168 galutinis [interaktyvus]. Prieiga per internetą: < <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0168:FIN:LT:PDF> > [žiūrėta 2008-12-12].

¹⁰⁶ BAMFORD, Ruth. Air passenger rights. *International Travel Law Journal*, 2007, Nr. 80, p. 76-77.

lygi.¹⁰⁷ Kitaip nusprendė Huntingtono grafystės teismas 2006 m. išnagrinėtoje byloje *Denham v Hayes & Jarvis (Travel) Limited and First Choice Airways Limited*. Jis orlaivio oro vamzdžio nuotėkį priskyrė ypatingoms aplinkybėms. Kitoje byloje *Grant v Air France* ieškovas kreipėsi dėl kompensacijos, kai jo skrydis buvo atšauktas, nes likus valandai iki išvykimo sugedo vienas iš pilotų naudojamų VFH radijo imtuvų. Ieškovas teigė, kad šis gedimas nebuvo nenumatytas, nes tai tipinė orlaivio priežiūros problema, kurią kontroliavo oro vežėjas. Pasak jo, net jeigu tai ir buvo nenumatytas gedimas, oro vežėjas nesiėmė visų pagrįstų priemonių jam išvengti. Teismas konstatavo, kad gedimas buvo netipinis, ir atmetė ieškovo argumentus, jog oro vežėjas turėjo turėti atsarginį orlaivį ar atsarginį radiją išvykimo vietos oro uoste arba sudaryti susitarimą su kitu oro vežėju dėl jungtinio skrydžio. Teismo nuomone, imtis tokių atsargumo priemonių būtų nepagrįstas ir neproporcingas elgesys.¹⁰⁸

Vokietijos teismai „ypatingų aplinkybių“ sąvoką linkę traktuoti griežčiau. Jie laikosi pozicijos, kad techninę problemą traktuojant kaip ypatingą aplinkybę Reglamento 5 str. 3 d. požiūriu, oro vežėjas privalo pateikti įrodymus, kad nurodytas techninis defektas buvo netikėtas ir neišvengiamas. Tvirtinimas, esą ginčytinas orlaivis buvo reguliariai prižiūrimas, yra per daug apibendrintas, kad galima būtų atleisti nuo atsakomybės.¹⁰⁹

Teisės specialistų tvirtinimu, reikia skirti tris aviacijos industrijoje vartojamas specialias sąvokas: saugumas, skrydžio sauga ir tinkamumas skraidyti. Pirmoji sąvoka apima visas priemones, kurių reikia imtis, kad orlaivis ir jo keleiviai būtų apsaugoti nuo teroristų atakų (pavyzdžiui, keleivių ir jų bagažo skenavimas) ar norint įsitikinti, jog pavojingi kroviniai yra saugiai gabenami orlaiviu. Antroji sąvoka apima visas priemones, kurių reikia imtis siekiant garantuoti, kad keleivis gali saugiai būti orlaivio salone arba galės būti saugiai iš jo evakuojamas nelaimės atveju (pavyzdžiui, atšaukus orlaivio pakilimą arba avarinio nusileidimo atveju). Skrydžių saugai priskiriamas saugumo kontrolės atliekamas antpuolių atrėmimas, orlaivio durų ir avarinių laiptų funkcionavimas, avarijos dėl gaisro ar slėgio sumažėjimas kabinoje. Orlaivio tinkamumui skraidyti turi įtakos atsiradęs techninis gedimas.¹¹⁰ Ši sąvoka apima ir padangų, važiuoklės bei variklio defektus. Reglamento 14 konstatuojamojoje dalyje techniniai

¹⁰⁷ Oksfordo grafystės teismo sprendimas byloje *Harbord v Thomas Cook Airlines* (neskelbtas). Cituojama pagal: VARNEY, Eliza. VARNEY, Mike. Grounded? Air Passenger rights in the European Union. In *The Yearbook of Consumer Law 2008*. Hampshire: Ashgate Publishing, 2007. p. 196 - 197.

¹⁰⁸ MILNER, Alexander. Regulation EC 261/2004 and “Extraordinary circumstances”. *Air and Space Law*, 2009, vol. XXXIV/3, p. 216.

¹⁰⁹ *Cit. op.* 49, p. 6-7.

¹¹⁰ SCHMID, Ronald. May a technical fault with an aircraft be considered as „extraordinary circumstances“ in the meaning of the Regulation (EC) No 261/2004. *Air and Space Law*, 2007, vol. XXXII/4-5, p. 377.

orlaivio defektai nepaminėti, todėl vadinamieji „tinkamumo skrydžiui“ trūkumai neatleidžia nuo atsakomybės. Tokių defektų priežastis dažniausiai yra nepakankama techninė priežiūra arba pilotų klaidos, o ne tokios neišvengiamos aplinkybės, kaip pauščiai, kruša ar žaibas. Todėl netikėti skrydžio saugos trūkumai turi būti atskirti nuo techninių defektų, kurie nuo atsakomybės neatleidžia. Taip nėra, kad orlaivis su techniniais defektais negali skristi saugiai. Tai reiškia, kad yra pažeidžiamas skrydžio saugumas.¹¹¹

ETT 2008 m. gruodžio 22 d sprendime, priimtame byloje *Friederike Wallentin-Hermann v Alitalia–Linee Aeree Italiane SpA*, suformulavo ir pateikė itin griežtą „ypatingų aplinkybių“ traktuotę¹¹². Šioje byloje ginčas kilo dėl to, kad skrydis buvo atšauktas dėl sudėtingo variklio turbinos gedimo, kuris pastebėtas išvakarėse atliekant patikrinimą, kai iki skrydžio buvo likusios maždaug šešios valandos. Vienos komercinis teismas kreipėsi į ETT, kad išsiaiškintų, ar orlaivio techninę problemą, dėl kurios atšaukiamas skrydis, apima „ypatingų aplinkybių“ sąvoka minėtosios Reglamento nuostatos požiūriu ir ar pagal ją numatytus atleidimo nuo kompensacijos mokėjimo pagrindus reikia aiškinti remiantis Monrealio konvencija¹¹³. Vienos komercinis teismas taip pat klausė, ar vien techninių problemų dažnumas, didesnis nei vidutinis, neleidžia teigti, kad šias problemas apima sąvoka „ypatingos aplinkybės“, ir ar galima teigti, kad oro vežėjas ėmėsi visų „pagrįstų priemonių“ pagal Reglamento 5 str. 3 d., jeigu jis įrodo, kad orlaivis, kurio skrydis atšauktas, buvo techniškai prižiūrimas, laikantis minimalių teisės aktų numatytų reikalavimų. Jeigu taip, ar tokių įrodymų pakanka, kad oro vežėjas būtų atleistas nuo pareigos sumokėti kompensaciją.

ETT pažymėjo, kad, atsižvelgiant į ypatingas oro transporto paslaugų teikimo sąlygas ir orlaivių technologinio sudėtingumo lygį, reikia konstatuoti, jog vykdydami savo veiklą oro vežėjai paprastai susiduria su įvairiomis techninėmis problemomis, kurių neišvengiamai kyla naudojant orlaivius. Kaip tik siekiant išvengti tokių problemų ir apsisaugoti nuo tokių įvykių, kurie kelia pavojų skrydžių saugumui, reguliariai atliekamos ypač griežtos orlaivių kontrolės, kurios yra įprastų oro transporto bendrovių veiklos sąlygų dalis. Vadinasi techninės problemos, atsiradusios dėl nepakankamos techninės orlaivio priežiūros, sprendimas turi būti laikomas būdingu normaliai oro vežėjo veiklai, todėl atliekant techninę orlaivių priežiūrą pastebėtos ar dėl nepakankamos tokios

¹¹¹ Cit. op. 49, p. 6-7.

¹¹² Europos Teisingumo Teismo 2008 m. gruodžio 22 d sprendimas byloje C-549/07, *Friederike Wallentin-Hermann v Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA* ECR I – 1061.

¹¹³ Pagal Monrealio konvencijos 19 straipsnį vežėjas gali būti atleistas nuo pareigos atlyginti žalą, atsiradusią dėl vėlavimo, „jeigu įrodo, kad jis ir jo darbuotojai ir atstovai ėmėsi visų prieinamų protingų priemonių žalai išvengti, arba tai, kad jam ar jiems buvo neįmanoma imtis šių priemonių“.

priežiūros atsiradusios techninės problemos savaime negali būti laikomos Reglamento 5 str. 3 d. minimomis „ypatingomis aplinkybėmis“. Tačiau, kaip pastebėjo ETT, negalima atmesti, kad sąvoka „ypatingos aplinkybės“ apima technines problemas, jeigu šios kyla dėl įvykių, kurie nėra būdingi normaliai oro vežėjo veiklai ir kurių jis negali realiai valdyti. Kaip pavyzdžius jis pateikė situacijas, kai oro vežėjo orlaivių parką sudarančių orlaivių konstruktorius ar kompetentinga valdžios institucija pastebėtų, kad skrydžiams naudojamuose orlaiviuose yra skrydžių saugumui pavojų keliantis paslėptas gamybos defektas arba orlaiviams žalos padarytų sabotažo ar terorizmo veiksmai.

ETT konstatavo, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi patikrinti, ar techninės problemos, kuriomis remiasi oro vežėjas pagrindinėje byloje, atsirado dėl įvykių, kurie nėra būdingi normaliai oro vežėjo veiklai ir kurių jis negali realiai valdyti. Pasak ETT, oro vežėjui kylančių techninių problemų dažnumas savaime neleidžia nuspręsti, ar egzistuoja „ypatingos aplinkybės“ Reglamento 5 str. 3 d. požiūriu. Remdamasis ankstesne savo praktika, ETT padarė išvadą, kad Monrealio konvencijos 19 str. numatyti vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai negali būti savaime taikomi Reglamento 5 str. 3 d. atveju¹¹⁴. Orlaivio techninė problema, dėl kurios atšaukiamas skrydis, nepatenka į „ypatingų aplinkybių“ sąvoką šios Reglamento nuostatos požiūriu, nebent ši problema atsirado dėl įvykių, kurie dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi normaliai oro vežėjo veiklai ir kurių jis negali realiai valdyti. Taigi jis nesivadovavo ankstesnėje byloje, kuri ETT taip ir nepasiekė, pateikta generalinės advokatės nuomone, kad techninio gedimo išimtinumas priklauso nuo to, ar pats gedimas yra tipinis, ar nuspėjamas.¹¹⁵

ETT teigimu, kadangi ne visų ypatingų aplinkybių atveju galima atleisti nuo pareigos mokėti kompensaciją, asmuo, kuris nori jomis remtis, turi įrodyti, kad jų nebūtų buvę galima niekaip išvengti imantis adekvačių situacijai priemonių, t. y. tokių priemonių, kurios ypatingų aplinkybių atsiradimo metu atitinka oro vežėjui techniniu ir ekonominiu požiūriu įvykdytinas sąlygas. Oro vežėjas turi iš tikrųjų įrodyti, kad net panaudodamas visas turimas personalo, materialines ir finansines priemones ir nedarydamas nepakeliamos aukos, atsižvelgęs į savo įmonės pajėgumus tuo metu, jis akivaizdžiai nebūtų galėjęs išvengti skrydžio atšaukimo dėl ypatingų aplinkybių, su kuriomis susidūrė. ETT pakartojo teiginį, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi patikrinti, ar pagrindinės bylos aplinkybėmis oro vežėjas ėmėsi

¹¹⁴ Vadinas, jeigu būtų reiškiamas ieškinys oro vežėjui Reglamento Nr. 261/2004 ir Monrealio konvencijos pagrindais, teismai turėtų taikyti du visiškai skirtingus atleidimo nuo atsakomybės vertinimus. *Žr. Cit. op 106*, p. 219.

¹¹⁵ *Cit. op 106*, p. 218.

adekvačių situacijai priemonių. Jis konstatavo, jog vien to, kad oro vežėjas laikėsi minimalių techninės orlaivių priežiūros taisyklių, nepakanka siekiant įrodyti, jog jis ėmėsi „visų pagrįstų priemonių“ Reglamento 5 str. 3 d. požiūriu, ir atleisti jį nuo 5 st. 1 d. c punkte ir 7 str. 1 d. numatytos pareigos sumokėti kompensaciją.

Šis ETT sprendimas¹¹⁶ stipriai apribojo oro vežėjų galimybes remtis „ypatingų aplinkybių“ sąvoka ir keleivių teisių gynimo požiūriu yra sveikintinas. Jo kritikai nurodo, kad pateiktą išaiškinimą bus sunku taikyti praktikoje, ypač dideliems oro vežėjams, kurie paprastai turi papildomų finansinių ir techninių išteklių, nes tokiems vežėjams bus sunku įrodyti, kad net panaudodami visas turimas personalo, materialines ir finansines priemones ir nedarydami nepakeliamų aukų, atsižvelgę į savo įmonės pajėgumus tuo metu, jie akivaizdžiai nebūtų galėję išvengti skrydžio atšaukimo dėl ypatingų aplinkybių, su kuriomis susidūrė¹¹⁷.

Oponentai taip pat teigia, kad po šio sprendimo oro vežėjams gali tekti mokėti kompensacijas ir tais atvejais, kai iškyla kasdienės techninės problemos, kurių neapima „ypatingų aplinkybių“ sąvoka, tačiau oro vežėjas objektyviai negali jų aptikti orlaivių kasdienės priežiūros metu. Jie pažymi, kad ETT nagrinėtos bylos atveju oro vežėjo pozicija nuo pat pradžių nebuvo itin tvirta, nes skrydžio atšaukimas likus penkioms minutėms iki jo pradžios dėl techninės problemos, apie kurią jau buvo žinoma prieš kelias valandas iki skrydžio, niekada nebuvo itin palankiai vertinamas teismų. Be to, ETT buvo pateikti pernelyg bendri klausimai, todėl jis ir pateikė pernelyg bendrus atsakymus. Tačiau pats sprendimas esąs nepakankamai argumentuotas ir suformuluoja pernelyg bendrus kriterijus, kurie negali būti taikomi kalbant apie visus orlaivių techninius gedimus, nes kiekviena situacija turėtų būti vertinama individualiai¹¹⁸. Nepaisydami ETT išaiškinimo, kai kurie oro vežėjai vis vien laikosi nuomonės, kad juo negalima remtis tais atvejais, kai gedimas buvo pastebėtas prieš pat skrydį, nes tokį gedimą yra kur kas sunkiau operatyviai pašalinti¹¹⁹.

¹¹⁶ Analogišką poziciją dėl „ypatingų aplinkybių“ ETT pakartojo ir 2009 m. lapkričio 19 d sprendime sujungtose bylose C 402/07 ir C 432/07 *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon v Condor Flugdienst GmbH (C-402/07)* ir *Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz v Air France SA (C-432/07)*.

¹¹⁷ *Cit op.* 106, p. 219.

¹¹⁸ BARHAM, Sue. EC Regulation 261/2004: A case of extraordinary circumstances? *Travel Law Quarterly*, 2009, Volume 1, p. 23-29.

¹¹⁹ Steer Davies Gleave. Evaluation of Regulation 261/2004. Final report [interaktyvus] February 2010 [žiūrėta 2010-04-01] p. 86. Prieiga per internetą: < http://ec.europa.eu/transport/passengers/studies/doc/2010_02_evaluation_of_regulation_2612004.pdf > [žiūrėta 2010-04-01].

Šiuo metu Vilniaus miesto pirmajame apylinkės teisme yra nagrinėjamos dvi civilinės bylos dėl kompensacijos pagal Reglamentą priteisimo¹²⁰, kuriose atsakovas teigia, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingo techninio gedimo ir jis neprivalęs mokėti ieškovams kompensacijų, bei prašo teismo kreiptis į ETT dėl prejudicinio sprendimo, nes šis yra suformulavęs tik bendrus kriterijus nustatinėjant „ypatingas aplinkybes“, o šiuo atveju bylos faktinės aplinkybės skiriasi. Abiejose bylose teisėjai aktyviai siūlė šalims susitarti taikiai ir tokia jų pozicija puikiai suprantama, nes, kaip pažymėjo nepriklausomų transporto konsultantų kompanija savo tyrime Europos Komisijai, teisėjams, kurie nagrinėja tokio pobūdžio civilines bylas, trūksta ir supratimo apie patį Reglamentą bei oro transporto industriją, ir kompetencijos įvertinti, ar konkretų techninį gedimą apima sąvoka „ypatingos aplinkybės“¹²¹. Siekdami padaryti išpūdį bylą nagrinėjančiam teisėjui ir ieškovui, oro vežėjai dažnai pateikia teismui krūvas ilgų techninių ataskaitų ir netgi orlaivio pilotų bei aptarnaujančio personalo liudijimus, ir šie įrodymai, ypač iškalbingi orlaivį aptarnaujančio personalo parodymai apie tai, kokios tragiškos galėjo būti skrydžio pasekmės, jeigu orlaiviui būtų buvę leista pakilti, gali psichologiškai paveikti bylą nagrinėjančią teisėją ir nulemti bylos baigtį keleivio nenaudai¹²². Todėl tuo atveju, jeigu oro vežėjas motyvuoja savo atsisakymą kompensuoti, remdamasis „ypatingomis aplinkybėmis“, keleiviams prieš kreipiantis į teismą būtų pravartu turėti Civilinės aviacijos administracijos specialistų išvadą, kuria jie galėtų remtis reikšdami ieškinį, nes nagrinėjant bylą gali nebebūti galimybės skirti ekspertizę LR CPK 212 str. numatyta tvarka, atsižvelgus į tai, kad daugeliu atvejų orlaivių techniniai gedimai yra šalinami iš karto, o į teismą kreipiamasi tik praėjus nemažam laiko tarpui. Kita vertus, bent jau Vokietijos Federalinis Aukščiausiasis Teismas savo nagrinėjamose bylose kol kas nenukrypsta nuo ETT išaiškinimo ir orlaivio gedimą laiko normalia oro vežėjo veiklos dalimi, bet ne „ypatinga aplinkybe“¹²³.

¹²⁰ Civilinė byla Nr. 2-1073-656/2010 ir civilinė byla Nr. 2-2800-728/2010. Darbo autorius dalyvavo šių metų kovo 24 ir 26 d. vykusiuose parengiamuosiuose teismo posėdžiuose. Pirmoji byla bus iš esmės nagrinėjama šių metų balandžio 20 d., antroji - liepos 12 d. Abiejose bylose ginčas vyksta dėl to paties atšaukto skrydžio iš Berlyno į Vilnių, kuris buvo atšauktas 2008 m. lapkričio 19 d. Vieno iš ieškovų teigimu, skrydis vėlavo maždaug tris su puse valandos, tada švieslentėje atsirado užrašas „atšaukta“. Po to keleiviams buvo liepta laukti dar pusantros valandos ir jiems buvo pasiūlyta rinktis maršrutą Berlynas-Ryga-Vilnius, kuriuo ieškovai pasinaudojo ir grįžo į Vilnių septyniomis valandomis vėliau negu numatyta. Vėliau paaiškėjo, jog orlaivio gedimas buvo gana greitai sutvarkytas.

¹²¹ *Cit. op.* 117, p. 79.

¹²² *Cit. op.* 69, p. 203-206.

