Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
L serija

2026/2202

2026 10 2

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) 2026/2202

2026 m. rugsėjo 16 d.

kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ([1]),

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros, atsižvelgdami į 2026 m. birželio 15 d. Taikinimo komiteto patvirtintą bendrą projektą ([2]),

kadangi:

(1) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004 ([3]) ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2027/97 ([4]) labai padėjo apsaugoti oro transporto keleivių teises, kai jų kelionės planai sujaukiami dėl atsisakymo vežti, skrydžio atidėjimo ilgam laikui, atšaukimo ar netinkamo bagažo tvarkymo;

(2) Sąjungos teisės aktų leidėjas patvirtina Reglamento (EB) Nr. 261/2004 pradinės redakcijos 1 ir 4 konstatuojamosiose dalyse išdėstytus tikslus Sąjungos teisės aktais oro transporto srityje, t. y. užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, visapusiškai atsižvelgti į bendrus vartotojų apsaugos reikalavimus, laikantis Europos Sąjungos Pagrindinių teisių chartijos 38 straipsnio, ir kelti tuo reglamentu nustatytus apsaugos standartus, užtikrinant subalansuotą požiūrį, kuriuo skatinamas susisiekimas ir Sąjungos oro vežėjų konkurencingumas. Kad būtų pasiekti tie tikslai, šiuo reglamentu stiprinamos oro transporto keleivių teisės, didinant teisinį tikrumą oro transporto keleiviams ir oro vežėjams ir atsižvelgiant į gausią Europos Sąjungos Teisingumo Teismo (toliau – Teisingumo Teismas) praktiką aiškinant Reglamento (EB) Nr. 261/2004 pradinę redakciją, taip pat užtikrinant, kad oro vežėjai veiktų liberalizuotoje rinkoje suderintomis sąlygomis. Taip pat tai reiškia, kad Reglamente (EB) Nr. 261/2004 nustatyti apsaugos standartai turėtų būti griežtinami. Todėl reikėtų įgyvendinti oro transporto keleivių teises, saugomas pagal reglamentus (EB) Nr. 261/2004 ir (EB) Nr. 2027/97, ir užtikrinti veiksmingesnį, našesnį ir nuoseklesnį tokių teisių taikymą visoje Sąjungoje, kartu atsižvelgiant į oro vežėjų interesus ir toliau užtikrinant oro transporto keleivių ir oro vežėjų interesų pusiausvyrą;

([1]) OL C 327, 2013 11 12, p. 115.

([2]) 2014 m. vasario 5 d. Europos Parlamento pozicija (OL C 93, 2017 3 24, p. 336) ir 2025 m. rugsėjo 29 d. per pirmąjį svarstymą priimta Tarybos pozicija (OL C, C/2025/5782, 2025 10 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). 2026 m. sausio 21 d. Europos Parlamento pozicija (OL C, C/2026/3701, 2026 8 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/3701/oj). 2026 m. liepos 7 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2026 m. liepos 13 d. Tarybos sprendimas.

([3]) 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004 2 17, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj).

([4]) 1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru (OL L 285, 1997 10 17, p. 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj).

(3) nemažai trūkumų, kurie paaiškėjo įgyvendinant teises pagal reglamentus (EB) Nr. 261/2004 ir (EB) Nr. 2027/97, vis dėlto neleido išnaudoti viso tų teisių potencialo keleivių apsaugos atžvilgiu. Siekiant užtikrinti veiksmingesnį, efektyvesnį ir nuoseklesnį oro transporto keleivių teisių taikymą visoje Sąjungoje, reikia padaryti keletą esamos teisinės sistemos pataisų. Tai buvo pabrėžta 2010 m. spalio 27 d. Komisijos komunikate „2010 m. ES pilietybės ataskaita „Kliūčių ES piliečių teisėms šalinimas“, kurioje buvo paskelbta apie priemones siekiant užtikrinti bendrų teisių rinkinį visų pirma oro transporto keleiviams ir tinkamą tų teisių įgyvendinimą;

(4) keleiviams, vykstantiems skrydžiu, kuriam taikomi viešųjų paslaugų įsipareigojimai, už visą kainą arba sumažintą kainą, turėtų būti taikomos tos pačios teisės pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004;

(5) siekiant oro vežėjams ir keleiviams suteikti daugiau teisinio tikrumo, reikia apibrėžti sąvoką „ypatingos aplinkybės“. Visų pirma, remiantis nusistovėjusia Teisingumo Teismo praktika, ypatingų aplinkybių sąvoka turėtų reikšti įvykius, kurie dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi normaliai atitinkamo oro vežėjo veiklai ir kurių tas oro vežėjas negali realiai kontroliuoti. Tos dvi sąlygos yra kumuliacinės. Siekiant didesnio aiškumo ir nuspėjamumo, taip pat turėtų būti numatytas neišsamus įvykių, kurie turėtų būti laikomi atitinkančiais šias sąlygas pagal Teisingumo Teismo praktiką, sąrašas. Komisija turėtų kas penkerius metus peržiūrėti ypatingų aplinkybių sąrašą ir, kai tinkama, pateikti pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai tą sąrašą atnaujinti. Kad įvykis būtų laikomas ypatinga aplinkybe, jis turi atitikti visus sąraše nurodytus elementus. Jei kaip ypatinga aplinkybė nurodomas į sąrašą neįtrauktas įvykis, tai, ar įvykdytos pirmiau nurodytos kumuliacinės sąlygos, turėtų būti vertinama kiekvienu konkrečiu atveju. Tai, kad susidarė ypatinga aplinkybė ir oro vežėjas ja rėmėsi sutrikus tam tikram skrydžiui, nėra pakankamas pagrindas atleisti oro vežėją nuo Reglamento (EB) Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytos pareigos mokėti kompensaciją. Toks atleidimas turėtų būti taikomas tik tuo atveju, jei oro vežėjas taip pat įrodo, kad sutrikimą sukėlė ypatingos aplinkybės ir kad sutrikimo nebūtų buvę galima išvengti net ir tuo atveju, jei oro vežėjas būtų ėmęsis visų pagrįstų priemonių;

(6) kai oro vežėjas remiasi ypatingomis aplinkybėmis, apie jas turėtų būti aiškiai ir pagrįstai paaiškinta keleiviui. Šis paaiškinimas turėtų padėti aiškiai ir skaidriai informuoti keleivį apie sutrikimą sukėlusias aplinkybes. Šiuo atžvilgiu suteikiama informacija turėtų būti susijusi su konkrečiu keleivio skrydžio sutrikimu. Oro vežėjai tą informaciją turėtų pateikti glaustai, paprasta kalba, vengdami konkrečiam sektoriui skirto ir teisinio žargono, kad ji būtų lengvai suprantama keleiviui. Tas paaiškinimas turėtų būti skirtas tik keleiviui informuoti ir turėtų būti aiškiai atskirtas nuo įrodymų, kuriuos oro vežėjui gali reikėti pateikti nacionalinėms vykdymo užtikrinimo įstaigoms, kitoms įstaigoms ar teismams;