¹²³ Žr. pvz. Vokietijos Federalinio Aukščiausiojo Teismo 2009 m. lapkričio 12 d. sprendimą byloje Xa ZR 76/07. Prieiga per internetą: <<http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=0581bff3314ffc790cc5c6a29648b73c&client=12&nr=50142&pos=0&anz=1>> [žiūrėta 2010-03-23].

6.3. Meteorologinės sąlygos

Oro vežėjai gana dažnai atšaukia skrydžius dėl prastų oro sąlygų. Vokietijos oro teisės doktrinoje ir teismų praktikoje nurodoma, kad blogos oro sąlygos – rūkas, audra ar sniegas oro uoste – kaip ypatingos aplinkybės atleidžia nuo atsakomybės tik tada, kai šios aplinkybės vienodai galioja visiems oro uoste esantiems oro vežėjams. Be to, oro vežėjas, siekdamas, kad būtų atleistas nuo atsakomybės, privalo įrodyti, kad skrydžio atšaukimas būtų neišvengiamas net ir tokiu atveju, kai imtasi visų tinkamų priemonių. Taigi, jeigu oro uostas buvo uždarytas dėl rūko, oro vežėjas privalo paaiškinti, kokią įtaką anuluotam skrydžiui būtų turėję pakilimo ir nusileidimo apribojimai dėl rūko. Todėl jis negali remtis ypatingomis aplinkybėmis, jeigu pagerėjus oro sąlygoms planuotą skrydį būtų buvę įmanoma įvykdyti. Ar atšaukimą lėmė ypatingos aplinkybės, reikia įvertinti kiekvienu konkrečiu atveju. Jeigu oro vežėjas pagal faktines aplinkybes negali numatyti, kiek laiko rūkas tęsis, atsižvelgus į skrydžių tvarkaraštį jam būtų neprotinga nepriimti sprendimo atšaukti skrydį¹²⁴. Jungtinės Karalystės Vandsvorto grafystės teismas taip pat laikėsi pozicijos, kad rūkas yra ypatinga aplinkybė Reglamento požiūriu ir atsakovai neturi teisės į kompensaciją¹²⁵. Skrydžių vykdymas nepalankiomis oro sąlygomis neretai gali kelti tiesioginę grėsmę orlaivio, jo įgulos ir keleivių saugumui. Kita vertus, atsižvelgiant į orlaivių konstrukcijos ypatumus ir įgulos patirtį net ir esant nepalankioms meteorologinėms sąlygoms kai kurie skrydžiai gali vykti. Todėl darbo autorius pritaria nuomonei, kad kiekvienu atveju ypač didelę svarbą turi faktinių aplinkybių vertinimas.

6.4. Streikas

Nereti atvejai, kai skrydžiai atšaukiami dėl oro vežėjo darbuotojų streiko. Pagal Reglamento preambulės konstatuojamosios dalies 14 punktą streikas gali būti oro vežėjo atleidimo nuo atsakomybės priežastis. Kai kurie Vokietijos teismai laikosi pozicijos, kad nesvarbu, ar streikas vyksta oro pervežimo bendrovės viduje, ar už jos ribų. Todėl nėra svarbu, ar streikuoja paties oro vežėjo darbuotojai (antžeminis personalas ar orlaivio ekipažas), ar tretieji asmenys – kitų oro vežėjų personalas ar oro uosto dispečeriai. Iš

¹²⁴ *Cit. op* 49, p. 7; Vokietijos Federalinio Aukščiausiojo Teismo 2010 m. kovo 25 d. sprendimas byloje Xa ZR 96/09 (kol kas nepaskelbtas), žr. Vokietijos Federalinio Aukščiausiojo Teismo pranešimą spaudai „Bundesgerichtshof zu Ansprüchen des Fluggastes bei wetterbedingter Annullierung“, prieiga per internetą: <<http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=d1ff6f6f97da67c0fa71b606a7dc8568&anz=1&pos=0&client=12&nr=51390&linked=pm&Blank=1>> [žiūrėta 2010-04-01].

¹²⁵ 2008 m. spalio 23 d. Vandsvorto (Wandsworth) grafystės teismo sprendimas byloje *Mr Antonio Arenas and others v Iberia Lineas Aereas de España S.A* (neskelbtas). Cituojama pagal: United Kingdom: EU (Denied Boarding) Regulation (EC) No.261/2004 [interaktyvus]. 2009-02-09 [žiūrėta 2010-03-20]. Prieiga per internetą: <<http://www.mondaq.com/article.asp?articleid=74050>>[žiūrėta 2010-03-20].

Direktyvos Nr. 90/314/EEB 4 str. 6 d. esančio palyginimo su nenugalimos jėgos¹²⁶ sąvoka neišplaukia, kad streikas turi būti traktuojamas tik kaip įsikišimas į oro vežėjo veiklos sferą iš išorės. Be to, apsiribojimas vien išoriniais, ne oro vežėjo įmonėje kylančiais streikais prieštarauja atleidimo nuo atsakomybės galimybėms mokant kompensacijas pagal Reglamento 7 str. ir 5 str. 3 d., kur kalbama apie atsakomybę nepriklausomai nuo kaltės¹²⁷. Oro teisės literatūroje galima rasti pritariančių šiai nuomonei¹²⁸, tačiau yra ir priešinga nuomonė, kad paties oro vežėjo darbuotojų streikas negali būti laikomas ypatinga aplinkybe¹²⁹. Visiškai aiškaus atsakymo į šį klausimą oro teisės literatūra ir teismų praktika kol kas neduoda, tačiau pažymima, kad streikuojant oro vežėjo personalui jo atleidimas nuo atsakomybės bus laikomas įrodytu tik tokiu atveju, jeigu oro vežėjui streikas buvo visiškai netikėtas ir jis neturėjo galimybės į jį reaguoti bei imtis atitinkamų priemonių, pavyzdžiui, pasamdyti pakaitinį personalą ar informuoti keleivius. Oro vežėjui neužtenka konstatuoti, kad streikas yra nesankcionuotas ir netikėtas. Reikia aiškintis, kada oro vežėjas sužinojo apie streiką, ar turėjo galimybių pakeisti personalą ir imtis visų kitų, atsižvelgus į konkrečią situaciją, jam prieinamų priemonių, siekdamas išvengti streiko¹³⁰. Jungtinės Karalystės Vakarų Londono grafystės teismas laikėsi požiūrio, kad masinis nesankcionuotas antžeminio oro vežėjo personalo streikas, kurio vežėjas negalėjo numatyti ir užkirsti jam kelio, yra ypatinga aplinkybė Reglamento požiūriu¹³¹. Europos Komisija taip pat laikosi neoficialios pozicijos, kad nenumatytas streikas atleidžia oro vežėją nuo atsakomybės¹³².

Atsižvelgdamas į oro vežėjo, kaip verslininko, veikiančio savo rizika, statusą, ir į Reglamento tikslą bei ETT požiūrį, darbo autorius palaiko poziciją, jog paties oro vežėjo

¹²⁶ kelionė neįvyksta, išskyrus tuos atvejus, kai bilietų parduota daugiau nei yra vietų, dėl neįveikiamų aplinkybių (force majeure), t. y. neįprastų ir nenumatytų aplinkybių, nepriklausančių nuo anuliavimą skelbiančios šalies valios, ir pasekmių negalima buvo išvengti, netgi ir viską tinkamai parengus.

¹²⁷ Vokietijos Frankfurto prie Maino apylinkės teismo 2006 m. gegužės 8 d. sprendimas byloje Nr. 32 C 349/06-88. Prieiga per internetą: <http://ra-live.de/index.php?option=com_content&view=article&id=119:ag-frankfurt-urteil-v-08-52006-32-c-34906-88-32-c-34906&catid=37:urteile&Itemid=72> [žiūrėta 2010-03-25].

¹²⁸ Cit. op. 49, p. 7.

¹²⁹ Cit. op. 49, p. 7, SCHMID, Ronald. Streiks ohne Ende?! [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.ronald-schmid.de/aktuelles_streiks.html> [žiūrėta 2010-03-25].

¹³⁰ Vokietijos Frankfurto prie Maino apylinkės teismo 2006 m. gegužės 9 d. sprendimas byloje Nr. 31 C 2820/05-74. Prieiga per internetą:

<<http://urteilsdatenbank.reise-recht-wiki.de/AG-Frankfurt-Streik-Arbeitsniederlegung-Piloten-Fluggesellschaft-Flughafen-Verspaetung-Annullierung-Check-In.html>> [žiūrėta 2010-03-25].

¹³¹ Vakarų Londono grafystės teismo 2009 m. balandžio 17 d. sprendimas byloje *Rigby v. Iberia* (neskelbtas). Cituojama pagal: United Kingdom: *Rigby v. Iberia* 17 April 2009 - Extraordinary Circumstances Under EU (Denied Boarding) Regulation (EC No 261/2004) [interaktyvus]. 2009-07-01 [žiūrėta 2010-03-20]. Prieiga per internetą: <<http://www.mondaq.com/article.asp?articleid=82136>> [žiūrėta 2010-03-20].

¹³² Cit. op. 108, p. 378.

darbuotojų streikas galėtų būti laikomas ypatinga aplinkybe tik tokiu atveju, jeigu oro vežėjas įrodys, kad ėmėsi visų įmanomų priemonių jo išvengti.

7. KELEIVIŲ TEISĖS SKRYDŽIO ATIDĖJIMO ATVEJU

Pagal Reglamento 6 str. oro vežėjui prievolės keleivių atžvilgiu skrydžio atidėjimo atvejais kyla tik tada, kai skrydis atidedamas: dviem valandoms ar daugiau - 1500 km ar mažesnio atstumo skrydžių atveju; trimis valandoms - 1500-3500 km atstumo skrydžių atveju; keturioms valandoms - didesniu nei 3500 km atstumo skrydžių atveju. Skirtingai nuo Monrealio konvencijos, reikalavimus atlyginti nuostolius Reglamentas sieja su skrydžio išvykimo atidėjimu, o ne su skrydžio į paskirties vietą vėlavimu, kadangi juo remiantis teikiamos tik pagalbos ir pasirūpinimo keleivių paslaugos, bet ne finansinės kompensacijos. Jeigu skrydis yra atidedamas dviem, trimis, keturioms arba penkioms valandoms, priklausomai nuo skrydžio atstumo, keleivis turi teisę: atgauti sumokėtą sumą arba vykti kitu maršrutu ir teisę į rūpinimosi juo paslaugas. Rūpinimosi paslaugos pagal Reglamento 9 str. privalo būti suteiktos visais atvejais, kai skrydis atidedamas ilgiau nei dviem valandoms. Teisę atsisakyti sutarties su visišku sumokėtos skrydžio kainos grąžinimu visoms nepanaudotoms skrydžio atkarpoms pagal 8 str. 1 d. a punktą arba teisę parsikristi į išvykimo vietą įmanomai artimiausiu reisų keleivis įgyja tik tada, kai skrydis atidedamas daugiau nei penkioms valandoms. Nepriklausomai nuo aplinkybių keleiviui nepriklauso pakaitinis skrydis į galutinį kelionės tikslą pagal Reglamento 8 str. 1 d. b ir c punktus arba kompensacija pagal 7 str. Kalbant apie Reglamento numatytas teises atgauti sumokėtą sumą arba vykti kitu maršrutu ir teises į rūpinimosi paslaugas, skrydį vykdančias oro vežėjas negali būti atleistas nuo atsakomybės. Reikalavimas atsiranda jau tuomet, kai skrydžio atidėjimas yra pagrįstai numatomas. Pagal Reglamento 6 str. 2 punktą rūpinimosi paslaugos keleiviui turi būti pasiūlytos vadovaujantis 6 str. 1 punkte išvardytomis skrydžio atstumo ir vėlavimo termino kategorijomis¹³³.

Pažymėtina, kad Reglamentas nesuteikia teisės reikalauti dėl skrydžio vėlavimo sukeltų ekonominių nuostolių¹³⁴ kompensacijos, kuri yra numatyta tik Monrealio konvencijos 19 str. bei galioja vietiniams ir tarptautiniams skrydžiams. Kaip jau anksčiau minėta, maksimalus tokios žalos, atsiradusios dėl skrydžio vėlavimo, atlyginimo dydis, kurio gali reikalauti vienas keleivis, negali viršyti 4.694,00 SST¹³⁵. Pareiga įrodyti žalą

¹³³ *Cit. op.* 49, p. 7-8.

¹³⁴ Pavyzdžiui, keleivis nespėjo persėsti į kitą orlaivį ar traukinį ir prarado bilietą, praleido svarbų susitikimą, pavėlavo į renginį, atvyko vėlai ir dėl to turėjo papildomų transporto išlaidų ir kt.

¹³⁵ 2010 m. balandžio 9 d. duomenimis 4694 SST atitinka 18.415.06 Lt. Žr. Special Drawing Right (SDR) Currency Exchange Rate Conversion Calculator. Prieiga per internetą: <http://coinmill.com/SDR_calculator.html#SDR=4694> [žiūrėta 2010-04-10].

tenka keleiviui. Jeigu oro vežėjas atsisako atlyginti dėl vėlavimo patirtą žalą arba nesutaria su keleiviu dėl tokios žalos atlyginimo dydžio, ginčas gali būti išspręstas tik teismo keliu, nes ginčų nagrinėjimas dėl žalos atlyginimo neteismine tvarka nėra priskirtas nė vienai valstybės institucijai. Atkreiptinas dėmesys, kad praktikoje teismams kyla klausimas, ar Monrealio konvencijoje numatytas oro vežėjo atsakomybės apribojimas apima tik turtinę ar ir neturtinę žalą. Kauno apygardos teismas nagrinėtoje byloje dėl žalos atlyginimo už pavėlavusį bagažą laikėsi pozicijos, kad Monrealio konvencija reglamentuoja tik turtinės žalos atlyginimo klausimus ir nenumato neturtinės žalos, padarytos vežimo oru paslaugos teikimo metu, atlyginimo, todėl ieškovė gali reikalauti neturtinės žalos, remdamasi nacionalinės teisės normomis.¹³⁶ Italijos teismai laikosi priešingos pozicijos. Jų požiūriu, Monrealio konvencijoje minima „žala“ apima ir turtinę, ir neturtinę žalą, o bendra keleivio patirtų nuostolių suma negali viršyti Monrealio konvencijos numatytos ribos¹³⁷.

Ispanijos teismų pozicija šiuo klausimu skiriasi. Pavyzdžiui, Valensijos provincijos teismas laikosi analogiško požiūrio kaip ir Kauno apygardos teismas,¹³⁸ o Barcelonos provincijos teismas panašioje nagrinėtoje byloje konstatavo, kad terminą „žala“ reikia aiškinti kaip apimantį turtinę ir neturtinę žalą, nes priešingas aiškinimas prieštarautų Monrealio konvencijoje įtvirtintai unifikuotai oro vežėjų civilinei atsakomybei ir neatitiktų šios konvencijos 29 str. įtvirtinto jos išimtinumo, kuris reiškia, kad ieškinys gali būti pareikštas tik pagal joje nustatytas atsakomybės ribas. Pasak teismo, Monrealio konvencija neišskiria turtinės ir neturtinės žalos, bet nurodo, kad žala turi būti atlyginta nepriklausomai nuo jos prigimties.¹³⁹ Analogiškais argumentais rėmėsi ir Škotijos Grampiano aukštumų ir Aberdyno salų vyriausiojo teisėjo teismas, kuris papildomai pažymėjo, kad keleivių patirta neturtinė žala nelaikoma baudiniais ar netiesioginiais nuostoliais, nes patyrę žalą keleiviai nesiekia nubausti ar pasipelnėti iš oro vežėjo¹⁴⁰. Šis klausimas jau yra pasiekęs ETT ir jo generalinis advokatas taip pat palaiko pastarąją poziciją teigdamas, kad Monrealio konvencijoje numatytas maksimalus finansinės kompensacijos dydis, kuris nepriklauso nuo civilinės atsakomybės apimties. Be to, iš

¹³⁶ Kauno apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2009 m. birželio mėn. 8 d. nutartis, priimta civilinėje byloje *I.S v UAB „Novaturas“*, Nr. 2A-849-436/2009, procesinio sprendimo kategorija 54.3.

¹³⁷ *Cit. op.* 92, p. 424-425.

¹³⁸ *Cit. op.* 92, p. 424-425.

¹³⁹ *Cit. op.* 97.

¹⁴⁰ 2008 m. rugsėjo 11 d. Škotijos Grampiano aukštumų ir Aberdyno salų vyriausiojo teisėjo teismo (angl. - *Sheriffdom of Grampian Hghland and Islands at Aberdeen*) sprendimas byloje *Mr. M. and Mrs. I. O'Carroll v Ryanair*, Nr. SA1059/07. Prieiga per internetą:

<<http://www.bailii.org/cgibin/markup.cgi?doc=/scot/cases/ScotSC/2008/23.html&query=%22regulation+261/2004%22&method=boolean>> [žiūrėta 2010-03-28].

Monrealio konvencijos teksto negalima daryti išvados, kad jos rengėjai būtų siekę įtvirtinti oro vežėjų atsakomybę, kuri apimtų tik neturtinę žalą ir *vice versa*. Žalos sąvoka turi būti aiškinama ir tikslus kompensacijos dydis nustatomas, remiantis kiekvienos valstybės nacionalinės teisės normomis¹⁴¹. Darbo autorius nemato pagrindo nesutikti su šiais argumentais ir papildomai nori pastebėti, kad priešingai, nei nusprendė Kauno apygardos teismas, reikalavimams atlyginti tiek turtinę, tiek neturtinę žalą pagal Monrealio konvenciją turėtų būti taikomas joje įtvirtintas dvejų metų ieškinio senaties terminas, o ne nacionalinėje teisėje įtvirtintas ieškinio senaties terminas.

Taip pat pažymėtina, kad jeigu skrydis atidedamas, keleivis papildomai prie savo reikalavimo atlyginti konkrečią žalą pagal Monrealio konvencijos nuostatas ir reikalavimų, kylančių iš Reglamento, pagal Vokietijos civilinio kodekso 634 str. 3 d. ir 638 str. bei subsidiariai remdamasis šio kodekso rangos teisinius santykius reglamentuojančiomis normomis gali pareikšti reikalavimą oro vežėjui sumažinti skrydžio kainą dėl oro vežimo sutarties pažeidimo. Šios teisės neapima nei Reglamentas, nei Monrealio konvencija, todėl subsidiariai gali būti taikomos ir nacionalinės teisės normos. Skrydžio vėlavimas, nesvarbu dėl kokių priežasčių, yra netinkamas pagrindinės paslaugos atlikimas ir šalia konkreta žalos atlyginimo dėl vėlavimo pasekmių jis suteikia teisę reikalauti sumažinti kainą.