(7) sprendime byloje C-173/07 (*Emirates Airlines - Direktion für Deutschland prieš Diether Schenkel*) ([5]) dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 aiškinimo Teisingumo Teismas išaiškino, kad sąvoka „skrydis“, kaip tai suprantama Reglamente (EB) Nr. 261/2004, nebuvo apibrėžta, bet Teisingumo Teismas išaiškino, kad tai iš esmės yra vežimo oro transportu operacija, taigi tam tikra šio vežimo „dalis“, kurią vykdo oro vežėjas pagal nustatytą tvarkaraštį. Siekiant išvengti netikrumo ir atsižvelgiant į įgytą patirtį, dabar reikėtų nustatyti aiškią „skrydžio“ apibrėžtį, taip pat ir su ja susijusias „jungiamojo skrydžio“ ir „kelionės“ apibrėžtis;

([5]) 2008 m. liepos 10 d. Teisingumo Teismo (ketvirtoji kolegija) sprendimas *Emirates Airlines – Direktion für Deutschland/Diether Schenkel*, C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

(8) sprendime byloje C-537/17 (*Claudia Wegener prieš Royal Air Maroc SA*) ([6]) dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 aiškinimo Teisingumo Teismas išaiškino, kad Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 taikomas bet kuriai skrydžio daliai, kuri yra vienos kelionės dalis, šio reglamento taikymo srityje, neatsižvelgiant į tai, kur skrydis yra vykdomas, įskaitant tuos skrydžius, kurie visi vykdomi už Sąjungos ribų. Šis reglamentas turėtų būti taikomas, kai pradinis išvykimo punktas yra valstybės narės teritorijoje, kuriai taikomos Sutartys, arba kai skrydį vykdantis oro vežėjas yra Sąjungos skrydį vykdantis oro vežėjas, kai kelionės galutinė paskirties vieta yra valstybės narės teritorijoje, kuriai taikomos Sutartys;

(9) bilietus išduoda arba įgalioja išduoti skrydį vykdantis oro vežėjas po to, kai su keleiviu sudaroma vežimo oro transportu sutartis. Juos turėtų būti įmanoma identifikuoti pagal unikalų bilieto numerį ir juose turėtų būti pateikta unikali nuoroda į užsakymo metu išduotą vieną vežimo oro transportu sutartį. Jie turėtų apimti vieną skrydį arba jungiamąjį skrydį, neatsižvelgiant į tarpinius nutūpimus techniniais ir veiklos vykdymo tikslais. Juose turėtų būti pateikta tam tikra informacija apie tą skrydį ar tą jungiamąjį skrydį, pavyzdžiui, skrydžio data, išvykimo ir atvykimo oro uostai, tvarkaraštyje numatytas išvykimo ir atvykimo laikas, keleivio vardas, pavardė, skrydžio numeris ir skrydį vykdančio oro vežėjo pavadinimas;

(10) keleiviai, pirkdami lėktuvo bilietus, turėtų turėti galimybę priimti informacija pagrįstus sprendimus ir turėtų galėti įsitikinti, ar Reglamento (EB) Nr. 261/2004 teikiama apsauga visa apimtimi taikoma kelionei į abi puses į Sąjungą ir iš jos. Todėl turėtų būti nustatyta atitinkama nuostata dėl savanoriško Sąjungos oro transporto keleivių teisių ženklo. Oro vežėjai ir tarpininkai, pateikdami įvairias skrydžių galimybes, turėtų ir toliau naudoti tą ženklą savanoriškai, išskyrus atvejus, kai oro vežėjas arba tarpininkas įpareigojamas jį naudoti pagal komercinio susitarimo su skrydį vykdančiu oro vežėju sąlygas;

(11) sprendime byloje C-22/11 (*Finnair Oyj prieš Timy Lassooy*) ([7]) dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 aiškinimo Teisingumo Teismas išaiškino, kad sąvoka „atsisakymas vežti“ turi būti aiškinama kaip apimanti ne tik atsisakymą vežti, kurį lėmė perpildymo situacijos, bet ir tą atsisakymą vežti, kurį lėmė kitos priežastys, pavyzdžiui, susijusios su veiklos vykdymu. Keleiviams, kurie atvyko skristi ir kuriuos atsisakyta vežti arba kurie buvo iš anksto informuoti, kad juos bus atsisakyta vežti prieš jų valią, turėtų būti nepagrįstai nedelsiant grąžinama sumokėta suma ir sumokamos kompensacijos;

(12) tuo pat metu esama pagrįstų priežasčių atsisakyti vežti keleivius, pavyzdžiui dėl sveikatos, saugos ar saugumo arba dėl nepakankamų kelionės dokumentų. Oro vežėjai taip pat turi pagrįstų priežasčių atsisakyti vežti keleivius dėl demonstruojamo trikdančio elgesio, keliančio grėsmę skrydžio saugai ar saugumui, kaip nurodyta iš dalies pakeistoje Konvencijoje dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaiviuose, pasirašytoje 1963 m. rugsėjo 14 d. Tokijuje. Tais atvejais pareiga įrodyti turėtų tekti skrydį vykdančiam oro vežėjui;

(13) siekiant pagerinti apsaugos lygius, neturėtų būti atsisakoma vežti keleivių kelionės atgal skrydžiais dėl to, kad jie nevyko vienu ar keliais kelionės pirmyn skrydžiais pagal tą pačią vežimo oro transportu sutartį. Be to, oro vežėjams neturėtų būti leidžiama imti iš keleivių jokių mokesčių dėl to, kad jie nekeliavo vienu ar keliais išvykstamosios kelionės skrydžiais;

([6]) 2018 m. gegužės 31 d. Teisingumo Teismo (aštuntoji kolegija) sprendimas *Claudia Wegener / Royal Air Maroc SA*, C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

([7]) 2012 m. spalio 4 d. Teisingumo Teismo (trečioji kolegija) sprendimas *Finnair Oyj / Timy Lassooy,* C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

(14) šiuo metu keleiviams kartais taikomi dideli administraciniai mokesčiai dėl jų vardų ir pavardžių rašybos klaidų pataisymo. Pagrįsti užsakymo klaidų pataisymai arba administracinio pobūdžio pakeitimai turėtų būti atliekami nemokamai ir neatitikimas tarp keleivio vardo ir pavardės užsakyme ir pataisyto vardo ir pavardės neturėtų būti atsisakymo vežti priežastimi su sąlyga, kad dėl prašomų pataisymų ar pakeitimų nesikeičia skrydžio laikas, data, maršrutas ar keleivis;

(15) atšaukimo atveju dėl pasirinkimo, ar atgauti sumokėtą sumą, ar tęsti kelionę kitu maršrutu, ar keliauti vėlesnę dieną, turėtų spręsti keleivis, o ne oro vežėjas. Tam tikrais atvejais keleiviai gali pageidauti susigrąžinti sumokėtą sumą arba gauti kompensaciją kupono forma. Siekiant oro vežėjams suteikti daugiau lankstumo, o keleiviams – daugiau pasirinkimo galimybių, įvykus sutrikimui, dėl kurio keleivis turi teisę susigrąžinti sumokėtą sumą arba gauti kompensaciją, keleivis turėtų turėti teisę davęs aiškų sutikimą patvariojoje laikmenoje priimti tokį sumokėtos sumos grąžinimą arba kompensaciją kupono, kurio vertė atitinka bent grąžintiną sumą arba mokėtiną kompensaciją, forma. Galimybė pasirinkti kuponą turėtų būti rodoma aiškiai ir vienodomis sąlygomis su kitomis sumokėtos sumos grąžinimo ir kompensavimo galimybėmis. Jei iki kupono galiojimo pabaigos jis nebuvo panaudotas ar nebuvo panaudotas visas, oro vežėjas turėtų automatiškai grąžinti visą likusią kupono sumą;

(16) oro uostus valdančios įstaigos oro uostuose, kurių bendras metinis keleivių srautas bent trejus metus iš eilės buvo daugiau nei keturi milijonai keleivių, ir oro uosto pagrindinių paslaugų teikėjai, ypač oro vežėjai ir antžeminių paslaugų teikėjai, turėtų bendradarbiauti, kad kuo labiau sumažėtų masinių skrydžių sutrikimų poveikis keleiviams. Šiuo tikslu oro uostus valdančios įstaigos turėtų parengti nenumatytų atvejų planus tokiems įvykiams ir detalizuoti tuos nenumatytų atvejų planus kartu su Oro uosto naudotojų komitetu ir kitais oro uosto pagrindinių paslaugų teikėjais, įskaitant specialios pagalbos teikėjus keleiviams su negalia ar riboto judumo keleiviams. Nacionaliniai vykdymo užtikrinimo subjektai turėtų stebėti, kaip oro uostą valdanti įstaiga laikosi reikalavimų, susijusių su nenumatytų atvejų planais. Oro uostuose, kurių bendras metinis keleivių srautas bent trejus metus iš eilės buvo mažesnis nei keturi milijonai keleivių, oro uostą valdanti įstaiga turėtų dėti visas pagrįstas pastangas koordinuoti oro uosto naudotojų veiklą, susitarti su oro uosto naudotojais situacijose, kai oro uoste gali įstrigti daug keleivių, ir informuoti įstrigusius keleivius;

(17) Reglamente (EB) Nr. 261/2004 turėtų būti aiškiai įrašyta teisė į kompensaciją keleiviams, kurie nukenčia nuo ilgų vėlavimų, remiantis Teisingumo Teismo sprendime sujungtose bylose C-402/07 (*Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon ir Alana Sturgeon / Condor Flugdienst GmbH*) ([8]) ir C-432/07 (*Stefan Böck ir Cornelia Lepuschitz / Air France SA*), numatant trijų valandų ribą visiems keleiviams ir tikslines nuostatas dėl tolimųjų skrydžių už Sąjungos ribų, kuriomis vežėjai skatinami užtikrinti, kad keleiviai laiku pasiektų galutinę paskirties vietą;

(18) vėlavimas atvykti turėtų būti skaičiuojamas nuo tvarkaraštyje numatyto atvykimo į galutinę paskirties vietą laiko, nurodyto keleivio biliete. Tai ypač taikytina tais atvejais, kai, pavyzdžiui, orlaivis pakilo, bet vėliau buvo priverstas sugrįžti į išvykimo oro uostą ir vėliau vėl pakilo. Jei nukreipiama kitu maršrutu kitos rūšies transportu, vėlavimas atvykti turėtų būti apskaičiuojamas pagal faktinį keleivio atvykimo į jo galutinę paskirties vietą laiką, neatsižvelgiant į tai, kokia transporto priemone jis atvyko. Jei skrydis atidedamas arba tvarkaraštyje numatytas laikas pakeičiamas vėlesniu likus mažiau nei 14 kalendorinių dienų iki užsakymo metu išduotame keleivio biliete nurodytos išvykimo datos, vėlavimas atvykti turėtų būti skaičiuojamas nuo tvarkaraštyje numatyto atvykimo laiko, nurodyto užsakymo metu išduotame keleivio biliete. Tais atvejais, kai skrydžio tvarkaraštis buvo pakeistas likus ne mažiau kaip 14 kalendorinių dienų iki užsakymo metu išduotame keleivio biliete nurodytos išvykimo datos arba po to laiko, jei keleivis pasinaudojo skrydžiu, kurio tvarkaraštyje numatytas laikas buvo pakeistas ankstesniu, vėlavimas atvykti turėtų būti skaičiuojamas nuo tvarkaraštyje numatyto atvykimo laiko, nurodyto keičiant tvarkaraštį išduotame keleivio biliete. Kai įvykus sutrikimui keleiviai nukreipiami kitu maršrutu, kalbant apie skrydį kitu maršrutu vėlavimas atvykti turėtų būti skaičiuojamas nuo tvarkaraštyje numatyto atvykimo laiko, nurodyto skrydžio kitu maršrutu biliete;

([8]) 2009 m. lapkričio 19 d. Teisingumo Teismo (ketvirtoji kolegija) sprendimas *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon ir Alana Sturgeon / Condor Flugdienst GmbH* (C-402/07) ir *Stefan Böck ir Cornelia Lepuschitz / Air France SA* (C-432/07), sujungtos bylos C-402/07 ir C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

(19) didesnio skaidrumo, susijusio su transporto paslaugų aplinkosauginiu veiksmingumu, užtikrinimas klientams gali suteikti daugiau informacijos, padėsiančios jiems pasirinkti transporto paslaugas. Pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2023/2405 ([9]) 14 straipsnį nustatytas skrydžių CO_2 ženklas suteikia oro vežėjams galimybę savo interneto svetainėse ir ant bilietų palyginamu būdu lengvai prieinamu formatu pateikti tikslią ir objektyvią informaciją apie su jų teikiamomis oro transporto paslaugomis susijusį išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį;

(20) siekiant užtikrinti teisinį tikrumą, Reglamente (EB) Nr. 261/2004 turėtų būti aiškiai patvirtinta, kad skrydžių tvarkaraščių keitimas keleiviams daro panašų poveikį kaip ir atšaukimai ar vėlavimai, ir todėl dėl jo turėtų atsirasti vienodos teisės;

(21) keleiviai, kurie dėl ankstesnio skrydžio sutrikimo pavėluoja į jungiamąjį skrydį, kuris yra kelionės dalis, turėtų gauti tinkamą pagalbą, kol jie laukia nukreipimo kitu maršrutu. Tokiais atvejais, vadovaujantis vienodo požiūrio principu ir Teisingumo Teismo sprendimu byloje C-11/11 (*Air France / Folkerts*) ([10]), keleiviai turėtų turėti teisę gauti kompensaciją, kai pasiekia savo alternatyvaus skrydžio ar vežimo galutinę paskirties vietą, panašiai kaip keleiviai, patiriantys tiesioginių skrydžių sutrikimus;