Laikymasis skrydžio punktualumo – vienas pagrindinių oro vežėjo įsipareigojimų ir bene svarbiausias oro vežimo sutarties bruožas. Jeigu skrydis gerokai vėluoja, tai jis neužtikrina kokybės, kurios gali tikėtis keleivis. Todėl oro vežėjas nepriklausomai nuo kaltės turi atsakyti už nepakankamą prievolės įvykdymą. Prievolės ir priešpriešinės prievolės įvykdymo ekvivalentiškumo požiūriu skrydžio kainą reikia pritaikyti prie sumenkėjusios paslaugos, oro vežėjui neatsisakant įvykdyti prievolę. Tačiau ne dėl kiekvieno menko skrydžio vėlavimo turi būti mažinama kaina, todėl oro teisės literatūroje siūloma atitinkamai taikyti Reglamento 6 str. nurodytus laikotarpius ir juos laikyti priimtinais laukimo ribomis. Dar didesnis laukimo laikas atitinkamai turėtų būti taikomas tarptautiniams skrydžiams.

Jeigu keleivis po šio priimtino neatlyginamo laukimo laiko pasinaudoja vėluojančiu skrydžiu ar kitaip tęsia kelionę, jis gali atitinkamai reikalauti sumažinti skrydžio kainą. Ji turi būti santykinai sumažinta, o sumą reikia įvertinti atsižvelgus į konkretų atvejį¹⁴². Lietuvoje reikalavimą oro vežėjui sumažinti oro vežimo sutarties kainą būtų galima reikšti remiantis LR CK 6.665 str. 1 d. 2 punktu. Tačiau šiuo metu Lietuvoje įtvirtintas

¹⁴¹ 2010 m. sausio 26 d. generalinio advokato Ján Mazák nuomonė byloje Nr. C-63/09 *Axel Walz, v Clickair S.A.*

¹⁴² *Cit. op.* 49, p. 11-12; *Cit. op.* 43.

teisinis reguliavimas tokios teisės keleiviams nesuteikia. LR CK 6.724 str. leidžia paslaugų sutartims subsidiariai taikyti LR CK normas, nustatančias bendrąsias rangos sutarties nuostatas, bet iš LR CK 6.716 str. 3 d. galima daryti išvadą, kad vežimo santykiams bendrosios atlygintinų paslaugų teikimą reguliuojančios normos nėra taikomos, taip pat ir LR CK 6.724 str.

7.1. Skirtumas tarp skrydžio atidėjimo ir atšaukimo

Daug nepatogumų praktikoje sukelia tai, kad paprastai būna keblu nustatyti, ar skrydis buvo atidėtas, ar atšauktas, nes oro vežėjai gali taikyti nevienodas skrydžio atidėjimo arba jo atšaukimo apibrėžtis, ir todėl būna neįmanoma priimti vienokį ar kitokį sprendimą dėl finansinės kompensacijos mokėjimo. Reglamentas pateikia skrydžio atšaukimo apibrėžimą, bet neapibrėžia skrydžių atidėjimo. Jeigu skrydis atidedamas ilgesniam nei 24 valandų laikui, oro vežėjų įsipareigojimai keleiviams nėra aiškiai apibrėžti ir dėl to dažnai gali kilti ginčų. Pvz., ar 24 valandoms atidėtas skrydis laikytinas atšauktu ar atidėtu ilgam laikui. Kadangi skrydžio atidėjimo atveju Reglamentas nenumato kompensacijos išmokėjimo keleiviams, oro vežėjams yra labai patogu skrydžius „nukelti“ 48 valandoms (t. y. juos laikyti „atidėtais skrydžiais“), nors iš tikrųjų skrydis atšauktas dėl neišspręstų techninių klausimų ar komercinių priežasčių, ir tada atmesti keleivių ieškinius sumokėti kompensaciją¹⁴³.

Oro vežėjai laikosi nuomonės, kad Reglamento 6 str. 1 d. c punkto ii papunktis¹⁴⁴ netiesiogiai suponuoja prielaidą, kad skrydžio atidėjimas gali trukti ilgiau nei 24 valandas¹⁴⁵. ES valstybių teismų praktika šiuo klausimu ilgą laiką buvo nevienoda. 2006 m. Jungtinės Karalystės Oksfordo grafystės teismas nagrinėtoje byloje *Harbord v Thomas Cook Airlines* pažymėjo, kad skrydžio perkėlimas iš vienos šalies dalies į kitą ir faktas, jog buvo naudojamas tas pats skrydžio numeris, nėra lemiami kriterijai. Svarbiausia tai, kad skirtumas tarp numatyto ir tikrojo skrydžių laiko buvo 24 valandos. Tai reiškia skrydžio atšaukimą, o ne atidėjimą¹⁴⁶. Tačiau Huntingtono grafystės teismas 2006 m. byloje *Denham v Hayes & Jarvis (Travel) Limited and First Choice Airways Limited* skrydžio vėlavimą maždaug 50 valandų nelaikė atšaukimu. Teismas konstatavo, kad jeigu orlaivio gedimas būtų įvykęs skrydžio pirmyn metu, būtų galima suprasti dėl ilgo skrydžio atidėjimo pažeistus ieškovo būsimų atostogų lūkesčius, ir pripažino, jog skrydžio pirmyn atidėjimas 24 valandoms galėtų būti traktuojamas kaip atšaukimas,

¹⁴³ *Cit. op.* 103.

¹⁴⁴ „kai pagrįstai tikimasi, kad išvykimo laikas bus ne anksčiau kaip kitą dieną po anksčiau skelbto išvykimo laiko...“.

¹⁴⁵ *Cit. op.* 28.

¹⁴⁶ *Cit. op.* 105.

tačiau šiuo atveju vėlavos skrydis atgal, o oro vežėjas padarė viską, kad gedimas būtų operatyviai pašalintas, todėl teismas atmetė ieškinį¹⁴⁷.

Vilniaus apygardos teismas laikėsi pozicijos, jog ieškovų reikalavimai priteisti Reglamento 7 str. nustatytas kompensacijas, kai orlaivio skrydis yra atidedamas septynioms su puse valandoms, yra nepagrįsti, nes teisę į kompensaciją keleiviai turi tik tada, kai skrydis yra atšaukiamas¹⁴⁸. Vokietijos teismai ir oro teisės literatūra vėlavimo ir atšaukimo atribojimo klausimą traktavo skirtingai. Vieni teismai laikėsi pozicijos, kad 25 valandų vėlavimas išskirti dar nepanaikina vėlavimo terminologijos požiūriu. Toks traktavimas rėmėsi ankstesne teismų praktika, kuri skrydžio negalimumą preziumavo tik tada, jeigu jis vėluoja vieną arba net dvi dienas¹⁴⁹. Kitas teismas preziumavo skrydžio atšaukimą tik tuomet, kai faktinio išskridimo dieną būtų paskelbtas kitas vykdančio oro vežėjo reguliarus skrydis su tuo pačiu skrydžio numeriu, kaip ir vakarykštis skrydis, ir keleivis būtų nugabentas tuo skrydžiu¹⁵⁰. Todėl oro teisės specialistai siūlė nustatyti, ar buvo išduotas naujas bilietas ir įsodinimo kortelė, ar buvo paskelbtas naujas skrydžio numeris, ar buvo grąžintas bagažas, ar reikėjo iš naujo registruotis skrydžiui ir ar kiti keleiviai buvo pervežti tuo skrydžiu. Jie taip pat teigė, kad net ir tada, kai skrydis vėluoja, negalima daryti prielaidos, kad keleiviui jis atrodys beprasmiškas ir apskritai neįmanomas. Jeigu skrydis ir vėluoja, tai vis dar yra tas pats skrydis. Atšaukus skrydį, rezervuotas skrydis jau nebebus vykdomas. Jeigu vėlavimo atveju faktiškas išskridimo laikas bus nukeltas į kitą dieną, vis tiek dar galima kalbėti apie vėlavimą Reglamento požiūriu. Todėl laiko atžvilgiu laipsniškas perėjimas nuo vėlavimo prie atšaukimo yra nepriimtinas. Jeigu vėluojama kelias valandas, dar nėra peržengiamas „vykdymo terminas“, per kurį reikia atlikti skrydį. Perėjimas prie to, kad skrydis nebeįmanomas ir atšaukiamas, gali būti išimties tvarka preziumuojamas tik tuomet, kai skrydis atidedamas daugeliui dienų arba yra pranešama apie kitą išvykimo oro uostą.

Įvesti laiko faktorių – ES įstatymų leidėjo užduotis. Todėl neturėtų būti orientuojamasi į šį faktorių tuo požiūriu, kad remiantis Reglamento 6 str. nurodytomis atidėjimo laiko ribomis, priklausomai nuo skrydžio ilgio, atidedant dvi, tris ar keturias valandas, neturėtų būti preziumuojamas skrydžio atšaukimas. Buvo siūloma orientuotis į tai, ar skrydis jau nebebus vykdomas, ar vėlavimas yra toks didelis, kad jis gali būti prilyginamas galutiniam atsisakymui vežti¹⁵¹. Pavyzdžiui, tuo atveju, kai oro vežėjas nutraukia skrydį po dviejų starto mėginimų ir perkelia keleivius į laukimo salę nesuteikęs

¹⁴⁷ *Cit. op.* 69, p. 205-206.

¹⁴⁸ *Cit. op.* 70.

¹⁴⁹ *Cit. op.* 49, p. 8.

¹⁵⁰ *Cit. op.* 49, p. 6.

¹⁵¹ *Cit. op.* 49, p. 8.

jiems išsamesnės informacijos, galima kalbėti apie tipiską skrydžio atšaukimo atvejį. Tokiu būdu apie atšaukimą galima kalbėti tada, kai skrydis, kuriuo transportuojamas keleivis, iš esmės vyksta visai kitaip, nei buvo suplanuota, ir savo pobūdžiu yra visiškai kitas skrydis¹⁵². Tačiau tokios nuomonės oponentai teigė, kad būtent laikas turėtų būti laikomas pagrindiniu sąvokų „vėlavimas“ ir „atšaukimas“ kriterijumi, nes priešingu atveju net ir 60 valandų atidėtą skrydį oro vežėjas traktuotų kaip paprasčiausią vėlavimą ir tai būtų ypač nepalanku keleiviams, nes jie neturėtų teisės iš oro vežėjo reikalauti įvykdyti tam tikras prievoles, iš kurių svarbiausia – išmokėti jiems kompensaciją¹⁵³. Buvo siūloma Reglamento 6 str. numatytus laiko tarpus dauginti iš koeficiento 1,5 ir gautą rezultatą traktuoti kaip ribą, kada vėlavimas tampa atšaukimu¹⁵⁴.

Vokietijos Aukščiausiasis Federalinis Teismas ir Vienos komercinis teismas, nagrinėdami su šia problema susijusias bylas, kreipėsi į ETT, kad šis išaiškintų „atidėjimo“ ir „atšaukimo“ sąvokas. Savo nuomonėje¹⁵⁵ generalinė advokatė pažymėjo, kad iš Reglamento *travaux préparatoires* yra neišku, kokiais kriterijais vadovaudamasis ES įstatymų leidėjas atskyrė „atšaukimą“ nuo „atidėjimo“, ir iškėlė klausimą, ar Reglamentas nepažeidžia vienodo vertinimo principo, kai atidėto ir atšaukto skrydžio keleiviai iš esmės atsiduria panašiose situacijose, tačiau oro vežėjo prievolės jų atžvilgiu skiriasi. Ji konstatavo, kad ETT laikosi nuoseklios pozicijos, jog pagrindinis Reglamento tikslas – užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį. Todėl dviejų sąvokų išskyrimas Reglamente, remiantis vien prielaida, kad skrydžio atšaukimas sukelia daugiau nepatogumų keleiviams, koks šiuo metu yra įtvirtintas, neatitinka Reglamento tikslo. Generalinė advokatė pažymėjo, kad pati Europos Komisija eksplicitiškai pripažįsta, jog keleivių patiriami nepatogumai yra vienodi, nesvarbu, ar jų skrydis buvo atidėtas ilgam laikui, ar atšauktas, todėl, jos nuomone, abi keleivių kategorijos turėtų būti vertinamos vienodai, o dabartinis Reglamento įtvirtintas skirtingas vertinimas pažeidžia vienodo vertinimo principą. Savo išvadoje generalinė advokatė įvardijo oro teisės literatūroje ir nacionalinių teismų praktikoje nurodomus galimus skrydžio atšaukimo požymius: oro vežėjo, orlaivio, skrydžio numerio, išvykimo ar atvykimo oro uosto pasikeitimas, bagažo grąžinimas keleiviams, nauja keleivių registracija, naujų vietų orlaivyje suteikimas, keleivių nukreipimas į vieną ar kelis kitus orlaivius, naujų įlaipinimo talonų išdavimas, lakūno (kito vežėjo darbuotojo) arba švieslentėje pateiktas nurodymas, kad skrydis

¹⁵² *Cit. op.* 49, p.6.

¹⁵³ *Cit. op.* 58, p. 1-2.

¹⁵⁴ *Cit. op.* 50.

¹⁵⁵ 2009 m. liepos 2 d. generalinės advokatės E. Sharpston nuomonė sujungtose bylose C 402/07 ir C 432/07 *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon v Condor Flugdienst GmbH (C-402/07)* ir *Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz v Air France SA (C-432/07)*.

„atšauktas“. Jos nuomone, nė vienas iš minėtų veiksmų savaime negali būti lemiamas, todėl nacionaliniai teismai kiekvienu konkrečiu atveju turėtų įvertinti kiekvieno svarbą, jeigu jų būtų daugiau nei vienas, o tai lemtų dideles teisinio saugumo problemas. Generalinė advokatė pažymėjo, kad daugeliui šių veiksmų oro vežėjai turi įtakos ir gali jais manipuliuoti, siekdami išvengti kompensacijos mokėjimo. Ji pabrėžė, kad, esant keletui iš paminėtųjų veiksmų ir (arba) jei skrydis atidėtas pernelyg ilgam laikui, galima kalbėti apie skrydžio atšaukimą *de facto*. Tačiau, generalinės advokatės nuomone, neįmanoma kaip nors tiksliau identifikuoti, kiek konkrečiai laiko turi praeiti, kad skrydis taptų atidėtas „pernelyg ilgam laikui“, ir šis klausimas turėtų būti paliktas nacionaliniams teismams, kurie, kaip matyti, jį sprendžia skirtingai. Pasak jos, be patvirtinimo, kad laikas gali būti svarbus veiksnys atšaukimui identifikuoti ir kad į numatytą skrydžio atstumą turi būti atsižvelgta vertinant, ar skrydis tapo atidėtas „pernelyg ilgam laikui“, ETT nacionaliniams teismams negali pateikti daugiau specifinių ir naudingų gairių. Tačiau generalinė advokatė atkreipė dėmesį, kad iš tokio išaiškinimo išplaukiantis rezultatų nepastovumas gali prieštarauti teisinio saugumo principui, kuris reikalauja, kad teisės normos būtų aiškios, tikslios, o jų poveikį būtų galima numatyti ypač tais atvejais, kai jos gali turėti neigiamų pasekmių privatiems asmenims. Jeigu spręsti, kada skrydis atidėtas „pernelyg ilgam laikui“, bus palikta ES valstybių nacionaliniams teismams, išvadų rezultatas nė vienai iš šalių nebus pakankamai aiškus, tikslus ar įmanomas numatyti. Generalinės advokatės nuomone, tik ES teisės aktų leidėjas gali pasirinkti konkretų (23 su puse, 24, 25 ar net 48 valandų) laiko tarpą, kuriam praėjus skrydis būtų laikomas atšauktu. ETT to padaryti negali, nes kad ir kokią skaičių jis pasirinktų, tai reikštų, kad Reglamente įžvelgta tai, ko jame visiškai nėra, ir taip teismo praktika uzurpuotų teisėkūros prerogatyvas. Generalinė advokatė priėjo prie išvados, kad pagal dabartinę Reglamento struktūrą teleologinis aiškinimas nepadės išspręsti pagrindinių su vienuodu vertinimu susijusių sunkumų. Todėl ji pasiūlė ETT atnaujinti žodinę proceso dalį pagal ETT procedūros Reglamento 61 str. ir rekomenduoti ES valstybėms, Komisijai, Europos Parlamentui ir Tarybai pateikti pastabas, ar Reglamento 5 ir 7 str. bei 6 str., o ypač juose įtvirtintas skrydžio atšaukimo ir atidėjimo atskyrimas, nėra negaliojantys, atsižvelgiant į vienuodo vertinimo principą.

ETT visiškai neatsižvelgė į generalinės advokatės nuomonę ir priėmė kitokį sprendimą.¹⁵⁶ Jis konstatavo, kad skrydis laikomas atidėtu Reglamento 6 str. požiūriu,

¹⁵⁶ Europos Teisingumo Teismo 2009 m. lapkričio 19 d sprendimas sujungtose bylose C 402/07 ir C 432/07 *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon v Condor Flugdienst GmbH (C-402/07)* ir *Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz v Air France SA (C-432/07)* ECR I 0000.

jeigu jis vykdomas pagal iš pradžių numatytą planą ir jeigu tvarkaraštyje numatytas skrydžio išvykimo laikas yra realiai atidėtas. ETT nuomone, atšaukti skrydžiai ir atidėti skrydžiai yra dvi visiškai skirtingos skrydžių kategorijos, todėl iš Reglamento negalima daryti išvados, kad atidėtas skrydis gali būti kvalifikuotas „atšauktu skrydžiu“ vien dėl tos priežasties, kad atidėjimas pratęstas, nors ir ilgam laikui. ETT pažymėjo, kad tuo atveju, kai keleiviai vežami skrydžiu, kurio tvarkaraštyje numatytas išvykimo laikas atidėtas, toks skrydis gali būti pripažintas „atšauktu“, tik jeigu oro vežėjas užtikrina keleivių pervežimą kitu skrydžiu, kurio pradinis planas skiriasi nuo iš pradžių numatytojo. Pripažinti atšaukimą iš principo įmanoma 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 skrydžio, kuris taip pat yra suplanuotas.

ETT teigimu, išvados apie skrydžio atidėjimo arba atšaukimo egzistavimą negalima daryti, remiantis tuo, kad „atidėjimas“ arba „atšaukimas“ yra nurodytas oro uosto švieslentėje arba pateiktas oro vežėjo personalo. Lemiamos reikšmės neturi ir aplinkybė, kad keleiviai atsiima savo bagažą arba kad jiems išduodami nauji įlaipinimo talonai. ETT sutiko, kad iš Reglamento teksto nėra aišku, ar atidėto skrydžio keleiviai turi teisę į kompensaciją, tačiau pažymėjo, kad nuostatos, kuriomis oro transporto keleiviams suteikiamos teisės, turi būti aiškinamos plačiai, o pats Reglamentas aiškinamas kiek įmanoma taip, kad nebūtų paneigtas jo galiojimas. ETT konstatavo, jog tie keleiviai, kurių skrydis atšauktas, ir tie, kurių skrydis atidėtas, patiria analogišką žalą, kurią sudaro prarastas laikas, ir jų situacijos yra panašios Reglamento 7 str. numatytos teisės taikymo tikslais, todėl padarė išvadą, kad negalima savaime preziumuoti, jog atidėtų skrydžių keleiviai neturi teisės į kompensaciją ir šios teisės pripažinimo tikslais negali būti prilyginti atšauktų skrydžių keleiviams. Pasak ETT, pagal Reglamento 5 str. 1 d. c punkto iii papunktį kitu maršrutu nukreiptiems keleiviams šio Reglamento 7 str. numatyta teisė į kompensaciją, jeigu vežėjas nenukreipė jų į kitą skrydį, išvykstantį ne daugiau kaip viena valanda anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykstantį 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 oro vežėjas iš pradžių buvo numatytas. ETT teigimu, priešingu atveju, jeigu atidėtų skrydžių keleiviai neišgytų teisės į kompensaciją, jie būtų vertinami mažiau palankiai, nors atitinkamais atvejais kelionėje jų patiriami laiko praradimai būtų analogiški, t. y. trys valandos ar daugiau.