(22) užsakymo metu, kol bilietai dar nenupirkti, oro vežėjai arba, kai tinkama, tarpininkai turėtų aiškiai informuoti keleivius, ar jų kelionės planai bus įtraukti į vieną vežimo oro transportu sutartį, taip pat apie jų teises pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004, visų pirma susijusias su praleistais jungiamaisiais skrydžiais;

(23) siekiant sustiprinti keleivių apsaugą reikėtų paaiškinti, kad keleiviai, kurių skrydis vėluoja, turi teisę į pagalbą ir kompensaciją nepriklausomai nuo to, ar jie laukia oro uosto terminale, ar jau yra įlaipinti į orlaivį. Tačiau pastarieji negali pasinaudoti terminale prieinamomis paslaugomis, todėl jų teisės turėtų būti sustiprintos atsižvelgiant į pagrindinius jų poreikius ir į jų teisę išsilaipinti iš orlaivio. Teisė išsilaipinti iš orlaivio gali būti ribojama tik jei esama su sauga, imigracija, oro eismo kontrole ar saugumu susijusių priežasčių. Jei oro vežėjas yra pasirengęs išlaipinti keleivius, tačiau skrydžių valdymo tarnybos jam praneša, kad orlaiviui netrukus bus leista kilti, turėtų būti leidžiama atsisakyti išlaipinti keleivius;

(24) siekiant sudaryti palankesnes sąlygas pateikti ir inicijuoti prašymus dėl kompensacijos sutrikimo atveju, oro vežėjai tuo tikslu turėtų automatiškai elektroniniu būdu pateikti keleiviams informaciją apie keleivių teises į kompensaciją ir aiškius nurodymus, kaip pateikti prašymą;

(25) kai keleivis pasirenka vykti kitu maršrutu kaip galima greičiau, oro vežėjas dažnai nustato sąlygą, kad nukreipimas kitu maršrutu priklauso nuo to, ar yra laisvų vietų naudotis jo paties paslaugomis, ir taip nesuteikia keleiviams galimybės greičiau vykti kitu maršrutu naudojantis alternatyviomis paslaugomis. Todėl oro vežėjas taip pat turėtų pasiūlyti kitas nukreipimo kitu maršrutu galimybes, be kita ko, nukreipimą į kitą oro uostą, kitu maršrutu, naudojantis kito oro vežėjo paslaugomis ar kitų rūšių transportu, kai tai gali paspartinti kitu maršrutu nukreiptą kelionę. Alternatyvus nukreipimas kitu maršrutu turėtų priklausyti nuo to, ar yra vietų. Tas nukreipimas kitu maršrutu turėtų vykti laikantis tam tikrų sąlygų, oro vežėjo sąskaita ir teikiamas panašiomis vežimo sąlygomis;

(26) nukreipdami keleivius kitu maršrutu oro vežėjai turėtų stengtis užtikrinti, kad keleiviai galėtų keliauti su savo bagažu, įskaitant registruotą ir neregistruotą bagažą. Keleivis turėtų leisti oro vežėjui to nedaryti, jei dėl bagažo vežimo apribojimų vykti kitu maršrutu laukiantys keleiviai būtų dar ilgiau užlaikomi, nedarant poveikio oro vežėjo atsakomybei už keleivių bagažą, kuri reglamentuojama Reglamentu (EB) Nr. 2027/97 ir Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru transporto taisyklių suvienodinimo, priimta Monrealyje 1999 m. gegužės 28 d. (toliau – Monrealio konvencija);

([9]) 2023 m. spalio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/2405 dėl vienodų sąlygų darniajam oro transportui užtikrinimo (iniciatyva „ReFuelEU aviation“) (OL L, 2023/2405, 2023 10 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

([10]) 2013 m. vasario 26 d. Teisingumo Teismo (didžioji kolegija) sprendimas, *Air France / Heinz-Gerke Folkerts ir Luz-Tereza Folkerts*, byla C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.

(27) tai, ar vežimo sąlygos yra panašios, galėtų priklausyti nuo daugelio veiksnių ir konkrečių aplinkybių. Kai įmanoma ir kai dėl to nevėluojama dar daugiau, keleiviams neturėtų būti suteikiamos žemesnės klasės transporto paslaugos, palyginti su ta, kuri nurodyta biliete. Nukreipimas kitu maršrutu keleiviui turėtų būti pasiūlytas jam nepatiriant papildomų išlaidų, net jei keleiviai kitu maršrutu yra skraidinami kito oro vežėjo ar vyksta kitos rūšies transportu, aukštesne transporto klase ar už didesnę kainą nei ta, kuri sumokėta už pirminę paslaugą. Turėtų būti dedamos pagrįstos pastangos, kad būtų išvengta papildomų jungiamųjų skrydžių. Asmenims su negalia arba riboto judumo asmenims, keičiant maršrutą, neturėtų būti taikomas joks jungiamasis skrydis, išskyrus atvejus, kai su keleiviu susitariama kitaip. Kai keleiviai nukreipiami kitu maršrutu, bendra kelionės trukmė turėtų būti, kiek pagrįstai įmanoma, panašesnė į tvarkaraštyje numatytą pirminio skrydžio trukmę, atsižvelgiant į oro uoste, kuriame įvyko sutrikimas, prieinamas galimybes, ir kelionė turėtų būti ta pačia ar prireikus aukštesne transporto klase. Jei galima rinktis iš kelių skrydžių panašiu laiku, keleiviai, kurie turi teisę būti nukreipti kitu maršrutu, turėtų sutikti su oro vežėjo pasiūlyta kelione kitu maršrutu, be kita ko, siūloma tų oro vežėjų, kurie bendradarbiauja su skrydį vykdančiu oro vežėju. Jei skrydį vykdantis oro vežėjas siūlo nukreipti keleivį kitu maršrutu panašiomis vežimo sąlygomis, keleivis turėtų sutikti su tokiu nukreipimu. Jei skrydį vykdantis oro vežėjas siūlo keleiviui nukreipimo kitu maršrutu galimybes vežimo sąlygomis, kurios nėra panašios, keleivis turėtų turėti galimybę atsisakyti tokio nukreipimo. Turėtų būti išlaikyta teisė į nukreipimą kitu maršrutu, įskaitant teisę pačiam pasirūpinti kelione kitu maršrutu. Jei pradiniam skrydžiui buvo užsakyta pagalba asmenims su negalia arba riboto judumo asmenims, vežant alternatyviu maršrutu tokia pagalba taip pat turėtų būti teikiama pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1107/2006 ([11]);

(28) kai įvyksta sutrikimas ir skrydį vykdantys oro vežėjai nevykdo savo pareigos pasiūlyti teikti pagalbą, keleiviai turėtų turėti teisę patys pasirūpinti savo kelione. Tokiais atvejais skrydį vykdantys oro vežėjai turėtų kompensuoti keleiviams išlaidas, kurios yra būtinos, pagrįstos ir proporcingos atsižvelgiant į laukimo trukmę. Visų pirma turėtų būti atsižvelgiama į konkrečias gaiviųjų gėrimų ir maisto kainas oro uosto vietoje. Kalbant apie apgyvendinimą, vertinant, ar išlaidos yra būtinos, pagrįstos ir proporcingos, reikėtų atsižvelgti į vietą, kurioje keleiviai yra įstrigę, į tai, ar sutrikimas įvyko piko laikotarpiu, ir į didesnes kainas dėl užsakymo paskutinę minutę;

(29) jei keleivis skrydį vykdančiam oro vežėjui praneša apie savo pasirinkimą tęsti kelionę ir jeigu skrydį vykdantis oro vežėjas per tris valandas nepasiūlo maršruto nukreipimo panašiomis vežimo sąlygomis, keleivis turėtų turėti teisę pats pasirūpinti savo maršruto nukreipimu, kad pasiektų galutinę paskirties vietą be tolesnio vėlavimo. Tačiau keleivis turėtų išlaikyti teisę į skrydį vykdančio oro vežėjo organizuojamą maršruto nukreipimą iki tol, kol keleivis nepraneš skrydį vykdančiam oro vežėjui apie savo sprendimą pačiam pasirūpinti maršruto nukreipimu. Kai keleiviai patys pasirūpina kelione kitu maršrutu, keleivių išlaidos turėtų apsiriboti tuo, kas būtina, pagrįsta ir tinkama;

(30) skrydį vykdantis oro vežėjas turėtų turėti galimybę apriboti pagalbą arba jos nesuteikti, jei jos teikimas pats savaime sukeltų dar didesnį vėlavimą keleiviams, laukiantiems vėluojančio skrydžio arba nukreipimo kitu maršrutu. Jei skrydis vėluoja vėlyvą vakarą, bet galima tikėtis, kad jis išskris per trumpą laiką, o keleivių vežimas į viešbučius ir parvežimas į oro uostą vidury nakties gali sukelti daug didesnį vėlavimą, skrydį vykdantis oro vežėjas turėtų turėti teisę atsisakyti teikti apgyvendinimą viešbutyje ir atitinkamus pervežimus. Panašiai, kai oro vežėjas pasirengia dalyti maistą, o tada sužino, kad galima pradėti keleivių laipinimą, jam turėtų būti leista atsisakyti teikti tokią pagalbą. Išskyrus tuos atvejus, skrydį vykdantis oro vežėjas turėtų turėti galimybę apriboti pagalbą arba jos atsisakyti tik labai išimtiniais atvejais, nes turėtų būti dedamos visos pastangos, kad būtų sumažinti keleivių patiriami nepatogumai;

([11]) 2006 m. liepos 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1107/2006 dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru (OL L 204, 2006 7 26, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

(31) oro vežėjai turėtų keleiviams siūlyti suteikti pagalbą nuo tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko iki jų skrydžio ar alternatyvaus vežimo priemonės išvykimo. Oro vežėjams šiuo metu taikoma neribota atsakomybė už jų keleivių apgyvendinimą, kai ypatingos aplinkybės trunka ilgą laiko tarpą. Šis netikrumas ir tai, kad nėra jokių numatomų laiko ribų, gali kelti pavojų vežėjo finansiniam stabilumui, o tai gali turėti neigiamą poveikį keleivių susisiekimui. Todėl oro vežėjai turėtų turėti galimybę apriboti apgyvendinimo suteikimą iki trijų naktų. Ilgo keleivių įstrigimo riziką turėtų taip pat sumažinti nenumatytų atvejų planavimas ir spartus nukreipimas kitais maršrutais;

(32) gali reikėti, kad skrydį vykdantis oro vežėjas skirtų ypatingą dėmesį specifinių poreikių turintiems keleiviams, pavyzdžiui, asmenims su negalia, riboto judumo asmenims, nelydimiems nepilnamečiams, kūdikiams, nėščioms moterims ir asmenims, kuriems, remiantis medicinine pažyma, reikia specifinės medicinos pagalbos, jeigu jų neatsisakoma vežti dėl saugos priežasčių. Visų pirma esant skrydžio sutrikimui gali būti sunkiau pasirūpinti visų šių kategorijų keleivių apgyvendinimu. Todėl ypatingų aplinkybių atvejais šių kategorijų keleiviams neturėtų būti taikomi jokie teisės į apgyvendinimą apribojimai, su sąlyga, kad skrydį vykdantis oro vežėjas yra informuotas apie jų padėtį. Nors oro vežėjams reikia žinoti, kad šie keleiviai skrenda arba vyksta jungiamuoju skrydžiu, reikėtų vengti nustatyti nereikalingus ar neproporcingus pranešimo reikalavimus. Jei tai yra kūdikiai, oro vežėjas sistemingai informuojamas apie jų buvimą orlaivyje, nes jų gimimo data buvo nurodyta užsakymo metu. Nelydimų nepilnamečių atveju oro vežėjas būtinai informuojamas apie jų buvimą orlaivyje, sudarant susitarimą dėl rūpinimosi tarp oro vežėjo ir nepilnamečio globėjo. Asmenų su negalia ir riboto judumo asmenų atveju oro vežėjas būtinai informuojamas apie jų buvimą orlaivyje pateikiant pranešimą pagal Reglamento (EB) Nr. 1107/2006 6 straipsnį. Jei tokio pranešimo nėra, taip pat nėščių moterų atveju, nustatant oro vežėjo informavimo formą ir laiką turėtų būti atsižvelgiama į keleivio konkrečią padėtį, turint mintyje, kad keleivis apie savo konkrečią padėtį gali pranešti ne vėliau kaip tada, kai yra informuojamas apie sutrikimą. Keleivių, kuriems reikia specialios medicininės pagalbos, atveju, jei tokie keleiviai atskleidė savo medicininę būklę oro vežėjui prieš skrydį, kad gautų medicininį leidimą skristi, oro vežėjas būtinai informuojamas apie jų padėtį, kai sutinka vežti tokius asmenis. Oro vežėjai turėtų užtikrinti, kad keleiviai galėtų lengvai perduoti visą tokiems pranešimams reikalingą informaciją pagal Reglamento (EB) Nr. 1107/2006 6 straipsnį;

(33) Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 taikomas ir keleiviams, kurie užsisakė vežimą oro transportu kaip kelionės paketo dalį. Šio iš dalies keičiančio reglamento tikslas yra toliau gerinti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2015/2302 ([12]) ir Reglamento (EB) Nr. 261/2004 suderinamumą. Todėl keleiviai turėtų turėti galimybę pasirinkti, pagal kurį iš tų dviejų teisės aktų jie nori pareikšti savo pretenzijas, ir, kai tinkama, pareikšti pretenzijas pagal abu teisės aktus. Keleivis, užsisakęs vežimą oro transportu kaip kelionės paketo dalį, gali pareikšti pretenzijas pagal abu teisės aktus, jeigu, pavyzdžiui, keleivis gavo kompensaciją iš oro vežėjo už vėluojantį skrydį, bet turi teisę į kainos sumažinimą arba kompensaciją, kuriuos turi suteikti organizatorius už konkrečias paslaugas, pavyzdžiui, nakvynę viešbutyje, maitinimą, ekskursiją ar kitus renginius, kuriomis negalėjo pasinaudoti dėl vėluojančio skrydžio. Vis dėlto keleiviams neturėtų būti galima sumuoti teisių, jeigu pagal abu teisės aktus suteikta atitinkama kompensacija ar sumažinta kaina užtikrinamas tas pats interesas ar siekiama to paties tikslo. Jei keleiviai pareiškia pretenziją oro vežėjui, oro vežėjas turėtų sumokėti visą kompensacijos sumą, priklausančią pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004. Jeigu keleiviai pareiškia pretenziją pagal Direktyvą (ES) 2015/2302, oro vežėjo sumokėta kompensacija turėtų būti atskaityta iš mokėjimų, mokėtinų pagal Direktyvą (ES) 2015/2302, jeigu pagrindinėmis teisėmis saugomas tas pats interesas arba siekiama to paties tikslo;