Kadangi keleivių patiriama žala yra analogiška, negalima skirtingai vertinti atidėtų skrydžių ir atšauktų skrydžių keleivių, nekeliant grėsmės vienodo vertinimo principui ir

atsižvelgus į Reglamento tikslą. Todėl ETT pažymėjo, kad atidėtų skrydžių keleiviai gali remtis Reglamento 7 str. numatyta teise į kompensaciją, jeigu dėl tokių skrydžių jie praranda tris valandas ir daugiau, t. y. jeigu galutinę paskirties vietą jie pasiekia trimis ar daugiau valandų vėliau nei iš pradžių oro vežėjo numatytas atvykimo laikas. Jis taip pat išaiškino, jog keleiviui pagal Reglamento 7 str. 1 d. numatyta kompensacijos suma gali būti sumažinta 50%, jei įvykdytos 7 str. 2 d. numatytos sąlygos. ETT nuomone, net jeigu pastarojoje nuostatoje minimas tik tas atvejis, kai keleivis nukreipiamas kitu maršrutu, reikia konstatuoti, kad sumažinti kompensaciją galima tik už atidėtą keleivių skrydį. 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 7 str. 2 d. c punktą, jeigu skrydžio, nepatenkančio į 7 str. 2 d. a ir b punktų taikymo sritį, atidėjimas yra trumpesnis nei keturios valandos. Tačiau, pasak ETT, oro vežėjas gali nemokėti kompensacijos keleiviams, jeigu skrydžio atidėjimą lėmė ypatingos aplinkybės.

Šį ETT sprendimą, be abejo, ypač palankiai sutiko keleiviai. Jis greičiausiai lems, nors ir nežymiai, tačiau išaugusius oro vežėjų veiklos kaštus, nes gerokai padaugėjo subjektų, turinčių teisę į kompensaciją. Teismo sprendimo kritikai teigia, kad ETT noras plačiai interpretuoti Reglamentą, atsižvelgiant į jo tikslą ir bendruosius ES teisės principus, būtų suprantamas tuo atveju, jeigu jo tekstas būtų neaiškus. Tačiau šiuo atveju ETT, esą, paprasčiausiai „perrašė“ Reglamentą ir ignoravo aiškius ES įstatymų leidėjo ketinimus atskirti „atidėjimo“ ir „atšaukimo“ sąvokas bei neatsižvelgė į teisinio tikrumo principą, kuris, be kita ko, reikalauja, kad teisės aktai turėtų būti suformuluoti taip, jog nekeltų neaiškumų dėl asmenų teisių ir pareigų prigimties. Atkreipiamas dėmesys ir į tai, kad Reglamentas reikalavimus atlyginti nuostolius atidėjus skrydį sieja su išvykimo vėlavimu, o ETT keleivių teisę į kompensaciją susiejo su atvykimu į galutinę paskirties vietą. Pastebima, kad po ETT sprendimo keleiviai, kurių skrydžiai atidėti ilgiau kaip trims valandoms, ir keleiviai, kurių skrydžiai atšaukti, vis vien yra nevienodoje padėtyje. Tie keleiviai, kurių skrydis atidėtas, skirtingai nei tie, kurių skrydis atšauktas, neturi teisės būti kuo greičiau nukreipti kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą pagal Reglamento 8 str. 1 d. b punktą. Nelogiška ir tai, kad teisę į kompensaciją tokie keleiviai įgyja po trijų valandų, o teisę atgauti sumokėtą už bilietą sumą – tik po penkių valandų¹⁵⁷. Darbo

¹⁵⁷ BALFOUR, John. Airline liability for delays: The Court of Justice of the EU rewrites EC Regulation 261/2004. *Air and Space Law*, 2010, vol. XXXV/1, p. 73-74.

autorius, atsižvelgdamas į ETT sprendimo argumentus, generalinės advokatės ir sprendimo kritikų argumentus, yra linkęs manyti, kad siekdamas iš esmės teisingo tikslo ETT vis dėlto prisiėmė teisėkūros prerogatyvas ir peržengė jam Sutarties dėl ES veikimo 267 str. suteiktas įgalinimų ribas. Teismo paskirtis yra aiškinti ir interpretuoti teisę, bet ne užsiimti teisės aktų leidyba. Skirtingai, nei teigia sprendimo kritikai, ETT išaiškinimas turi precedento galią nacionalinių ES valstybių teismams, o ne tik tam teismui, kuris į jį kreipėsi¹⁵⁸. Tačiau net ir kritikai sutinka, kad jeigu kurios nors ES valstybės teismas pakartotinai kreipsis į ETT su tuo pačiu klausimu, pastarasis tiesiog pakartos tuos pačius argumentus¹⁵⁹. Atsižvelgiant į ligšiolinę ETT poziciją keleivių teisių atžvilgiu, vargu ar galima teigti, kad šiuo atveju jis pakeis savo nuomonę.

8. KELEIVIŲ TEISIŲ GYNIMO NETEISMINE TVARKA YPATUMAI

Kai oro vežėjas ignoruoja Reglamento nuostatas ir nevykdo pareigos rūpintis keleiviais, neišmoka jiems priklausančių kompensacijų, negrąžina visų ar dalies pinigų už bilietą ar nepasiūlo keleiviui vykti kitu maršrutu, šiam pagrįstai kyla klausimas, kaip ginti savo pažeistas teises. Jeigu keleivis mano, kad oro vežėjas ar jo atstovai pasielgė netinkamai ir nebuvo užtikrintos Reglamento numatytos jo teisės, jis gali jas ginti neteisimine tvarka. Tai daryti skatina ir Reglamento 16 str. 1 d., kuri nustato, kad kiekviena ES valstybė paskiria įstaigą, atsakingą už tai, kad būtų užtikrintas šio Reglamento vykdymas skrydžių iš jos teritorijoje esančių oro uostų ir skrydžių iš trečiųjų šalių į tokius oro uostus atžvilgiu. Ši įstaiga prireikus imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad būtų gerbiamos keleivių teisės.

Reglamento 16 str. 2 d. numato galimybę keleiviams pateikti skundus ES valstybės paskirtai įstaigai arba bet kuriai kitai ES valstybės paskirtai kompetentingai įstaigai dėl bet kurio įtariamo Reglamento pažeidimo bet kuriame ES valstybės teritorijoje esančiame oro uoste arba dėl bet kurio skrydžio iš trečiosios šalies į oro uostą, esantį toje teritorijoje. Šiuo atveju taip pat reikėtų vadovautis Lietuvos Respublikos vartotojų teisių apsaugos įstatymo¹⁶⁰ VI skirsnio normomis, numatančiomis vartotojų teisių gynimo ne teisme tvarką. Taigi keleivis turėtų pirmiausia kreiptis į oro vežėjo atsakingą darbuotoją ar įgaliotą atstovą ir nurodyti, kokių teisių, jo manymu, oro vežėjas neužtikrino, bei reikalauti suteikti jam priklausančias paslaugas. Jei nepavyktų šio klausimo išspręsti vietoje, jis turėtų pateikti oro vežėjui raštišką pretenziją (kai kurie oro vežėjai turi parengę

¹⁵⁸ CRAIG Paul., BURCA de Grainne. *EU Law. Text, cases and materials. Fourth edition*. New York: Oxford University Press, 2008, p. 471.

¹⁵⁹ *Cit. op.* 155.

¹⁶⁰ Valstybės žinios, 2007-01-30, Nr. 12-488.

standartinės pretenzijos formas) ir išdėstyti įvykio aplinkybes bei nurodyti konkrečius reikalavimus. Keleiviui derėtų sulaukti atsakymo iš oro vežėjo. Nors šis privalo kuo skubiau atsakyti į keleivio pretenziją, tai jis gali padaryti per 2 mėnesius¹⁶¹. Toks terminas akivaizdžiai per ilgas, nes kitais atvejais pardavėjai ar paslaugų teikėjai privalo atsakyti į vartotojo skundą kur kas greičiau¹⁶². Europos Komisijos užsakymu nepriklausomos transporto konsultantų kompanijos atlikto tyrimo duomenimis, dauguma oro vežėjų atsako keleiviams į pretenzijas per neapibrėžtą laikotarpį (nuo 7 dienų iki dviejų mėnesių), tačiau kartais toks susirašinėjimas su keleiviu gali trukti labai ilgai. Paprastai oro vežėjas, gavęs skundą, užregistruoja jį savo duomenų bazėje. Kai ateina to skundo eilė, imasi jį nagrinėti, įvertina jo pagrįstumą, reikalui esant pasitelkia į pagalbą techninius duomenis ir teisininkus, po to siunčia atsakymą keleiviui. Jeigu pastarasis nesutinka su oro vežėjo sprendimu, visas skundo nagrinėjimo procesas gali būti pakartotas¹⁶³. Jeigu keleivio netenkina oro vežėjo atsakymas arba to atsakymo jis nesulaukia per du mėnesius, jis gali kreiptis į Civilinės aviacijos administraciją (toliau – CAA)¹⁶⁴. Jeigu keleivis skundžiasi dėl įvykio, kuris atsitiko kitoje ES valstybėje, jis turėtų kreiptis į tos šalies atitinkamą instituciją¹⁶⁵. Tokią pretenziją taip pat galima siųsti ir CAA, tačiau tokiu atveju keleivio skundas bus perduotas pagal kompetenciją kitos šalies atsakingai institucijai nagrinėti¹⁶⁶. Dėl įvykio, kuris atsitiko kitoje ES valstybėje, keleivis taip pat gali kreiptis į Europos vartotojų centrą¹⁶⁷, kuris persiųs tokį skundą tos ES valstybės, kurioje atsitiko įvykis, Europos vartotojų centro padaliniui.

¹⁶¹ Keleivių, bagažo, pašto ir krovinių vežimo orlaiviais taisyklių p. 48. Patvirtintos Susisiekimo ministro 2006 m. balandžio 20 d. įsakymu Nr. 3-147. Valstybės žinios, 2006, Nr. 45-1640.

¹⁶² Vartotojų teisių apsaugos įstatymo 20 str. 2 d. numatytas bendras 10 d. terminas pardavėjui ar paslaugų teikėjui raštu atsakyti į vartotojo pretenziją, jei kiti įstatymai nenustato kitaip. Lietuvos Respublikos mokėjimų įstatymo 48 str. nurodyta, jog mokėjimo paslaugų teikėjas privalo rašytinius mokėjimo paslaugų vartotojo prašymus (skundus) ir raštu jam atsakyti per trisdešimt kalendorinių dienų nuo prašymo (skundo) gavimo dienos. Vartotojų ir draudikų ginčų nagrinėjimo taisyklių 10 p. taip pat nustato 30 d. terminą draudikui raštu pateikti atsakymą į vartotojo kreipimąsi.

¹⁶³ *Cit. op.* 117, p. 27-28.

¹⁶⁴ Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 70 str. 2d. numato, jog CAA kontroliuoja, kaip laikomasi Reglamento nuostatų.

¹⁶⁵ National Enforcement Bodies. Regulation [EC] 261/2004 [interaktyvus]. 2005-01-31[žiūrėta 2009-12-12]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/doc/2005_01_31_national_enforcement_bodies_en.pdf> [žiūrėta 2009-12-12].

¹⁶⁶ CAA nagrinėja skundus, kai skrydžiai vykdomi iš Lietuvoje esančių oro uostų į trečiąsias šalis, ir iš trečiųjų šalių į juos. Ji taip pat nagrinėja skundus susijusius su skrydžiais iš kitų ES valstybių, jeigu pareiškėjas yra Lietuvos pilietis ir skrydį vykdė Lietuvos oro vežėjas arba užsienio valstybės oro vežėjas, turintis atstovybę ar filialą Lietuvoje, taip pat - jeigu užsienio valstybės piliečio skundas parašytas anglų kalba ir skrydį vykdė Lietuvos oro vežėjas. Žr. *Cit. op.* 40, p. 137.

¹⁶⁷ Europos vartotojų centras yra viešoji įstaiga, kurios tikslas užtikrinti efektyvų Lietuvos vartotojų, įsigijusių nekokybišką prekę ar paslaugą kitoje ES valstybėje narėje, bei kitų ES valstybių vartotojų, įsigijusių nekokybišką prekę ar paslaugą Lietuvoje, ginčų sprendimą, konsultuoti ir informuoti vartotojus apie jų teises ir pareigas pagal ES ir nacionalinę teisę. Plačiau žr. VŠĮ Europos vartotojų centras įstatas [interaktyvus]. [žiūrėta 2009-12-12]. Prieiga per internetą: <<http://www.ecc.lt/istatai/EVC%20istatai.PDF>> [žiūrėta 2009-12-12].

Pažymėtina, kad CAA tiria tik raštiškus skundus. Jos tinklapyje galima rasti skundo formą lietuvių ir anglų kalbomis. Skundas turi būti pareiškėjo pasirašytas ir nurodyti jo kontaktiniai duomenys. Jame turėtų būti trumpai pristatytos įvykio aplinkybės, nurodyti skrydžio duomenys (data, oro vežėjas, reiso numeris), pridėta visa turima susirašinėjimo su oro vežėju medžiaga ir kelionės dokumentų (bilietai, keleivio įlaipinimo kupono ir kt.) kopijos¹⁶⁸. Keleivis taip pat gali kreiptis į Valstybinę vartotojų teisių apsaugos tarnybą, tačiau ji tokių skundų nenagrinėja, o persiunčia juos CAA arba Europos vartotojų centrui.

CAA savo tinklapyje skelbia, kad vieno skundo nagrinėjimas užtrunka 20 dienų¹⁶⁹, tačiau statistika rodo, kad paprastai tokie skundai nagrinėjami 3-4 mėnesius, sudėtingesniais atvejais – 6 mėnesius ir dar ilgiau, kai reikia imtis tam tikrų teisinių veiksmų¹⁷⁰. Gavusi keleivio skundą, CAA pirmiausia įvertina, ar yra kompetentinga jį nagrinėti ir ar keleivis jau buvo kreipęsis į oro vežėją. Jeigu atsakymas teigiamas, skundas yra peržiūrimas ir įvertinamas jo pagrįstumas. Esant pagrindo manyti, kad skundas yra pagrįstas, analizuojama, ar pakanka informacijos jam išnagrinėti. Jeigu jos pakanka, rengiama tyrimo išvada ir atsakymas keleiviui. Jeigu nepakanka ir reikalingas išsamesnis tyrimas, CAA paprastai reikalauja, kad oro vežėjas pateiktų įvykio detales bei įrodymus apie ypatingas aplinkybes. Tokie įrodymai gali būti techniniai dokumentai arba meteorologijos tarnybos pažyma. Technines problemas vertina CAA Orlaivių skyriaus specialistai. Tyrimui reikšmingos informacijos gali būti paprašytas oro uostas ir oro navigacijos paslaugų teikėjas. Gauti atsakymai nagrinėjami ir rengiama tyrimo išvada bei atsakymas keleiviui. CAA nustato, ar buvo pažeistas Reglamentas, tačiau negali priversti oro vežėjo, kad jis sumokėtų kompensaciją keleiviui. Jeigu oro vežėjas nevykdo savo prievolių, numatytų Reglamente, jam gali būti skiriama sankcija¹⁷¹. Jeigu oro vežėjas ir toliau neįvykdo savo prievolių keleivio atžvilgiu, keleiviui rekomenduojama kreiptis į teismą dėl žalos priteisimo iš oro vežėjo¹⁷².

Reglamento 16 str. 3 d. numato, kad ES valstybių nustatytos sankcijos už Reglamento pažeidimus turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios. Tačiau

¹⁶⁸ CAA interneto tinklapio skiltis *Ką daryti, jei manote, kad buvo pažeistos Jūsų teisės?* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2010-02-12]. Prieiga per internetą: <<http://www.caa.lt/index.php?-1169900285>> [Žiūrėta 2010-02-12].

¹⁶⁹ Administracinės paslaugos teikimo aprašymas. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2010-02-12]. Prieiga per internetą:

<<http://www.caa.lt/index.php?687524904>> [Žiūrėta 2010-02-12].

¹⁷⁰ *Cit. op.* 117, p. 53-54.

¹⁷¹ Paprastai ji skiriama tik tuo atveju, jeigu oro vežėjas piktybiškai nevykdo savo prievolių.

¹⁷² *Cit. op.* 40, p. 59, 137; *Cit. op.* 117, p. 50.

Lietuva šio reikalavimo nesilaiko. Pagal Oro erdvės organizavimo taisyklių¹⁷³ 36.7 p. nuostatas iš oro vežėjo gali būti atimtas leidimas vykdyti nereguliarių komercinių skrydžių, jeigu jis nesilaiko Reglamento nuostatų. Galima uždrausti jam vykdyti reguliarių komercinių skrydžių pagal dvišalės oro susisiekimo sutarties nuostatą, kuri suteikia teisę vienos valstybės aviacijos valdžiai atšaukti leidimą vykdyti reguliarius skrydžius kitos valstybės oro vežėjui, jeigu šis nesilaiko pirmosios valstybės įstatymų ir taisyklių. Tačiau ši nuostata taikytina tik ne ES valstybių, su kuriomis yra pasirašytos tarpvalstybinės sutartys, oro vežėjams¹⁷⁴. Už kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklių pažeidimą atsisakymo juos vežti oro transportu ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atvejais oro vežėjui taip yra numatyta administracinė atsakomybė. Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso¹⁷⁵ (toliau – LR ATPK) 231 str. ir 115¹ str., CAA gali skirti oro vežėjo vadovui baudą nuo vieno iki trijų tūkstančių litų. Kitose ES valstybėse yra numatytos kur kas griežtesnės sankcijos. Pavyzdžiui, Vokietijoje maksimali bauda oro vežėjui siekia 25 tūkst. eurų, taip pat gali būti skiriamos papildomos baudos siekiant sumažinti ekonominę naudą, kurią oro vežėjas gavo padaręs pažeidimą. Danijoje, Švedijoje, Suomijoje ir Nyderlanduose nėra nustatytos maksimalios skirtinų baudų ribos. Jos skiriamos atsižvelgiant į pažeidimo sunkumą ir keleivių patirtų nuostolių dydį. Austrijoje maksimalus baudos dydis siekia 22 tūkst. eurų, Italijoje – 50 tūkst. eurų, Vengrijoje – per 7 mln. eurų¹⁷⁶.

Akivaizdu, kad Lietuvoje įtvirtintų sankcijų negalima laikyti veiksmingomis, proporcingomis ir atgrasančiomis, nes jos neužtikrina, kad oro vežėjas būtų suinteresuotas vykdyti Reglamento įtvirtintas prievolės keleiviams. Pavyzdžiui, jeigu atšaukus skrydį iš Vilniaus į Londoną į oro vežėją kreiptųsi trys ar daugiau keleivių, reikalaudami grąžinti pinigus už bilietus ir išmokėti 400 eurų kompensacijas, oro vežėjui labiau apsimokėtų grąžinti pinigus už bilietus ir sumokėti baudą, kurios dydį ir pagrįstumą visada galima ginčyti, o CAA nutarimą dėl baudos skyrimo apskusti apygardos administraciniam teismui¹⁷⁷, nei išmokėti keleiviams jiems priklausančias kompensacijas.

Nepriklausomų transporto konsultantų kompanija, atlikusi tyrimą Europos Komisijos užsakymu, taip pat pažymėjo, kad Lietuvoje bauda oro vežėjo vadovui būtų

¹⁷³ Patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. kovo 17 d. nutarimu Nr. 285. Valstybės žinios, 2004, Nr. 42-1379 bei Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. liepos 11 d. nutarimu Nr. 700. Valstybės žinios, 2006, Nr. 77-3009.

¹⁷⁴ 2010 m. kovo 25 d. darbo autoriaus el. paštu gauta informacija iš CAA Oro transporto skyriaus vedėjos Virginijos Žegunytės.

¹⁷⁵ Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas (su pakeitimais ir papildymais). Valstybės žinios, 1985, Nr. 1-1.

¹⁷⁶ *Cit. op.* 117, p. 45-46.

¹⁷⁷ LR ATPK 292 str.

skiriama tik už pažeidimą apskritai, o ne už Reglamento pažeidimą kiekvieno keleivio atžvilgiu. Todėl jeigu oro vežėjas pažeistų Reglamento nuostatas kiekvieno orlaivyje esančio keleivio atžvilgiu, maksimali bauda būtų kur kas mažesnė negu kaštai, kurių išvengė oro vežėjas, padaręs pažeidimą¹⁷⁸. Be to, LR ATPK nenumato galimybės skirti baudą asmeniui, negyvenančiam Lietuvos Respublikoje.¹⁷⁹ Todėl jeigu Reglamentą pažeistų Vokietijos oro vežėjas, kuris Lietuvoje neturi filialo ar atstovybės¹⁸⁰ ir kurio vadovas gyvena Vokietijoje, CAA paprasčiausiai neturėtų galimybės jam surašyti administracinių teisės pažeidimų protokolo. Statistika rodo, kad CAA pernelyg neskuba bausti oro vežėjų – 2007 m. už keleivių teisių pažeidimus buvo nubaustas tik vienas¹⁸¹, o 2008-2010 m. sankcijos apskritai nebuvo taikytos¹⁸². Todėl Lietuvos įstatymų leidėjui siūlytina LR ATPK nustatyti didesnes baudas, numatyti, kad bauda skiriama už Reglamento pažeidimą kiekvieno keleivio atžvilgiu. Baudų dydį reikėtų nustatyti atsižvelgiant į kaštus, kurių išvengė oro vežėjas, nesilaikęs Reglamento nuostatų, kad jam būtų ekonominė paskata vykdyti Reglamento nustatytas prievoles keleiviams¹⁸³. Taip pat įstatymų leidėjui vertėtų apsvarstyti galimybę už Reglamento pažeidimus numatyti juridinių asmenų baudžiamąją atsakomybę. Tokiu atveju oro vežėjai, kurie pažeidžia Reglamento nuostatas Lietuvos teritorijoje ir čia neturi filialo ar atstovybės, remiantis Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso¹⁸⁴ 4 str. 1 d.¹⁸⁵, galėtų būti traukiami baudžiamojon atsakomybėn už piktybinį Reglamento įtvirtintų prievolių nevykdymą. Oro vežėjo baudžiamąją atsakomybę už Reglamento nuostatų pažeidimus numato Austrijos ir Belgijos teisė¹⁸⁶.

Civilinės aviacijos administracija 2005 m. gavo 21 keleivių skundą, susijusį su Reglamento įtvirtintų oro vežėjų prievolių nevykdymu, 2006 m. – 62, 2007 m. – 41¹⁸⁷, 2008 m. – 59, 2009 m. – 40¹⁸⁸. Europos vartotojų centras 2005 m. gavo 15 skundų,

¹⁷⁸ *Cit. op.* 117, p. 45.

¹⁷⁹ Vadovaujantis LR ATPK 16 str. pagal jį atsako tik Lietuvos Respublikoje esantys užsieniečiai, padarę administracinės teisės pažeidimą.

¹⁸⁰ Vadovaujantis LR CK 2.53 str. ir 2.56 str. juridinio asmens atstovybė ir filialas atsakovo pagal juridinio asmens prievoles, todėl manytina, jog administracinė atsakomybė galėtų būti taikoma ir užsienio valstybės oro vežėjo atstovybės ar filialo Lietuvoje vadovui.

¹⁸¹ JANKUTĖ, Vilija. Nemalonumų nepatiria tie, kas neskraido. *Verslo žinios*, 2008 02 11, Nr. 28 p. 5.

¹⁸² *Cit. op.* 172.

¹⁸³ Žr. *Cit. op.* 117, p. 101.

¹⁸⁴ Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas (su pakeitimais ir papildymais). Valstybės žinios, 2000, Nr.89-2741.

¹⁸⁵ Asmenys, padarę nusikalstamas veikas Lietuvos valstybės teritorijoje arba laivuose ar orlaiviuose su Lietuvos valstybės vėliava ar skiriamaisiais ženklais, atsako pagal šį kodeksą.

¹⁸⁶ *Cit. op.* 40, p. 66.

¹⁸⁷ *Cit. op.* 179.

¹⁸⁸ *Cit. op.* 172.

susijusių su oro keleivių teisėmis, 2006 m. – 29, 2007 m. – 57, 2008 m. – 52¹⁸⁹. Šie duomenys rodo, jog mūsų šalyje keleiviai gana aktyviai naudojami nustatyta neteismine ginčų sprendimo tvarka, tačiau, atsižvelgus į aukščiau išdėstytus argumentus, darytina išvada, kad Lietuvoje neteisminė iš Reglamento kylančių ginčų sprendimo tvarka efektyvi tik tuo atveju, jeigu oro vežėjas yra suinteresuotas geranoriškai bendradarbiauti. Jeigu jam to daryti komerciniu požiūriu neapsimoka, keleivis, kuris praras daug laiko gindamas savo teises neteismine tvarka, vis vien negalės iš oro vežėjo priverstinai reikalauti sumokėti jam priklausančią kompensaciją. Jam liks dvi realios galimybės: nieko nebedaryti arba kreiptis į teismą. Todėl manytina, kad jeigu keleivis per du mėnesius nesulaukia atsakymo iš oro vežėjo arba jeigu jo netenkina oro vežėjo pozicija, jis gali kreiptis į teismą. Joks teisės aktas nenumato, kad privaloma kreiptis į CAA, todėl teismas neturėtų atsisakyti priimti ieškinio, vadovaudamasis LR CPK 137 str. 2 d. 3 punktu. Keleivio teisę tiesiogiai kreiptis į teismą numato Vartotojų teisių apsaugos įstatymo 19 str. 1 d.¹⁹⁰. Be to, Reglamento konstatuojamosios dalies 22 p. taip pat nustatyta, kad ES valstybių paskirtų institucijų priežiūra neturėtų turėti įtakos keleivių ir oro vežėjų teisėms nacionalinės teisės nustatyta tvarka kreiptis į teismus dėl žalos atlyginimo. Kita vertus, kaip jau minėta, prieš kreipiantis į teismą kartais gali būti pravartu pasinaudoti neteismine tvarka vien tam, kad vėliau jos nagrinėjimo rezultatais būtų galima remtis teisme.

9. KELEIVIŲ TEISIŲ GYNIMO TEISMINE TVARKA YPATUMAI

Norėdamas apginti savo teises teismine tvarka, keleivis neišvengiamai susidurs su tam tikrais sunkumais. Visų pirma Lietuvoje jis ne visais atvejais galės pasinaudoti LR CPK 441 str. įtvirtinta ginčų dėl nedidelių sumų priteisimo tvarka, nes ieškinio suma dažniausiai viršys tūkstantį litų. Jeigu ginčas pasieks teismą, oro vežėjas greičiausiai bus pasirengęs bylinėtis, be to, daugeliu atveju jis, kaip atsakovas, Lietuvoje neturės registruotos buveinės, ir keleivis negalės pasinaudoti supaprastinto proceso formomis. Todėl keleivis turės kreiptis į teismą su ieškiniu, tačiau dėl to patirs papildomų išlaidų teisininko paslaugoms apmokėti ir kitoms bylinėjimosi išlaidoms, įskaitant žyminį mokestį ir dokumentų vertimo išlaidas. Bylos nagrinėjimas teisme gali užsitęsti gan ilgą laiką, ir atsakovas visada turės apeliacijos galimybę. Pavyzdžiui, Italijoje byla pirmosios instancijos teisme gali užtrukti dvejus metus. Net ir teismui išnagrinėjus bylą ir gavus

¹⁸⁹ 2010 m. kovo 19 d. informacija, darbo autoriaus gauta el. paštu iš Europos vartotojų centro ES teisės specialistės Miglės Akulevičienės.

¹⁹⁰ Vartotojas, manydamas, kad pardavėjas, paslaugų teikėjas pažeidė jo teises ar įstatymų saugomus interesus, turi teisę šio skirsnio nustatyta tvarka kreiptis į pardavėją, paslaugų teikėją, Tarnybą, Inspekciją ar Valstybinę visuomenės sveikatos priežiūros tarnybą, taip pat į šio įstatymo 22 straipsnio 1 dalyje nurodytas ginčus nagrinėjančias institucijas ar į teismą.

vykdomąjį raštą, iškils teismo sprendimo pripažinimo ir vykdymo užsienyje klausimas. Tai keleiviui taip pat papildomai kainuos¹⁹¹.

Tarpvalstybinio pobūdžio bylų problemą iš dalies išsprendžia Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 861/2007, nustatantis Europos ieškinių dėl nedidelių sumų nagrinėjimo procedūrą¹⁹². Juo remdamasis keleivis gali pasinaudoti supaprastinta ieškinių nagrinėjimo, kai ieškinio suma neviršija dviejų tūkstančių eurų, tvarka. Keleiviui tereikia užpildyti šio reglamento priede nurodytą specialią ieškinio formą ir pateikti atitinkamam ES valstybės teismui. Tiesa, nuo žyminio mokesčio keleivis neatleidžiamas, tačiau nėra privaloma, kad jam atstovautų advokatas. Svarbu tai, jog sprendimas, priimtas vienoje ES valstybėje vykdam Europos ieškinių dėl nedidelių sumų nagrinėjimo procedūrą, pripažįstamas ir vykdomas kitoje ES valstybėje nereikalaujant jo pripažinimo vykdytinu ir nesuteikiant galimybės ginčyti jo pripažinimą¹⁹³.

LAT savo jurisprudencijoje yra ne kartą nurodęs, kad vartotojų teisių apsauga yra konstitucinis valstybės ūkio tvarkymo principas ir kartu Lietuvos valstybės įsipareigojimas, kylantis iš ES teisės, bei atkreipė dėmesį į tai, kad su vartotojų teisių apsauga susijusiuose ginčiuose neretai peržengiamos privačių santykių ribos, o vartotojo teisių gynimas vertintinas kaip viešasis interesas, svarbus ne tik pačiam vartotojui, bet kartu ir didelei visuomenės daliai ar net visai visuomenei¹⁹⁴. Tenka apgailestauti, kad iki šiol teisė reikšti grupės ieškinį, kuri deklaruota LR CPK 49 str. 5 d., negali būti realizuota, kadangi tokio ieškinio įgyvendinimo mechanizmas nėra reglamentuotas teisės aktuose. Grupės ieškinio institutą taikyti praktikoje nėra galimybės, nes teisės aktuose nėra nustatyta, koks ieškinys gali būti pripažįstamas grupės ieškiniu, kokie subjektai turi teisę pareikšti grupės ieškinį, kokie reikalavimai keliami tokio ieškinio turiniui, kokia tvarka grupės ieškinys pareiškiamas ir nagrinėjamas, kokie tokio veiksmo procesiniai padariniai ir reikšmė bei kokia sprendimo, priimto išnagrinėjus grupės ieškinį, teisinė galia. Taigi dėl nurodytų objektyvių priežasčių Lietuvos teismų praktikoje įgyvendinti grupės ieškinio institutą šiuo metu apskritai realiai neįmanoma¹⁹⁵. Akivaizdu, kad grupė orlaivio keleivių, kurių teises, įtvirtintas Reglamente, pažeidė oro vežėjas, atitinka visus požymius, kad

¹⁹¹ *Cit. op.* 117, p.78-80.

¹⁹² OL, 2007 L 199, p. 1-22.

¹⁹³ Reglamentas Nr. 861/2007 2 str. 1 d., 4 str. 1 d., 10 str., 20 str. 1 d.

¹⁹⁴ Žr. pvz. *Cit. op.* 76.

¹⁹⁵ Plačiau žr. Lietuvos apeliacinio teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2009 m. birželio 2 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. 2-492/2009, procesinio sprendimo kategorija 106.3; 106.7; 106.8.8; 109.8; VALANČIUS, Vytautas. Viešojo intereso gynimas Lietuvos civiliniame procese. In *Lietuvos CPK įgyvendinimo problemos. Nacionaliniai ir tarptautiniai aspektai*. Kolektyvinė monografija. Vilnius: Teisinės informacijos centras, 2007; p. 260-262, Grupės ieškinio reguliavimo analizė ir pasiūlymai dėl šio instituto tobulinimo. Taikomas mokslinis tyrimas. Vilnius, 2008, p. 50-62 [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<http://www.tm.lt/dok/tyrimai/Moksl_tyrimas_grupes_ieskinys.pdf> [žiūrėta 2010-04-02].

būtų galima naudotis šiuo institutu ir daug veiksmingiau apginti savo teises. Kita vertus, keleiviai turi galimybę kolektyviai kreiptis į Valstybinę vartotojų teisių apsaugos tarnybą, kuri pasinaudodama LR CPK 49 str. 1 d. įtvirtinta teise gali pareikšti ieškinį viešajam interesui ginti ir praktikoje tai jau daro¹⁹⁶. Tokiu atveju remiantis LR CPK 49 str. 3 d. keleiviai būtų įtraukiami į bylą bendraieškiais ir jiems nereikėtų apmokėti bylinėjimosi išlaidų¹⁹⁷.

9.1. Teisingumas

Kadangi Reglamente nėra jokių nuostatų dėl teisingumo, jį nustatant pirmiausia reikia žiūrėti, ar šalys oro vežimo sutartyje nėra numačiusios sutartinio teisingumo. Dauguma oro vežėjų tokios sąlygos neįtraukia, tačiau kai kurie iš jų keleivių vežimo taisyklėse yra numatę, jog iš oro vežimo sutarties kylantys ginčai turi būti nagrinėjami oro vežėjo buveinės vietos teismuose¹⁹⁸. Tačiau tokia sąlyga itin apsunkina keleivio padėtį ir užkerta kelią jam efektyviai ginti savo teises. Kaip pavyzdį galima pateikti atvejį, kai oro vežėjas atšaukė skrydį ir atsisakė keleiviams išmokėti kompensacijas. Du ieškovai atskirai vienas nuo kito kreipėsi į Lietuvos teismą, tačiau atsakovas savo atsiliepiamuose teigė, kad šalys yra susitarusios dėl sutartinio teisingumo ir byla yra teisinga Latvijos teismui. Teismas šį atsakovo argumentą palaikė ir iškeltas civilines bylas nutraukė, motyvuodamas tuo, kad šalys yra pasirinkusios sutartinį teisingumą ir negali jo keisti, todėl bylos yra neteisingos Lietuvos teismams¹⁹⁹. Apeliacinės instancijos teismai šias nutartis panaikino, tačiau galutinį tašką padėjo tik LAT. Jis pažymėjo, kad keleivio vežimo sutartis yra vartojimo sutartis, todėl teismas gali *ex officio* vertinti, ar oro vežimo sąlygos atitinka sąžiningumo kriterijus. Neturi reikšmės tai, ar šalys byloje kėlė šį klausimą. Vertindamas ginčo sutarties sąlygą dėl teisingumo, LAT pažymėjo, kad vartojimo sutarties sąlyga, nustatanti, kad ginčai, kylantys iš tokios sutarties, sprendžiami vežėjo (stipresniosios sutarties šalies) buveinės valstybės teismuose, apriboja vartotojo

¹⁹⁶ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2009 m. liepos 30 d. nutartis, priimta civilinėje byloje *Valstybinė vartotojų teisių apsaugos tarnyba v. UAB „ERGO Lietuva“*, bylos Nr. 3K-3-333/2009, procesinio sprendimo kategorijos 73.2.5.5; 90; 95.7 (S).

¹⁹⁷ NEKROŠIUS, Vytautas in *Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodekso komentaras*. I dalis. Bendrosios nuostatos. Vilnius: Justitia, 2004, 49 str., p.175.

¹⁹⁸ Žr. pvz. oro vežėjo Austrian Airlines vežimo sąlygų 20 p. [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.austrian.com/Info/TermsConditions/ConditionsOfCarriage.aspx?cc=NL&sc_lang=nl> [žiūrėta 2010-04-03], oro vežėjo easyJet keleivių ir bagažo vežimo sąlygų 20 p. [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<<http://www.easyjet.com/en/book/conditions.html#a20>> [žiūrėta 2010-04-03], oro vežėjo Air Baltic keleivių ir bagažo vežimo taisyklių 20 str., [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<http://www.airbaltic.lt/public/keleiviu_ir_bagazo_vezimo_taisykles.html> [žiūrėta 2010-04-03].

¹⁹⁹ Vilniaus miesto 1-ojo apylinkės teismo 2009 m. kovo 30 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. 2-5409-728/2009 procesinio sprendimo kategorija 94.2, Vilniaus miesto 1-ojo apylinkės teismo 2009 m. birželio 15 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. 2-3682-619/2009 procesinio sprendimo kategorija 118.1

pasirinkimą bei įpareigoja jį bylinėtis paslaugos teikėjo valstybės teisme ir taip pažeidžia šalių teisių ir interesų pusiausvyrą vartotojo nenaudai, nepagrįstai suvaržo jo galimybę pareikšti ieškinį, nes gali lemti neprotingus tokio kreipimosi į teismą kaštus, ypač tais atvejais, kai kreipiamasi dėl palyginti nedidelės standartinės kompensacijos sumos, kaip nagrinėjamos bylos atveju. Todėl tokia vartojimo sutarties sąlyga atitinka CK 6.188 str. 2 d. 18 punkte nustatytus požymius ir laikytina nesąžininga, o oro vežimo sutarties nuostata dėl teisingumo yra netaikoma²⁰⁰.

Tais atvejais, kai atsakovas yra ES oro vežėjas, nustatant teisingumą reikia vadovautis 2000 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 44/2001 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo²⁰¹ nuostatomis (toliau – Reglamentas Nr. 44/2001)²⁰². Prieš nustatant teisingumą, reikia išsiaiškinti, ar prievolė, kylanti oro vežėjui pažeidus Reglamento nustatytas prievoles, gali būti kildinama iš oro vežimo sutarties.