([12]) 2015 m. lapkričio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/2302 dėl kelionės paslaugų paketų ir susijusių kelionės paslaugų rinkinių, kuria iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 ir Direktyva 2011/83/ES bei panaikinama Tarybos direktyva 90/314/EEB (OL L 326, 2015 12 11, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).

(34) priežastys, dėl kurių Sąjungoje šiuo metu atidedama ir atšaukiama tiek skrydžių, sietinos ne vien su oro vežėjais. Kad visiems aviacijos grandinės dalyviams būtų suteikta paskatų siekti, kad būtų laiku priimami veiksmingi sprendimai, kuriais būtų kiek įmanoma sumažintas nepatogumas, kurį vėlavimas ir atšaukimas sukelia keleiviams, oro vežėjų teisė siekti žalos atlyginimo iš trečiųjų šalių, kurios prisidėjo sukeliant įvykį, dėl kurio teko mokėti kompensaciją ar vykdyti kitas prievoles, Reglamentu (EB) Nr. 261/2004 neturėtų būti ribojama;

(35) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2111/2005 ([13]) reikalaujama, kad oro vežimo sutarties sudarytojas informuotų keleivį apie skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę, o Tarybos direktyva 93/13/EEB ([14]) reikalaujama, kad pardavėjas ar tiekėjas teiktų vartotojui informaciją apie sutarties sąlygas. Keleiviai turėtų būti išsamiau informuojami apie jų teises skrydžio sutrikimo atvejais ir juos reikėtų tinkamai informuoti apie paties sutrikimo priežastį, kai tik tokia informacija yra gaunama. Tą informaciją oro vežėjas arba tarpininkas turėtų pateikti bent prieinamu formatu ir, kai tinkama, vadinamaisiais aktyviaisiais pranešimais per mobiliąsias programėles ar kitomis skaitmeninėmis priemonėmis. Tą informaciją taip pat turėtų pateikti skrydį vykdantis oro vežėjas;

(36) kai keleiviai pasirenka gauti kompensaciją, o ne nukreipimą kitu maršrutu, jiems turėtų būti automatiškai laiku atlyginta, nenustatant reikalavimo pateikti specialų prašymą;

(37) keleiviai oro vežėjo ar tarpininko turėtų būti tinkamai informuojami apie atitinkamas kompensacijos prašymų ir skundų pateikimo oro vežėjams ar tarpininkams procedūras ir laiku gauti oro vežėjų ar tarpininkų atsakymą;

(38) keleiviai taip pat turėtų turėti galimybę individualius ginčus, kilusius pateikus skundą oro vežėjui, pateikti spręsti įstaigai ar įstaigoms, atsakingoms už neteisminį ginčų sprendimą. Tačiau teisė į veiksmingą teisinę gynybą teisme yra viena iš pagrindinių teisių, pripažinta Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 47 straipsnyje, todėl tos priemonės neturėtų nei užkirsti kelio, nei trukdyti keleiviams kreiptis į teismus;

(39) siekiant, kad keleiviai galėtų naudotis savo teisėmis, susijusiomis su prašymais, skundais ir individualiais ginčais, keleiviai turėtų turėti galimybę aiškiu ir prieinamu būdu tiesiogiai ir asmeniškai pateikti paraišką oro vežėjams, tarpininkams arba atitinkamoms įstaigoms pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004;

(40) atsižvelgiant į Jungtinių Tautų asmenų su negalia teisių konvenciją ([15]) ir siekiant užtikrinti, kad už žalą judėjimo įrangai, jos sunaikinimą ar praradimą arba pripažintų šunų pagalbininkų sužeidimą ar žūtį būtų kompensuojama visa jų pakeitimo kaina, oro vežėjai turėtų asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims, kaip apibrėžta Reglamente (EB) Nr. 1107/2006, nemokamai suteikti galimybę pateikti specialią suinteresuotumo pristatymo į paskirties vietą deklaraciją (toliau – speciali suinteresuotumo deklaracija), kuri pagal Monrealio konvenciją leidžia jiems siekti visiško kompensavimo. Oro vežėjai turėtų užsakymo metu informuoti keleivius apie galimybę pateikti tokią suinteresuotumo deklaraciją ir apie susijusias teises;

([13]) 2005 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2111/2005 dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo sudarymo ir oro transporto keleivių informavimo apie skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę bei panaikinantis Direktyvos 2004/36/EB 9 straipsnį (OL L 344, 2005 12 27, p. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj).

([14]) 1993 m. balandžio 5 d. Tarybos direktyva 93/13/EEB dėl nesąžiningų sąlygų sutartyse su vartotojais (OL L 95, 1993 4 21, p. 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj).

([15]) OL L 23, 2010 1 27, p. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj.

(41) asmenys su negalia arba riboto judumo asmenys turėtų turėti teisę iš oro vežėjo nedelsiant gauti laikiną pakaitinę judėjimo įrangą registruotai judėjimo įrangai pakeisti, jei registruota judėjimo įranga būtų prarasta, sunaikinta ar sugadinta. Atsižvelgiant į tai, kad pripažintus šunis pagalbininkus nėra lengva pakeisti, turėtų būti numatyti kiti laikini pakeitimo sprendimai juos praradus, jiems žuvus ar juos sužeidus;

(42) keleiviams kartais būna neaišku, kiek bagažo (kokių matmenų, kokio svorio, kiek vienetų) jiems leidžiama vežtis. Siekiant užtikrinti, kad keleiviai gerai suprastų, kiek bagažo jiems leidžiama vežtis pagal jų bilietą (kalbant tiek apie neregistruotą, tiek apie registruotą bagažą), oro vežėjai turėtų aiškiai nurodyti tuos leidžiamus kiekius užsakymo metu ir oro uoste. Asmeniniai daiktai, laikomi būtinu keleivių vežimo aspektu, suprantami kaip tie daiktai, kurie būtinai reikalingi, kol trunka kelionė, ir gali apimti pasus ir kitus kelionės dokumentus, būtinuosius vaistus, asmeninius įtaisus ir skaitinius, taip pat maistą ir gėrimus, atitinkančius skrydžio trukmę;