Oro teisės literatūroje galima rasti nuomonę, kad tokia prievolė nėra sutartinė. Teigiama, kad Reglamento 7 str. numato keleiviui teisę į kompensaciją, tačiau šios kompensacijos dydžiai yra iš anksto įtvirtinti pačiame Reglamente, todėl šios kompensacijos primena baudinius nuostolius, kurie yra žinomi JAV teisės sistemai. Todėl nustatant teisingumą turi būti remiamasi Reglamento Nr. 44/2001 5 str. 3 d., nes Europos teisės sistemai žinomi tik reikalavimai, kylantys iš sutarties arba iš delikto²⁰³. Tačiau pritartina kitos nuomonės šalininkams, kurie teigia, jog Reglamente nėra įtvirtinti baudiniai nuostoliai, o kompensacija traktuotina kaip fiksuoto dydžio nuostolių atlyginimas su išpėjama funkcija oro vežėjui ir kompensacine funkcija keleiviui. ES įstatymų leidėjas pasisakė prieš baudžiamosios funkcijos iškelimą, nors panašumų su amerikietiškuoju pavyzdžiu išlieka. Galimybė pretenduoti į papildomą kompensaciją pagal Reglamento 12 str. taip pat byloja apie pretenziją į nuostolių atlyginimą. Kadangi keleivis neprivalo įrodyti turto nuostolių ir siekia kompensacijos už patirtus „nemalonumus“ ir „didelius nepatogumus“, galima kalbėti apie nustatyto dydžio

²⁰⁰ Cit. op. 76.

²⁰¹ OL L 12, 2001.

²⁰² Nuo 2007 m. liepos 1 d. šis reglamentas taikomas ir Danijai. Žr. NEKROŠIUS, Vytautas. *Europos Sąjungos civilinio proceso teisė*. Vilnius: Justitia, 2009, I dalis, p. 30. Tačiau svarbu pabrėžti, jog tuo atveju, jeigu ieškinys reiškiamas ne Reglamento Nr. 261/2004, o Monrealio konvencijos pagrindu (pvz. ieškinys dėl vėlavimo patirtos žalos), teisingumas turi būti nustatomas vadovaujantis ne Reglamento Nr. 44/2001, o Monrealio konvencijos nuostatas nepaisant to, jog ieškovas ir atsakovas turi buveines ES valstybėse narėse. Žr. MAGNUS, Ulrich, MANKOWSKI, Peter. *European commentaries on Private International Law. Brussels I regulation*. Sellier. European Law Publishers, 2007, p. 760.

²⁰³ Cit. op. 51.

pretenziją į nuostolių atlyginimą, turinčią kompensacijos už patirtus nepatogumus funkciją²⁰⁴.

Vokietijos Aukščiausiasis Federalinis Teismas laikosi pozicijos, kad iš Reglamento kylantis ieškinys dėl kompensacijos kyla iš paties Reglamento ir tiesiogiai nekyla iš vežimo oru sutarties, todėl jį reiškiant nėra būtina, kad oro vežėją ir ieškovą sietų tiesioginiai teisiniai santykiai. Tačiau toks ieškinys vis dėlto yra susijęs su oro vežimo sutartimi. Būtina Reglamento taikymo sąlyga yra ta, kad keleivis turėtų patvirtintą rezervavimą atitinkamam skrydžiui. Vadinasi keleivis turi turėti bilietą ar kitą įrodymą, kuriame nurodyta, kad oro vežėjas arba turizmo kelionių organizatorius rezervavimą patvirtino ir įregistravo. Tam, kad oro vežėjas rezervavimą patvirtintų, privalo būti sudaryta oro vežimo sutartis. Reglamento numatytos nuostatos nustato ypatingą teisių ir pareigų, susijusių su oro vežimo sutartimi, įtvirtinimą²⁰⁵.

Reglamento Nr. 44/2001 2 str. 1 d. įtvirtina bendrą teritorinio teisingumo principą. Jo esmė ta, kad ieškinys pareiškiamas pagal atsakovo gyvenamąją vietą. Reglamento Nr. 44/2001 II skirsnio (speciali jurisdikcija) 5 str. 1 d. nustato, kad ES valstybėje nuolat gyvenančiam²⁰⁶ asmeniui kitoje ES valstybėje byla dėl sutarties gali būti iškelta atitinkamos prievolės vykdymo vietos teismuose. Pagal šią nuostatą, jeigu nesusitariama kitaip, atitinkamos prievolės vykdymo vieta teikiant paslaugas yra ES valstybėje, kurioje paslaugos buvo arba turėtų būti suteiktos pagal sutartį. Kyla klausimas, ką oro vežimo sutarties atveju laikyti paslaugos suteikimo vieta. Pavyzdžiui, keleivis yra užsisakęs skrydį iš Vilniaus į Madridą su Vokietijos oro vežėju, bet skrydis Vilniuje atšaukiamas. Oro teisės literatūroje buvo teigiama, jog skrendant į vieną pusę paslaugų suteikimo vieta, atsižvelgiant į keleivio kelionės tikslą, laikytina orlaivio atvykimo vieta. Skrendant ten ir atgal buvo siūloma paslaugų suteikimo vieta laikyti pirminio išskridimo vietą, atsižvelgiant į Monrealio konvencijos nuostatas, nes šiuo atveju susiduriama su skridimu ratu²⁰⁷. Vokietijoje nagrinėtoje byloje pirmosios instancijos teismas laikė, kad oro transporto paslaugos yra suteiktos orlaivio išvykimo vietoje, priėmė nagrinėti ieškovo ieškinį ir priteisė ieškovui kompensaciją. Apeliacinės instancijos teismas, manydamas, kad oro transporto paslaugos yra teikiamos skrydį vykdančios bendrovės buveinės

²⁰⁴ *Cit. op.* 49, p. 8.

²⁰⁵ *Cit. op.* 121, Vokietijos Federalinio Aukščiausiojo Teismo 2009 m. gruodžio 10 d. sprendimas byloje Xa ZR 61/09. Prieiga per internetą:

<[http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-](http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=2db2b9f13004d93db5fa50c6f217cec6&client=12&nr=50529&pos=0&anz=1)

[bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=2db2b9f13004d93db5fa50c6f217cec6&client=12&nr=50529&pos=0&anz=1](http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=2db2b9f13004d93db5fa50c6f217cec6&client=12&nr=50529&pos=0&anz=1)> [žiūrėta 2010-04-05].

²⁰⁶ Reglamento Nr. 44/2001 60 straipsnio 1 d. numatyta, jog bendrovės arba kito juridinio asmens ar fizinių arba juridinių asmenų asociacijos nuolatinio buvimo vieta yra ten, kur yra jų oficiali buveinės vieta arba centrinė administracija; arba pagrindinė verslo vieta.

²⁰⁷ *Cit. op.* 49, p. 14.

vietoje, panaikino pirmosios instancijos teismo sprendimą. Ieškovas pateikė kasacinį skundą, o kasacinės instancijos teismas kreipėsi į ETT. Šis savo sprendime pirmiausia pažymėjo, kad Monrealio konvencija, sprendžiant teisingumo klausimą pagal ieškinį, kylantį iš Reglamento, netaikytina. ETT rėmėsi ankstesniu savo 2007 m. gegužės 3 d. sprendimu byloje *Color Drack GmbH v. Lexx International Vertriebs GmbH* ir konstatavo, jog Reglamento Nr. 44/2001 5 str. 1 punkto b papunkčio pirmoje įtraukoje įtvirtinta taisyklė taikoma kelių pristatymo vietų toje pačioje ES valstybėje atveju, nes jurisdikciją nagrinėti visus iš sutarties kylančius ginčus turi turėti tik vienas teismas. Todėl kai skirtingose ES valstybėse yra kelios paslaugų teikimo vietos, taip pat reikia ieškoti tokios, kuri užtikrina glaudžiausią ryšį tarp nagrinėjamos sutarties ir jurisdikciją turinčio teismo, įskaitant vietą, kur pagal sutartį turi būti teikiamos pagrindinės paslaugos. Pasak ETT, oro vežėjo buveinės vieta ar pagrindinė įsisteigimo vieta, oro transporto sutarties sudarymo ir bilieto išdavimo vietos nėra glaudžiai susijusios su oro vežimo sutartimi, nes operacijos ir veiksmai, kurių imamasi iš šių vietų, pavyzdžiui, tinkamo orlaivio ir įgulos skyrimas, yra logistinės ir parengiamosios sutarties dėl oro transporto vykdymo priemonės, o ne paslaugos, kurių teikimas susijęs su tikruoju sutarties turiniu. Paslaugos, kurios teikiamos vykdant iš oro transporto sutarties kylančias prievoles, yra keleivių registravimas, įlaipinimas ir pasitikimas orlaivyje oro transporto sutartyje numatytoje orlaivio pakilimo vietoje, orlaivio išvykimas numatytu laiku, keleivių ir jų bagažo skraidinimas iš išvykimo vietos į atvykimo vietą, rūpinimasis keleiviais per skrydį ir galiausiai saugus keleivių išlaipinimas sutartyje numatytoje vietoje ir laiku. Šiuo požiūriu galimos orlaivio tarpinio nusileidimo vietos taip pat nėra pakankamai susijusios su esminėmis tokios sutarties paslaugomis.

Vienintelės vietos, kurios tiesiogiai susijusios su šiomis, vykdant su sutarties dalyku susijusias prievoles, teikiamomis paslaugomis, yra orlaivio išvykimo ir atvykimo vietos, atkreipiant dėmesį į tai, kad išvykimo ir atvykimo vietomis turi būti laikomos vietos, dėl kurių susitarta atitinkamoje su viena oro transporto bendrove, kuri yra skrydį vykdanči orlaivio vežėja, sudarytoje pervežimo sutartyje. ETT pažymėjo, kad, kitaip negu prekių pristatymų, kurie pagal ekonominius kriterijus nustatant pagrindinę pristatymo vietą yra aiškos ir išmatuojamos operacijos, į skirtingas vietas atveju, savo esme oro transportas yra nuo išvykimo iki atvykimo vietos teikiamos nedalomos ir vientisos paslaugos. Todėl tokiais atvejais remiantis ekonominiais kriterijais negalima išskirti tam tikros paslaugos dalies, kuri būtų pagrindinė ir teikiama konkrečioje vietoje. Tokiomis aplinkybėmis tiek orlaivio išvykimo, tiek atvykimo vieta turi būti laikoma pagrindinių paslaugų, esančių oro transporto sutarties dalyku, teikimo vietomis. Todėl ieškovas gali iškelti bylą atsakovui

teisme, kurio teritorijoje yra viena šių vietų. Tokia ieškovui suteikta pasirinkimo galimybė atitinka ne tik artimumo kriterijų, bet ir nuspėjamumo reikalavimą, nes ji ir ieškovui, ir atsakovui leidžia lengvai nustatyti teismus, kuriuose gali būti pareikštas ieškinys. Be to, ieškovui lieka Reglamento Nr. 44/2001 2 str. 1 d. numatyta galimybė kreiptis į atsakovo nuolatinio buvimo vietos teismą²⁰⁸. Šiuos ETT argumentus nagrinėtoje byloje pakartojo ir LAT²⁰⁹. Vadinasi, minėtojo pavyzdžio atveju keleivis gali savo pasirinkimu kreiptis į Lietuvos, Ispanijos arba Vokietijos teismą.

Pažymėtina, kad, remdamasis Reglamento Nr. 44/2001 5 str. 5 d., keleivis ieškinį gali pareikšti oro vežėjo filialo, jeigu skrydis buvo užsakytas per jį, vietos teisme. Nors Reglamento 15 str. 3 d. numato, kad vežimo sutarčiai, kitai, nei sutartis, kurioje už įskaitytą kainą numatyta kelionė ir nakvynė, netaikomos Reglamento Nr. 44/2001 nuostatos dėl jurisdikcijos, susijusios su vartotojų sutartimis, iš šio straipsnio 3 d. konstrukcijos galima daryti išvadą, kad keleivis gali pareikšti ieškinį savo gyvenamosios vietos valstybėje dėl iš Reglamento kylančių prievolių nevykdymo, jeigu skrydis yra organizuotos turistinės kelionės dalis.

Jeigu atsakovas yra ne ES oro vežėjas, kuris neturi savo buveinės ES²¹⁰, dėl jau minėtų argumentų neturėtų būti taikomos Monrealio konvencijos 33 str. nuostatos nustatant iš Reglamento kylančių ieškinių teisingumą. Pirmiausia reikia žiūrėti, ar ES valstybė (šiuo atveju Lietuva) neturi pasirašiusi sutarties dėl teisinės pagalbos su trečiąja valstybe, kurios teritorijoje turi buveinę oro vežėjas. Pavyzdžiui, jeigu Vilniuje būtų atšauktas skrydis į Maskvą, kurį turėjo vykdyti Rusijos oro vežėjas, tai, vadovaujantis Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos sutarties dėl teisinės pagalbos ir teisinių santykių civilinėse, šeimos ir baudžiamosiose bylose²¹¹ 21 str. 1 d., keleivis su ieškiniu galėtų kreiptis į atitinkamą teismą Rusijoje pagal atsakovo administracijos vietą arba į Lietuvos teismą, bet tik tuo atveju, jeigu Lietuvoje yra šio oro vežėjo atstovybė arba filialas. Jeigu analogišku atveju skrydį atšauktų jį turėjęs vykdyti Indijos oro vežėjas, kuris neturi atstovybės ar filialo Lietuvoje, ieškinys, remiantis LR CPK 787 str. 1 d. 3 p.,

²⁰⁸ Europos Teisingumo Teismo 2009 m. liepos 9 d. sprendimas byloje C-204/08, *Peter Rehder v Air Baltic Corporation*, ECR I-0000.

²⁰⁹ *Cit. op.* 76.

²¹⁰ Reglamentas Nr. 261/2004 taikomas ir ne ES narėms Norvegijai, Islandijai ir Šveicarijai. Tačiau teisingumas būtų nustatomas remiantis 1988 m. Lugano konvencija. Plačiau žr. MAGNUS, Ulrich, MANKOWSKI, Peter. *European commentaries on Private International Law. Brussels I regulation*. Sellier. European Law Publishers, 2007, p. 20-21. Tačiau 1988 m. Lugano konvenciją pakeitė vadinamoji „naujoji“ Lugano konvencija, kuri buvo pasirašyta 2007 m. spalio 30 d., o įsigaliojo 2009 m. gegužės 18 d. Plačiau žr. 2007 m. Lugano konvencija dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo. OL, 2009, L 147, p. 5.

²¹¹ Valstybės žinios, 1995, Nr. 13-296.

galėtų būti paduotas Lietuvos teismui, nes orlaivis turėjo išskristi iš Lietuvos, todėl galima teigti, kad prievolės atsiradimo vieta yra Lietuvoje.

9.2. Taikytina teisė

Reglamentas nereguliuoja daugelio su materialine teise susijusių klausimų, kaip žalos ir palūkanų dydžio nustatymo, ieškinio senaties terminų, taip pat iš oro vežimo sutarties kylančių reikalavimų. Todėl kyla taikytinos teisės klausimas. Tik nedidelė dalis oro vežėjų yra į oro vežimo sutartis įsitraukę nuostatas dėl konkrečios šalies taikytinos teisės, todėl nustatant taikytiną teisę, kai oro vežėjas ir keleivis turi gyvenamąsias vietas ES valstybėse, reikia vadovautis 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentu Nr. 593/2008 dėl sutartinės prievolės taikomos teisės (Roma I)²¹². Reglamento Nr. 593/2008²¹³ 5 str. 3 d. apriboja ES oro vežėjo galimybes pasirinkti oro vežimo sutarčiai taikytiną teisę. Šalys gali pasirinkti tik keleivio arba vežėjo įprastos gyvenamosios vietos, vežėjo centrinės administracijos vietos arba išvykimo ar paskirties vietos teisę. Ši nuostata doktrinoje yra pagrįstai kritikuojama nurodant, kad tokiu atveju keleiviui suteikiama apsauga yra tik teorinė, nes visais atvejais oro vežėjas sutartyje nurodys, jog taikoma oro vežėjo įprastos gyvenamosios vietos arba centrinės administracijos vietos teisė²¹⁴.

Jeigu taikytinos teisės šalys oro vežimo sutartyje nenumatė, oro vežimo sutarčiai taikoma keleivio nuolatinės gyvenamosios vietos valstybės teisė, jeigu šioje valstybėje yra išvykimo arba paskirties vieta. Pavyzdžiui, Vokietijoje nuolat gyvenantis keleivis perka Latvijoje bilietą į skrydį oro vežėjo, esančio Latvijoje, orlaiviu iš Rygos į Berlyną. Remiantis reglamento 5 str. 2 d. 1 pastraipos pirmu sakiniu, šiai oro vežimo sutarčiai būtų taikoma Vokietijos teisė. Jeigu išvykimo arba paskirties vieta nėra keleivio nuolatinės gyvenamosios vietos valstybėje, taikoma oro vežėjo įprastos gyvenamosios vietos valstybės teisė. Minėto pavyzdžio atveju, jeigu bilietas būtų pirktas Rygoje, tačiau keleivis skristų iš Rygos į Londoną, oro vežimo sutarčiai būtų taikoma Latvijos teisė²¹⁵.

Jeigu oro vežėjas arba keleivis neturi nuolatinės gyvenamosios vietos ES valstybėje ir taikytinos teisės klausimų nereguliuoja atitinkama dvišalė sutartis, bylą nagrinėjantis

²¹² Vokietijos Federalinio Aukščiausiojo Teismo 2009 m. gruodžio 10 d. sprendimas byloje Xa ZR 61/09. Prieiga per internetą:

<<http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=2db2b9f13004d93db5fa50c6f217cec6&client=12&nr=50529&pos=0&anz=1>> [žiūrėta 2010-04-05].

²¹³ OL, 2008 L 177, p. 6.

²¹⁴ FERRARI, Franco, LEIBLE, Stefan. *Rome I Regulation. The Law Applicable to Contractual Obligations in Europe*. Munich: Sellier. European Law Publishers, 2009, p. 107.

²¹⁵ MIZARAS, Vytautas. Tarptautinės privatinės teisės vienodinimo Europos Sąjungoje rezultatai: reglamentai Roma I ir Roma II. *Justitia* 2009, Nr. 1(71), p. 12.

teismas turėtų kvalifikuoti teisinį santykį ir remdamasis teismo vietos valstybės tarptautinės privatinės teisės normomis nustatyti byloje taikytiną teisę. Pavyzdžiui, Lietuvos teismas nagrinėdamas ginčą tarp keleivio ir Indijos oro vežėjo remdamasis LR CK 1.37 str. 4 d. 1 punktu iš principo turėtų taikyti Indijos teisę, nes oro vežėjas vykdo sutarčiai būdingus įsipareigojimus. Tačiau vadovaujantis LR CK 1.37 str. 5 d. teismas, nustatęs, jog oro vežimo sutartis yra labiau susijusi su kita valstybe (šiuo atveju Lietuvoje būtų orlaivio išvykimo vieta) gali taikyti Lietuvos teisę.