(43) nevaržant oro vežėjų ir tarpininkų galimybės siūlyti skrydžių bilietų kainas, į kurias neįtrauktas rankinio bagažo vienetas, tikslinga didinti vartotojų informuotumą ir kainų skaidrumą, siekiant tikslo užtikrinti vienodas sąlygas visoje Sąjungoje. Šiuo atžvilgiu keleiviai turėtų turėti galimybę lengviau palyginti skrydžių bilietų kainas, įskaitant rankinį bagažą (mažą lagaminą). Oro vežėjai, tarpininkai ir metapaieškos sistemos turėtų būti įpareigoti visada standartiškai rodyti skrydžio bilieto kainą, į kurią įskaičiuotas rankinis bagažas prieš pradedant rezervavimo procesą;

(44) reikėtų suteikti daugiau aiškumo dėl prašymų tais atvejais, kai asmeninis daiktas ar rankinis bagažas paliekamas ar pametamas orlaivio salone, kad būtų lengviau nagrinėti tokius prašymus, užtikrinti supaprastintą procesą ir išvengti papildomos naštos keleiviams ar nesusipratimų komunikuojant su keleiviais;

(45) užsakymo metu keleiviai turėtų būti informuojami apie bagažo, kurį jie gali įsinešti į saloną, maksimalius matmenis ir svorį. Nedarant poveikio kainų nustatymo laisvės principui pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1008/2008 ([16]) 22 straipsnį, oro vežėjai turėtų nustatyti pagrįstą rankinio bagažo matmenų politiką, pagal kurią keleiviai rankinį bagažą galėtų įsinešti į saloną, jei tai leidžia orlaivio salono talpa, su sąlyga, kad rankinis bagažas atitinka taikomus eksploatavimo, saugos ir saugumo reikalavimus. Atsižvelgiant į oro vežėjų politikos įvairovę, peržiūrint Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008 tikslinga įvertinti vienodų minimalių rankinio bagažo taisyklių nustatymo įgyvendinamumą;

(46) turėtų būti numatyta atitinkama nuostata keleiviams, kurie nusprendžia naudoti savarankiškai atspausdintą skaitmeniniu būdu išduotą įlaipinimo kortelės versiją arba kurie pasirenka įsiregistravę prašyti skrydį vykdančio vežėjo pateikti spausdintą kopiją;

([16]) 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008 10 31, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

(47) muzikos instrumentai gali turėti didžiulę piniginę, meninę ir istorinę vertę. Be to, muzikos instrumentai yra muzikantų profesinės veiklos įrankiai, su kuriais jie nuolat repetuoja ir koncertuoja ir kuriuos nėra lengva pakeisti. Todėl keleiviai turėtų turėti teisę savo atsakomybe vežti muzikos instrumentus salone su sąlyga, kad tie instrumentai atitinka talpos, saugos ir saugumo taisykles ir oro vežėjo maksimalaus leidžiamo bagažo politiką. Kai talpos, saugos ir saugumo reikalavimų laikomasi, oro vežėjas turėtų stengtis leisti keleiviams vežti muzikos instrumentus papildomose sėdynėse su sąlyga, kad buvo sumokėta atitinkama kaina už vietą. Tokiais atvejais keleiviams ir muzikos instrumentams turėtų būti parenkamos gretimos sėdynės, o muzikos instrumentui – vieta prie lango. Kai taip vežti neįmanoma, muzikos instrumentai, jei įmanoma, turėtų būti tinkamomis sąlygomis vežami orlaivio krovinių skyriuje. Todėl Reglamentas (EB) Nr. 2027/97 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;

(48) atsižvelgiant į trumpus terminus pateikti skundus dėl teisių ir pareigų, kurioms taikomas Reglamentas (EB) Nr. 2027/97, oro vežėjai turėtų keleiviams suteikti galimybę pateikti skundą, pateikdami jiems skundo formą tokiais formatais, kurie būtų prieinami asmenims su negalia ir asmenimis, nesinaudojantiems skaitmeninėmis priemonėmis. Oro vežėjai skundo formą pateikia bent jau savo mobiliosiose programėlėse ir savo interneto svetainėse. Oro uostuose, kuriuose vykdomas komercinis keleivių vežimas, oro uostą valdanti įstaiga oro uosto bagažo atsiėmimo vietose keleiviams taip pat turėtų pateikti bendrą formą. Komisija turėtų priimti įgyvendinimo aktus, kuriais būtų nustatytas bendros formos šablonas, leidžiantis keleiviui nedelsiant pateikti skundą dėl apgadinto, pavėluotai atvežto ar prarasto bagažo;

(49) draudimo klausimai reglamentuojami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 785/2004 ([17]) ir Reglamentu (EB) Nr. 1008/2008;

(50) reikia, kad oro vežėjai reguliariai keistų Reglamento (EB) Nr. 2027/97 priede nurodytas piniginės atsakomybės ribas siekiant atsižvelgti į ekonomines permainas, kurias pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį persvarsto Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO);

(51) M. Draghi pranešime pabrėžiamas esminis transporto vaidmuo Sąjungos konkurencingumui. Jame taip pat nurodyta, kad dėl asimetriško reglamentavimo kyla pavojus, kad verslas iš Sąjungoje esančių transporto mazgų persikels į kaimynines Sąjungos šalis. Keleiviams, išvykstantiems iš trečiojoje valstybėje esančio oro uosto į valstybės narės, kuriai taikomos Sutartys, teritorijoje esantį oro uostą, Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 taikomas tik tuo atveju, jei atitinkamą skrydį vykdantis oro vežėjas yra Sąjungos oro vežėjas. Per penkerius metus nuo Reglamento (EB) Nr. 261/2004 taikymo pradžios dienos Komisija turėtų įvertinti, ar įmanoma peržiūrėti to reglamento taikymo sritį, kad būtų dar labiau sustiprinta keleivių apsauga ir dar geriau užtikrinama, kad Sąjungos ir trečiųjų valstybių oro vežėjams būtų taikomos vienodos sąlygos;

(52) keleivių apsaugos oro vežėjo nemokumo atveju mechanizmas turėtų būti įvertintas Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 peržiūros kontekste;

(53) Grenlandijoje yra ypač atšiaurios meteorologinės sąlygos, joje labai mažas gyventojų tankis ir jai būdingos atokios apgyvendintos vietovės. Kad būtų užtikrinamas susisiekimas ir išlaikyta galimybė vykdyti skrydžius Grenlandijoje, skrydžiams Grenlandijos viduje neturėtų būti taikomos su kompensavimu susijusios pareigos, įskaitant atvejus, kai skrydžiai yra kelionės į valstybės narės teritoriją, kuriai taikomos Sutartys, arba iš jos dalis;

([17]) 2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 785/2004 dėl draudimo reikalavimų oro vežėjams ir orlaivių naudotojams (OL L 138, 2004 4 30, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj).