Pažymėtina, kad Monrealio konvencijoje numatytas dvejų metų ieškinio senaties terminas reikalavimams dėl žalos atlyginimo²¹⁶ pagal analogiją negali būti taikomas ieškiniams, kylantiems iš Reglamento. Vokietijos Federalinis Aukščiausiasis Teismas pažymėjo, kad remiantis ETT praktika, Reglamento ir Monrealio konvencijos nuostatomis grindžiamos teisės yra skirtingo teisinio pobūdžio ir šie du teisės aktai nesudaro unifikuotos teisinės sistemos bei yra taikomi atskirai. Jis taip pat padarė išvadą, kad nei iš Reglamento teksto, nei iš jo parengiamųjų dokumentų neišplaukia, kad oro keleivių teisėms įgyvendinti ES įstatymų leidėjas būtų siekęs suvienodinti ieškinių, kylančių iš Reglamento, senaties terminus²¹⁷.

Jeigu tarp keleivio ir oro vežėjo sudarytoje oro vežimo sutartyje bus įrašyta nuostata, kad sutarčiai taikoma oro vežėjo valstybės teisė, tuomet bylą nagrinėjantis teismas turėtų taikyti oro vežėjo vietos valstybėje numatytą ieškinio senaties terminą. Priešingu atveju teismas turėtų nustatyti ieškinio senatį, remdamasis valstybės, kurios teisė šiuo atveju būtų taikytina, normomis. LR CK 1.125 str. 11 d. numatyta, kad iš keleivių ir bagažo vežimo atsirandantiems reikalavimams taikomi atskirų transporto rūšių kodeksuose (įstatymuose) nustatyti ieškinio senaties terminai. Kadangi Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas²¹⁸ tokio senaties termino nenumato, darytina išvada, kad tokiems ieškiniams turėtų būti taikomas LR CK 1.125 str. 8 d. numatytas sutrumpintas trijų metų ieškinio senaties terminas reikalavimams dėl žalos atlyginimo.

9.3. Reglamento taikymas bankroto atveju

Tuo atveju, jeigu oro vežėjas bankrutuoja, pagal Reglamentą keleiviui nėra numatyta jokia papildoma apsauga. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos įmonių bankroto įstatymo²¹⁹ 4 str. keleiviai, kuriems oro vežėjas neįvykdė Reglamente numatytų prievolių, yra laikomi oro vežėjo kreditoriais ir oro vežėjui iškelus bankroto bylą turi teisę per

²¹⁶ Monrealio konvencijos 35 str. 1 d.

²¹⁷ *Cit. op.* 212.

²¹⁸ Valstybės žinios, 2000, Nr. 94-2918.

²¹⁹ Valstybės žinios, 2001, Nr.31-1010.

teismo nustatytą laiką pateikti oro vežėjo bankroto administratoriui savo kreditorinius reikalavimus²²⁰, kuriuos šis teikia teismui tvirtinti arba ginčija. Europos Parlamentas yra pripažinęs, jog šioje vietoje egzistuoja keleivių teisių apsaugos spraga ir priėmęs rezoliuciją, kuria siūlo Europos Komisijai paruošti atitinkamus teisės aktų projektus, kurie suteiktų keleiviams tam tikras garantijas oro vežėjo bankroto atveju²²¹.

²²⁰ Bankroto įstatymo 10 str. 4 d. 5 punktas.

²²¹ European Parliament resolution of 25 November 2009 on passenger compensation in the event of airline bankruptcy [interaktyvus]. [Žiūrėta 2010-04-05]. Prieiga per internetą: <<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2009-0092+0+DOC+XML+V0//EN&language=EN>> [žiūrėta 2010-04-05].

10. IŠVADOS

1. Pagal iš Reglamento kylančias prievoles keleiviui atsako tik skrydį vykdančias oro vežėjas ir jis vienintelis yra tinkamas atsakomybės subjektas.
2. Reglamentas nustato tik minimalias keleivių teises atsisakymo vežti, skrydžių atšaukimo ar atidėjimo ilgam laikui atveju. Siekdami apginti savo teises, keleiviai gali papildomai reikšti ieškinį oro vežėjui, remdamiesi Monrealio konvencija tik skrydžio atidėjimo atveju. Skrydžio atšaukimas ir atsisakymas vežti nepatenka į Monrealio konvencijos reguliavimo sritį, todėl žala keleiviui turėtų būti atlyginama remiantis atitinkamos valstybės nacionalinės teisės normomis. Tokiu atveju nebus taikoma šioje konvencijoje numatytos oro vežėjo atsakomybės ribos, tačiau keleiviams tektų įrodyti visas civilinės atsakomybės sąlygas, išskyrus oro vežėjo kaltę, kuri būtų preziumuojama.
3. Reglamento nuostatos, susijusios su ypatingų aplinkybių sąvokos aiškinimu, skrydžio atšaukimo ir atidėjimo atribojimu, atsisakymu vežti keleivius bei oro vežėjo ir kelionių organizatoriaus atsakomybės atribojimu yra suformuluotos per daug abstrakčiai ir neaiškiai. ES valstybių teismai jas skirtingai interpretuoja, ir nereti atvejai, kai skirtingose šalyse dėl to paties klausimo į teismus besikreipiantys keleiviai atsiduria skirtingose situacijose – vienur jų ieškiniai tenkinami, o kitur atmetami. Todėl ES įstatymų leidėjas turėtų keisti arba papildyti Reglamentą, nes ETT išaiškinimai tik iš dalies atsveria netinkamai suformuluotą Reglamento tekstą ir iki galo nepašalina jo taikymo praktikoje kylančių problemų.
4. Lietuva nesilaiko Reglamento 16 str. 3 d. įtvirtinto reikalavimo už Reglamento pažeidimus nustatyti veiksmingas, proporcingas ir atgrasančias sankcijas. Lietuvoje neteisminė iš Reglamento kylančių ginčų sprendimo tvarka efektyvi tik tuo atveju, jeigu oro vežėjas yra suinteresuotas geranoriškai bendradarbiauti su keleiviu.
5. Keleivių teisių gynimas teismine tvarka yra veiksminga priemonė jiems apginti savo teises tik iš dalies, nes daugelis bylų prieš oro vežėją Lietuvoje būtų tarpvalstybinio pobūdžio, o tai lemtų didelius, palyginti su ieškinio suma, bylinėjimosi kaštus.
6. Reikalavimai, kylantys iš Reglamento, yra specifinės teisinės prigimties, tačiau negali būti laikomi deliktais. Reglamentas nenustato teisingumo ir taikytinos teisės klausimų, todėl kilus ginčui reikia taikyti ir kitus ES arba atitinkamų valstybių teisės aktus, siekiant nustatyti teisingumą ir taikytiną teisę.

7. ETT laikosi itin palankios pozicijos keleivių atžvilgiu ir savo sprendimuose pabrėžia iš esmės teisingą tikslą – užtikrinti aukštą vartotojų teisių apsaugos lygį visoje ES. Tačiau siekdamas teisingo tikslo, ETT neretai sukelia abejonių dėl savo sprendimų teisėtumo. Jo 2006 m. sausio 10 d. sprendimas byloje C-344/04 *International Air Transport Association, European Low Fares Airline Association, Hapag-Lloyd Express GmbH, v Department of Transport* ir 2009 m. lapkričio 19 d. sprendimas sujungtose bylose C 402/07 ir C 432/07 *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon v Condor Flugdienst GmbH (C-402/07)* ir *Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz v Air France SA (C-432/07)* kelia nemažai diskusijų tarp oro teisės specialistų.

11. LITERATŪROS SĄRAŠAS

Tarptautiniai teisės aktai:

1. 1999 m. Monrealio konvencija „Dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo“. Valstybės žinios, 2004, Nr. 174-6435.
2. Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos sutartis dėl teisinės pagalbos ir teisinių santykių civilinėse, šeimos ir baudžiamosiose bylose. Valstybės žinios, 1995, Nr. 13-296.

Europos Sąjungos teisės aktai:

3. 1990 m. birželio 13 d. Tarybos direktyva dėl kelionių, atostogų ir organizuotų išvykų paketų 90/314/EEB. OL, 1990 L 158, p. 132-137.
4. 2000 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 44/2001 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo. OL, 2001 L 12.
5. 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo už atsisakymą vežti reguliaraus oro transportu taisykles. OL, 2004 L 46, p. 10.
6. 2004 m. gruodžio 3 d. ELPA jungtinio komiteto sprendimas Nr. 171/2004. OL, 2005 L 133, p. 21-22.
7. 2006 m. spalio 18 d. Bendrijos ir Šveicarijos oro transporto komiteto sprendimas Nr. 1/2006. OL, 2006 L 298, p. 23-24.
8. 2007 m. liepos 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 861/2007, nustatantis Europos ieškinių dėl nedidelių sumų nagrinėjimo procedūrą. OL, 2007 L 199, p. 1-22.
9. 2007 m. spalio 30 d. Lugano konvencija dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo. OL, 2009, L 147, p. 5.
10. Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo. OL, 2008 C 115, p. 47-199.
11. 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentas Nr. 593/2008 dėl sutartinės prievolės taikomos teisės. OL, 2008 L177, p. 6.

Lietuvos Respublikos teisės aktai:

12. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas (su pakeitimais ir papildymais). Valstybės žinios, 2000, Nr.74-2262.

13. Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodeksas (su pakeitimais ir papildymais). Valstybės žinios, 2002, Nr.36-1340.
14. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas (su pakeitimais ir papildymais). Valstybės žinios, 1985, Nr. 1-1.
15. Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas (su pakeitimais ir papildymais). Valstybės žinios, 2000, Nr.89-2741.
16. Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas. Valstybės žinios, 2000, Nr. 94-2918.
17. Lietuvos Respublikos vartotojų teisių apsaugos įstatymas. Valstybės žinios, 2007-01-30, Nr. 12-488.
18. Lietuvos Respublikos mokėjimų įstatymas. Valstybės žinios, 2009, Nr. 153-6888.
19. Lietuvos Respublikos įmonių bankroto įstatymas. Valstybės žinios, 2001, Nr.31-1010.
20. Keleivių, bagažo, pašto ir krovinių vežimo orlaiviais taisyklės, patvirtintos Susisiekimo ministro 2006 m. balandžio 20 d. įsakymu Nr. 3-147. Valstybės žinios, 2006, Nr. 45-1640.
21. Vartotojų ir draudikų ginčų nagrinėjimo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos draudimo priežiūros komisijos 2006 m. gruodžio 19 d. nutarimu Nr. N-112. Valstybės žinios, 2006, Nr. 140-5384.
22. Oro erdvės organizavimo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. kovo 17 d. nutarimu Nr. 285. Valstybės žinios., 2004, Nr. 42-1379 bei Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. liepos 11 d. nutarimu Nr. 700. Valstybės žinios, 2006, Nr. 77-3009.

Specialioji literatūra:

23. NEKROŠIUS, Vytautas. *Europos Sąjungos civilinio proceso teisė*. Vilnius: Justitia, 2009. I d.
24. FERRARI, Franco, LEIBLE, Stefan. *Rome I Regulation. The Law Applicable to Contractual Obligations in Europe*. Munich: Sellier. European Law Publishers, 2009.
25. LURGER, Brigitta, AUGENHOFER, Susanne. *Österreichisches und Europäisches Konsumentenschutzrecht*. Wien: Springer Verlag, 2008.
26. CRAIG, Paul, BURCA de Grainne. *EU Law. Text, cases and materials. Fourth edition*. New York: Oxford University Press, 2008.
27. NIEHUUS, Mark. *Reiserecht in der anwaltlichen Praxis*. Bonn: DeutscherAnwaltVerlag, 2008.

28. MAGNUS, Ulrich, MANKOWSKI, Peter. *European commentaries on Private International Law. Brussels I regulation*. Munich: Sellier. European Law Publishers, 2007.
29. DIEDERIKS-VERSCHOOR, Philepina, Henrietta, Isabella. *An Introduction to Air Law: Eight Revised Edition*. The Netherlands: Kluwer Law International, 2006.
30. LEE, Darin. *Advances in Airline Economics, Volume 1: Competition Policy and Antritrust*. The Netherlands: Elsevier Science, 2006.
31. LAUŽIKAS E., MIKELĖNAS V., NEKROŠIUS V. *Civilinio proceso teisė: vadovėlis*. Vilnius: Justitia, 2003. I t.
32. MIKELĖNAS, Valentinas. *Prievolių teisė: vadovėlis*. Vilnius: Justitia, 2002. I d.
33. AUTORIŲ KOLEKTYVAS. *Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodekso komentaras*. I dalis. Bendrosios nuostatos. Vilnius: Justitia, 2004.

Straipsniai monografijose:

34. VALANČIUS, Vytautas. Viešojo intereso gynimas Lietuvos civiliniame procese. In *Lietuvos CPK įgyvendinimo problemos. Nacionaliniai ir tarptautiniai aspektai*. Kolektyvinė monografija. Vilnius: Teisinės informacijos centras, 2007, p. 199-262.
35. SCHAFFHÄUSER-ZANDKE, Birgit. No Frills – No Rights? Unfair Conditions of Carriage of Low Cost Airlines. In *Handbook of Low Cost Airlines. Strategies, Business Processes and Market Environment*. Edited by Groß Sven and Schröder Alexander. Berlin: Erich Schmidt Verlag GmbH & Co., 2007, p. 133-155.

Straipsniai periodikoje:

36. HARRISON, Jason. Flight cancellations and regulation 261/2004: the latest perspective. *International Travel Law Journal*, 2006, Nr. 206, p. 201-206.
37. ARNOLD, Kinga. Application of Regulation (EC) No. 261/2004 on Denied Boarding, Cancellation and Long Delay of Flights. *Air and Space Law*, 2007, vol. XXXII/2, p. 93-107.
38. WEGTER J., Jorn. The ECJ decision of 10 January 2006 on the validity of Regulation 261/2004: Ignoring the exclusivity of the Montreal Convention. *Air and Space Law*, , 2006, vol. XXXI/2, p. 133-148.
39. DRUKTEINIENĖ-SELELIONYTĖ, Simona. Deliktinės ir sutartinės atsakomybės konkurencija. *Justitia*, 2008, Nr. 1 (67), p. 2-13.

40. GRIKIENYTĖ, Akvilė. Keleivių teisės skrydžių atidėjimo, atšaukimo ir atsisakymo vežti atveju. *Lietuvos advokatūra*, 2009, Nr. 2 (31), p. 6-8.
41. JR. TOMPKINS J., George. „Bumping“-Denied Boarding-and Article 19 Montreal convention. *Air and Space Law*, 2007, vol. XXXII/3, p. 231-232.
42. JR. TOMPKINS J., George. The 1999 Montreal Convention: Alive, well and growing. *Air and Space Law*, 2009, vol. XXXIV/6, p. 421-426.
43. BAMFORD, Ruth. Air passenger rights. *International Travel Law Journal*, 2007, Nr. 80, p. 74-80.
44. MILNER, Alexander. Regulation EC 261/2004 and “Extraordinary circumstances”. *Air and Space Law*, 2009, vol. XXXIV/3, p. 215-220.
45. SCHMID, Ronald. May a technical fault with an aircraft be considered as „extraordinary circumstances“ in the meaning of the Regulation (EC) No 261/2004. *Air and Space Law*, 2007, vol. XXXII/4-5, p. 376-379.
46. BARHAM, Sue. EC Regulation 261/2004: A case of extraordinary circumstances? *Travel Law Quarterly*, 2009, Volume 1, p. 23-29.
47. BALFOUR, John. Airline liability for delays: The Court of Justice of the EU rewrites EC Regulation 261/2004. *Air and Space Law*, 2010, vol. XXXV/1, p. 71-75.
48. MIZARAS, Vytautas. Tarptautinės privatinės teisės vienodinimo Europos Sąjungoje rezultatai: reglamentai Roma I ir Roma II. *Justitia*, 2009, Nr. 1(71), p. 2-18.
49. JANKUTĖ, Vilija. Nemalonumų nepatiria tie, kas neskraido. *Verslo žinios*, 2008 02 11, Nr. 28, p. 5.

Europos Teisingumo Teismo sprendimai ir generalinių advokatų nuomonės bylose:

50. Europos Teisingumo Teismo 2009 m. lapkričio 19 d sprendimas sujungtose bylose C 402/07 ir C 432/07, *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon v Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) ir Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz v Air France SA (C-432/07)* ECR I 0000.
51. Europos Teisingumo Teismo 2009 m. liepos 9 d sprendimas byloje C-204/08, *Peter Rehder v Air Baltic Corporation*, ECR I-0000.
52. Europos Teisingumo Teismo 2008 m. gruodžio 22 d sprendimas byloje C 549/07, *Friederike Wallentin-Hermann v Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA*, ECR I – 1061.

53. Europos Teisingumo Teismo 2008 m. liepos 10 d. sprendimas byloje C-173/07, *Emirates Airlines Direktion für Deutschland v Diether Schenkel*, ECR I-5237.
54. Europos Teisingumo Teismo 2006 m. sausio 10 d. sprendimas byloje C-344/04, *International Air Transport Association, European Low Fares Airline Association, Hapag-Lloyd Express GmbH, v Department of Transport*, ECR I-403.
55. 2009 m. liepos 2 d. generalinės advokatės E. Sharpston nuomonė sujungtose bylose C 402/07 ir C 432/07, Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon v Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) ir Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz v Air France SA (C-432/07).
56. 2008 m. kovo 6 d. generalinės advokatės E. Sharpston nuomonė byloje C 173/07, *Emirates Airlines Direktion für Deutschland v Diether Schenkel*.
57. 2007 m. rugsėjo 27 d. generalinės advokatės E. Sharpston nuomonė byloje C-396/06, *Eivind F. Kramme v. SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S*.
58. 2005 m. rugsėjo 8 d. generalinio advokato L. A. Geelhoed nuomonė byloje C-344/04, *International Air Transport Association, European Low Fares Airline Association, Hapag-Lloyd Express GmbH, v Department of Transport*.

Vokietijos teismų praktika:

59. Vokietijos Federalinio Aukščiausiojo Teismo 2010 m. kovo 25 d. sprendimas byloje Xa ZR 96/09 (kol kas nepaskelbtas), žr. Vokietijos Federalinio Aukščiausiojo Teismo pranešimą spaudai „Bundesgerichtshof zu Ansprüchen des Fluggastes bei wetterbedingter Annullierung“. Prieiga per internetą: <<http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=d1ff6f6f97da67c0fa71b606a7dc8568&anz=1&pos=0&client=12&nr=51390&linked=pm&Blank=1>> [žiūrėta 2010-04-01].
60. Vokietijos Federalinio Aukščiausiojo Teismo 2009 m. gruodžio 10 d. sprendimas byloje Xa ZR 61/09. Prieiga per internetą: <<http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=2db2b9f13004d93db5fa50c6f217cec6&client=12&nr=50529&pos=0&anz=1>> [žiūrėta 2010-04-05].
61. Vokietijos Federalinio Aukščiausiojo Teismo 2009 m. lapkričio 26 d. sprendimas byloje Xa ZR 132/08. Prieiga per internetą: <<http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=8a4ce5bce8fefe17f10fa9e8ec39d1a3&client=12&nr=50413&pos=0&anz=1>> [žiūrėta 2010-03-22].

62. Vokietijos Federalinio Aukščiausiojo Teismo 2009 m. lapkričio 12 d. sprendimas byloje Xa ZR 76/07. Prieiga per internetą: <<http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=0581bff3314ffc790cc5c6a29648b73c&client=12&nr=50142&pos=0&anz=1>> [žiūrėta 2010-03-23].
63. Vokietijos Federalinio Aukščiausiojo Teismo 2009 m. balandžio 30 d. sprendimas byloje Xa ZR 78/08. Prieiga per internetą: <<http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=c66362ebb40e673e4e30806e2b23460c&client=12&nr=48664&pos=0&anz=1>> [žiūrėta 2010-03-20].
64. Vokietijos Federalinio Aukščiausiojo Teismo 2008 m. spalio 7 d. sprendimas byloje X ZR 37/08. Prieiga per internetą: <<http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=c75effcb133c62fa6824c3b0f8a8ae0c&client=12&nr=45390&pos=0&anz=1>> [žiūrėta 2010-03-12].
65. Vokietijos Federalinio Aukščiausiojo Teismo 2008 m. kovo 11 d. sprendimas byloje X ZR 49/07. Prieiga per internetą: <<http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=9ccf4963b33d2b5bbc50e2e690f504f5&client=12&nr=43764&pos=0&anz=1>> [žiūrėta 2010-03-12].
66. Vokietijos Frankfurto prie Maino miesto apylinkės teismo 2007 m. sausio 24 d. sprendimas byloje Nr. 29 C 499/06-46, prieiga per internetą: <<http://urteilsdatenbank.reise-recht-wiki.de/AG-Frankfurt-Verspaetung-Flug-Anschlussflug-Weiterflug-Annullierung-Erstattung-Entschaedigung-Fluggesellschaft.html>> [žiūrėta 2010-02-15]
67. Vokietijos Frankfurto prie Maino miesto apylinkės teismo 2006 m. rugpjūčio 24 d. sprendimas byloje Nr. 31 C 1457/06-17, prieiga per internetą: <<http://urteilsdatenbank.reise-recht-wiki.de/AG-Frankfurt-Main-Annullierung-Gerichtsstand-technischer-Defekt-Rundflug-Betrachtung.html>> [žiūrėta 2010-02-26]
68. Vokietijos Frankfurto prie Maino apylinkės teismo 2006 m. gegužės 9 d. sprendimas byloje Nr. 31 C 2820/05-74. Prieiga per internetą: <<http://urteilsdatenbank.reise-recht-wiki.de/AG-Frankfurt-Streik-Arbeitsniederlegung-Piloten-Fluggesellschaft-Flughafen-Verspaetung-Annullierung-Check-In.html>> [žiūrėta 2010-03-25].
69. Vokietijos Frankfurto prie Maino apylinkės teismo 2006 m. gegužės 8 d. sprendimas byloje Nr. 32 C 349/06-88. Prieiga per internetą: <http://ra-live.de/index.php?option=com_content&view=article&id=119:ag-frankfurt-urteil-v-08-52006-32-c-34906-88-32-c-34906&catid=37:urteile&Itemid=72> [žiūrėta 2010-03-25].

70. Vokietijos Berlyno miesto apylinkės teismo 2005 m. gruodžio 14 d. sprendimas byloje Nr. 11 C 206/05. Prieiga per internetą: <<http://urteilsdatenbank.reise-recht-wiki.de/AG-Berlin-Mitte-Ersatzflug-Flugkosten-Flugbuchung-Fluggesellschaft-Erstattung-Rueckzahlung-Schadensersatz-Gerichtsstand.html>> [žiūrėta 2010-02-15].

Lietuvos teismų praktika:

71. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2009 m. gruodžio 1d. nutartis, priimta civilinėje byloje *M.L v. Latvijos Respublikos bendrovė Air Baltic Corporation AS*, Nr. 3K-3-541/2009, procesinio sprendimo kategorijos 42.3; 42.6;60;130.1.2.
72. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2009 m. liepos 30 d. nutartis, priimta civilinėje byloje *Valstybinė vartotojų teisių apsaugos tarnyba v. UAB „ERGO Lietuva“*, bylos Nr. 3K-3-333/2009, procesinio sprendimo kategorijos 73.2.5.5; 90; 95.7 (S).
73. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2008 m. liepos 18 d. nutartis, priimta civilinėje byloje *B. Š., D. Š., G. Š, A. Š., A. S., R. S., S. S., A. S. ir V. M. S. v. UAB „Tez Tour“*, Nr. 3K-3-386/2008, procesinio sprendimo kategorijos 44.6; 44.7; 54.3.
74. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo išplėstinės teisėjų kolegijos 2008 m. kovo 17 d. nutartis, priimta civilinėje byloje *R..G, A.G ir A..J v. IĮ „Palangos Avia“ ir UAB „Aurela“*, Nr. 3K-7-43/2008, procesinio sprendimo kategorijos 60; 91.2.
75. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2004 m. spalio 6 d. nutartis, priimta civilinėje byloje *G. V. J., D. J., K. J. v. UAB „Novaturas“*, Nr. 3K-3-524/2004, procesinio sprendimo kategorijos 16.9.; 39.6.2.13.; 39.7.; 49.3.; 54.
76. Lietuvos apeliacinio teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2009 m. birželio 2 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. 2-492/2009, procesinio sprendimo kategorija 106.3; 106.7; 106.8.8; 109.8.
77. Kauno apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2009 m. birželio mėn. 8 d. nutartis, priimta civilinėje byloje *I.S v UAB „Novaturas“*, Nr. 2A-849-436/2009, procesinio sprendimo kategorija 54.3.
78. Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2009 m. gegužės 12 d. nutartis, priimta civilinėje byloje *K. M. ir T. M v UAB „Aviaekspresas“* Nr. 2A-490-611/2009, procesinio sprendimo kategorijos 54.3.; 121.15.; 121.18.; 121.21.

79. Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2008 m. spalio mėn. 2 d. nutartis, priimta civilinėje byloje *M. D., S. D., A. D., J. D v AB „flyLaL – Lithuania Airlines“ ir UAB „Tez Tour“* Nr. 2A-786-345/2008, procesinio sprendimo kategorijos 121.15.;121.18.;121.21.;42.9.;54.3.
80. Vilniaus miesto 1-ojo apylinkės teismo 2009 m. lapkričio 26 d. sprendimas civilinėje byloje *G.K. v UAB „BPC Travel“*, bylos Nr. 2-5404-129/2009.
81. Vilniaus miesto 1-ojo apylinkės teismo 2009 m. birželio 15 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. 2-3682-619/2009 procesinio sprendimo kategorija 118.1.
82. Vilniaus miesto 1-ojo apylinkės teismo 2009 m. kovo 30 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. 2-5409-728/2009 procesinio sprendimo kategorija 94.2.

Jungtinės Karalystės teismų praktika:

83. Vakarų Londono grafystės teismo 2009 m. balandžio 17 d. sprendimas byloje *Rigby v. Iberia* (neskelbtas). Cituojama pagal: United Kingdom: Rigby v. Iberia 17 April 2009 - Extraordinary Circumstances Under EU (Denied Boarding) Regulation (EC No 261/2004) [interaktyvus]. 2009-07-01 [žiūrėta 2010-03-20].
Prieiga per internetą: <<http://www.mondaq.com/article.asp?articleid=82136>>[žiūrėta 2010-03-20].
84. 2008 m. spalio 23 d. Vandsvorto (Wandsworth) grafystės teismo sprendimas byloje *Mr Antonio Arenas and others v Iberia Lineas Aereas de España S.A* (neskelbtas). Cituojama pagal: United Kingdom: EU (Denied Boarding) Regulation (EC) No.261/2004 [interaktyvus]. 2009-02-09 [žiūrėta 2010-03-20].
Prieiga per internetą: <<http://www.mondaq.com/article.asp?articleid=74050>>[žiūrėta 2010-03-20].
85. Didžiosios Britanijos Vandsvorto (Wandsworth) grafystės teismo sprendimas byloje *Kapadia and others v Iberia Lineas Aereas de España S.A* (neskelbtas). Cituojama pagal: United Kingdom: EU (Denied Boarding) Regulation (EC) No.261/2004 [interaktyvus]. 2009-02-09 [žiūrėta 2010-03-20]. Prieiga per internetą: <<http://www.mondaq.com/article.asp?articleid=74050>> [žiūrėta 2010-03-20].
86. 2008 m. rugsėjo 11 d. Škotijos Grampiano aukštumų ir Aberdyno salų vyriausiojo teisėjo teismo (angl. - *Sheriffdom of Grampian Hghland and Islands at Aberdeen*) sprendimas byloje *Mr. M. and Mrs. I. O'Carrol v Ryanair*, Nr. SA1059/07. Prieiga per internetą: <<http://www.bailii.org/cgi-bin/markup.cgi?doc=/scot/cases/ScotSC/>

2008/23.html&query=%22regulation+261/2004%22&method=boolean> [žiūrėta 2010-03-28].

87. Huntingtono grafystės teismo sprendimas byloje *Denham v Hayes & Jarvis (Travel) Limited and First Choice Airways Limited* (neskelbtas). Cituojama pagal: Harrison Jason. Flight cancellations and regulation 261/2004: the latest perspective. In *International Travel Law Journal*, Northumbria Law Press, 2006 206, p. 202-203.
88. Oksfordo grafystės teismo sprendimas byloje *Harbord v Thomas Cook Airlines* (neskelbtas). Cituojama pagal: Varney Eliza., Varney Mike. Grounded? Air Passenger rights in the European Union. In *The Yearbook of Consumer Law 2008*. Hampshire: Ashgate Publishing, 2007, p. 196 - 197.

Austrijos teismų praktika:

89. Austrijos Vienos komercinio teismo 2008 m. balandžio 29 d. sprendimas byloje Nr. 1 R 206/07a. Prieiga per internetą: <[http://www.verbraucherrecht.at/development/typo/test/index.php?id=49&no_cache=1&tx_ttnews\[tt_news\]=1792&cHash=d7648b0a04](http://www.verbraucherrecht.at/development/typo/test/index.php?id=49&no_cache=1&tx_ttnews[tt_news]=1792&cHash=d7648b0a04)> [žiūrėta 2010-03-20].

Ispanijos teismų praktika:

90. Ispanijos Barselonos provincijos teismo 2009 m. rugsėjo 16 d. sprendimas byloje Nr. 313/2009.

JAV teismų praktika:

91. JAV Niujorko Pietų apygardos teismo 2007 m. vasario 6 d. sprendimas byloje *Baah v Virgin Atlantic Airways Limited* 06 Nr. Civ. 11514 (SHS), prieiga per internetą: <<http://www.websupp.org/data/SDNY/1:06-cv-11514-16-SDNY.pdf>> [žiūrėta 2010-03-15].

Elektroniniai dokumentai:

92. FÜHRICH, Ernst. Die Fluggastrechte der VO (EG) Nr. 261/2004 in der Praxis. In *Sonderbeilage der MDR (Monatszeitschrift Deutsches Recht)* [interaktyvus] zu Heft 7, 2007 [žiūrėta 2010-03-25] p. 1-14. Prieiga per internetą: <<http://www.reiserecht-fuehrich.de>> [žiūrėta 2010-03-25].

93. SCHMID, Ronald. Die Rechtsprechung zur Flugverspätung und zur Änderung von Flugrouten: Zeit zum Umdenken?! In *Reiserecht aktuell* [interaktyvus] 2005 (Heft 4) [žiūrėta 2010-03-05], p. 151-157. Prieiga per internetą: <http://www.ronald-schmid.de/p2005_rra-01.html> [žiūrėta 2010-03-05].
94. SCHMID, Ronald. Rechtsprobleme von Flugreisenden [interaktyvus] 2008-05-19 [žiūrėta 2010-02-11]. Prieiga per internetą: <http://www.fes.de/wiso/pdf/verbraucher/2008/190508/schmid_%20pospapier.pdf> [žiūrėta 2010-02-11].
95. SCHMID, Ronald. Streiks ohne Ende?! [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.ronald-schmid.de/aktuelles_streiks.html> [žiūrėta 2010-03-25].
96. MILDE, Michael „Montreal Convention 1999 – Merits and Flaws...” [interaktyvus]. 2008-04-25 [žiūrėta 2010-03-11]. Prieiga per internetą: <http://www.mcgill.ca/files/iasl/C08-Michael_Milde-M_99_Merits_and_Flaws.pdf> [žiūrėta 2010-03-11].
97. BALFOUR, John. EC law v international law - the judgment of the European court of justice [interaktyvus]. [Žiūrėta 2010-03-12]. Prieiga per internetą: <<http://www.clydeco.com/knowledge/articles/ec-law-v-international-law-the-judgment-of-the-european-court-of-justice.cfm>> [žiūrėta 2010-03-12].
98. Steer Davies Gleave. Review of Regulation 261/2004 [interaktyvus] 2007 [žiūrėta 2010-02-15]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/studies/doc/2007_02_review_regulation_261_2004_report_en.pdf> [žiūrėta 2010-02-15].
99. Steer Davies Gleave. Evaluation of Regulation 261/2004. Final report [interaktyvus] February 2010 [žiūrėta 2010-04-01]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/transport/passengers/studies/doc/2010_02_evaluation_of_regulation_2612004.pdf> [žiūrėta 2010-04-01].
100. Europos Komisijos Energetikos ir transporto generalinio direktorato informacinis dokumentas: Atsakymai į klausimus dėl Reglamento Nr. 261/2004 taikymo [interaktyvus]. [Žiūrėta 2010-02-11]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/doc/2008/q_and_a_en.pdf> [žiūrėta 2010-02-11].
101. Administrative package for ratification of or accession to the Convention for the unification of certain rules for international carriage by air, done at Montreal on

- 28 May 1999 [interaktyvus]. [Žiūrėta 2010-03-11]. Prieiga per internetą: <http://www.icao.int/icao/en/leb/Admin_pkg/mtl99_en.pdf> [žiūrėta 2010-03-11].
102. 2007 m. balandžio 4 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui ir Tarybai pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju 17 straipsnį. KOM (2007) 168 galutinis [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0168:FIN:LT:PDF>> [žiūrėta 2008-12-12].
103. Grupės ieškinio reguliavimo analizė ir pasiūlymai dėl šio instituto tobulinimo. Taikomasis mokslinis tyrimas. Vilnius, 2008, p. 50-62 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.tm.lt/dok/tyrimai/Moksl_tyrimas_grupes_ieskinys.pdf> [žiūrėta 2010-04-02].
104. European Parliament resolution of 25 November 2009 on passenger compensation in the event of airline bankruptcy [interaktyvus]. [Žiūrėta 2010-04-05]. Prieiga per internetą: <<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2009-0092+0+DOC+XML+V0//EN&language=EN>> [žiūrėta 2010-04-05].
105. Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council establishing common rules on compensation and assistance to air passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights COM(2001) 784 final [interaktyvus]. 2001-12-21 [žiūrėta 2010-03-10]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2001:0784:FIN:EN:PDF>> [žiūrėta 2010-03-10].
106. Europos ekonominės erdvės parama. Bendra informacija [interaktyvus]. [Žiūrėta 2010-03-12]. Prieiga per internetą: <http://www.finmin.lt/finmin.lt/failai/europos_ekon_erdves_parama/bendra_info.pdf> [žiūrėta 2010-03-12].
107. Special Drawing Right (SDR) Currency Exchange Rate Conversion Calculator. Prieiga per internetą: <http://coinmill.com/SDR_calculator.html#SDR=4694> [žiūrėta 2010-04-10].
108. National Enforcement Bodies. Regulation [EC] 261/2004 [interaktyvus]. 2005-01-

- 31 [žiūrėta 2009-12-12]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/doc/2005_01_31_national_enforcement_bodies_en.pdf> [žiūrėta 2009-12-12].
109. VšĮ Europos vartotojų centras įstatai [interaktyvus]. [Žiūrėta 2009-12-12]. Prieiga per internetą: <<http://www.ecc.lt/istatai/EVC%20istatai.PDF>> [žiūrėta 2009-12-12].
110. CAA interneto tinklapio skiltis *Ką daryti, jei manote, kad buvo pažeistos Jūsų teisės?* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2010-02-12]. Prieiga per internetą: <<http://www.caa.lt/index.php?-1169900285>> [Žiūrėta 2010-02-12].
111. Administracinės paslaugos teikimo aprašymas. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2010-02-12]. Prieiga per internetą: <<http://www.caa.lt/index.php?687524904>> [Žiūrėta 2010-02-12].
112. Oro vežėjo easyJet keleivių ir bagažo vežimo sąlygos [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.easyjet.com/en/book/conditions.html#a20>> [žiūrėta 2010-04-03].
113. Oro vežėjo Austrian Airlines vežimo sąlygos [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.austrian.com/Info/TermsConditions/ConditionsOfCarriage.aspx?cc=NL&sc_lang=nl> [žiūrėta 2010-04-03].
114. Oro vežėjo Air Baltic keleivių ir bagažo vežimo taisyklės [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.airbaltic.lt/public/keleiviu_ir_bagazo_vezimo_taisykles.html> [žiūrėta 2010-02-09].
115. <<http://en.wikipedia.org/wiki/Interlining>>, <<http://www.businessdictionary.com/definition/connecting-flight.html>> [žiūrėta 2010-03-15].
116. Fact Sheet: IATA - International Air Transport Association [interaktyvus]. [Žiūrėta 2010-03-12]. Prieiga per internetą: <http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/iata.htm> [žiūrėta 2010-03-12].

12. SANTRAUKA

Šiuo darbu nagrinėjamos praktikoje kylančios svarbiausios Reglamento Nr. 261/2004 taikymo problemos, nuo kurių tiesiogiai priklauso keleivių teisių gynimo būdų taikymo ypatybės. Juo analizuojamas šio teisės akto santykis su 1999 m. Monrealio konvencija, iš Reglamento kylančios oro vežėjų prievolės keleiviams ir jų sąveika su 1999 m. Monrealio konvencija bei nacionaline teise. Nagrinėjamos pagrindinės keleivių teisės atsisakymo vežti, skrydžio atšaukimo ir atidėjimo ilgam laikui atvejais, kurias suteikia Reglamentas Nr. 261/2004. Aptariami keleivių teisių gynimo būdai, oro vežėjui pažeidus šias keleivio teises.

Darbu taip pat analizuojami keleivių teisių gynimo neteismine ir teismine tvarka aspektai ir atskleidžiamas keleivio teisių, oro vežėjui pažeidus Reglamentą, gynimo mechanizmas.

13. SUMMARY

Peculiarities of remedies of air passengers rights according EC Regulation No. 261/2004

This master thesis analyses most common issues which occur during application of EC Regulation No. 261/2004 in practice. There is a direct relation between these issues and remedies of air passengers rights. This master thesis gives detail analysis of relation between Regulation, Montreal convention and national law. It also deals with the main rights of the passengers in the event of denied boarding, flight cancellation and long delay of flights and which are enshrined in Regulation No. 261/2004. Remedies of air passengers rights are discussed in this master thesis. This paper analyzes various aspects of extrajudicial and judicial remedies and reveals the mechanism of remedies when air carrier violates provisions of Regulation No. 261/2004.