(54) šiuo reglamentu nedaromas poveikis Ispanijos Karalystės pozicijai ginče su Jungtine Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalyste dėl suverenių teisių į sąsmauką, kurioje yra Gibraltaro oro uostas. Nė viena šio reglamento nuostata neužkerta kelio ateityje jį taikyti tam oro uostui pagal Europos Sąjungos ir Jungtinės Karalystės susitarimo dėl Gibraltaro, pasiekto iš anksto susitarus su Ispanijos Karalyste, sąlygas. Tuo atveju, jei minėtas Susitarimas būtų nutrauktas, šis reglamentas Gibraltaro sąsmaukoje esančiam oro uostui turėtų būti taikomas tik išsprendus ginčą taip, kad Ispanijos Karalystė galėtų užtikrinti šio reglamento taikymą tam oro uostui;

(55) siekiant užtikrinti vienodas Reglamento (EB) Nr. 261/2004 įgyvendinimo sąlygas, susijusias su Sąjungos oro transporto keleivių teisių ženklo dizainu, turiniu ir šablonu bei praktine oro uostą valdančios įstaigos vykdomo patirtų išlaidų padengimo skrydį vykdančiam oro vežėjui tvarka, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamasi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011 ([18]);

(56) siekiant užtikrinti vienodas Reglamento (EB) Nr. 2027/97 įgyvendinimo sąlygas, susijusias su bendra forma ir specialia suinteresuotumo deklaracijos forma, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamasi laikantis Reglamento (ES) Nr. 182/2011;

(57) kadangi šio reglamento tikslų, t. y. sąžiningai ir subalansuotai apsaugoti oro transporto keleivių teises, užtikrinti Sąjungos aviacijos sektoriaus konkurencingumą ir išlaikyti susisiekimą keleiviams ilguoju laikotarpiu, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl siūlomo veiksmo masto to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 iš dalies keičiamas taip:

1) 1 straipsnis pakeičiamas taip:

„*1 straipsnis*

Dalykas

Šiuo reglamentu jame nurodytomis sąlygomis nustatomos minimaliosios oro transporto keleivių teisės tuo atveju, kai:

a) juos atsisakoma vežti;

b) jų skrydis atšaukiamas, vėluoja arba pakeičiamas jo tvarkaraštis;

c) jie praleidžia jungiamąjį skrydį;

d) jie perkeliami į aukštesnę arba žemesnę klasę.“;

([18]) 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai, (OL L 55, 2011 2 28, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

2) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) b–f punktai pakeičiami taip:

„b) skrydį vykdantis oro vežėjas – oro vežėjas, vykdantis arba ketinantis vykdyti skrydį pagal vežimo oro transportu sutartį su keleiviu arba kito su keleiviu sutartį sudariusio juridinio arba fizinio asmens vardu, įskaitant oro vežėją, kuris naudojasi kito oro vežėjo orlaiviu su to kito oro vežėjo įgula arba be jos, skrydžiui vykdyti;

c) Sąjungos oro vežėjas – oro vežėjas, turintis galiojančią veiklos licenciją, kurią valstybė narė išdavė pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1008/2008 (*);

ca) oro uostą valdanti įstaiga – oro uostą valdanti įstaiga, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/12/EB (**) 2 straipsnio 2 punkte;

d) organizatorius – organizatorius, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2015/2302 (***) 3 straipsnio 8 punkte;

e) paketas – kelionės paslaugų derinys, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2015/2302 3 straipsnio 2 punkte;

f) bilietas – galiojantis vežimo oro transportu sutarties įrodymas, neatsižvelgiant į jo formą;

(*) 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008 10 31, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

(**) 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių (OL L 70, 2009 3 14, p. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj);

(***) 2015 m. lapkričio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/2302 dėl kelionės paslaugų paketų ir susijusių kelionės paslaugų rinkinių, kuria iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 ir Direktyva 2011/83/ES bei panaikinama Tarybos direktyva 90/314/EEB (OL L 326, 2015 12 11, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).“;

b) g punktas išbraukiamas;

c) h–l punktai pakeičiami taip:

„h) galutinė paskirties vieta – skrydžio arba paskutinio kelionės jungiamojo skrydžio paskirties vieta;

i) asmuo su negalia arba riboto judumo asmuo – asmuo, kurio judumas naudojantis transportu yra mažesnis dėl bet kokios fizinės negalios (jutiminės arba judėjimo, nuolatinės arba laikinos), intelekto negalios arba sutrikimo, bet kurios kitos negalios arba dėl amžiaus ir į kurio padėtį reikia tinkamai atsižvelgti ir prie konkrečių to asmens poreikių pritaikyti paslaugas, teikiamas visiems keleiviams;

j) atsisakymas vežti – atsisakymas priimti skristi keleivius, nors jie atvyko įsilaipinti laikydamiesi 4 straipsnio 1 dalyje nustatytų sąlygų arba jei jie buvo iš anksto informuoti, kad juos prieš jų valią bus atsisakyta vežti, išskyrus atvejus, kai yra pagrįstų priežasčių atsisakyti juos vežti, pavyzdžiui dėl sveikatos, saugos ar saugumo arba dėl netinkamų kelionės dokumentų;

k) savanoris – asmuo, kuris atvyko įsilaipinti pagal 4 straipsnio 1 dalyje nustatytas sąlygas ir kuris sutinka su oro vežėjo siūlymu keleiviams, kurie pasirengę nelipti į orlaivį savo skrydžiui, mainais į naudas;

l) atšaukimas – anksčiau numatyto skrydžio, dėl kurio buvo sudaryta vežimo oro transportu sutartis, nevykdymas, apimantis situacijas, kai:

i) orlaivis pakilo, bet dėl kokios nors priežasties buvo nukreiptas į kitą nei biliete nurodytą atvykimo oro uostą arba grįžo į išvykimo oro uostą ir negalėjo tęsti skrydžio į biliete nurodytą atvykimo oro uostą, arba

ii) keleiviui buvo išduotas bilietas skrydžiui ir keleivio biliete nurodytas išvykimo laikas buvo paankstintas daugiau kaip viena valanda.“;

d) papildoma šiais punktais:

„m) trečioji valstybė – valstybė arba valstybės narės teritorijos dalis, kuriai netaikomos Sutartys;

n) vėlavimas išvykti – laiko skirtumas tarp užsakymo metu išduotame keleivio biliete nurodyto, tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir faktinio skrydžio išvykimo laiko, išskyrus atvejus, kai:

i) skrydžio tvarkaraštis pakeistas likus ne mažiau kaip 14 kalendorinių dienų iki užsakymo metu išduotame keleivio biliete nurodytos išvykimo datos arba po užsakymo tvarkaraštyje numatytas išvykimo laikas pakeistas į ankstesnį – tokiu atveju vėlavimas išvykti yra laiko skirtumas tarp tvarkaraščio pakeitimo metu išduotame keleivio biliete nurodyto, tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir faktinio skrydžio, kurio tvarkaraštis pakeistas, išvykimo laiko;

ii) dėl skrydžio sutrikimo keleivis nukreipiamas kitu maršrutu – tokiu atveju vėlavimas išvykti yra laiko skirtumas tarp tvarkaraštyje numatyto skrydžio kitu maršrutu išvykimo laiko, nurodyto skrydžio kitu maršrutu bilietuose, ir faktinio skrydžio kitu maršrutu išvykimo laiko;

o) vėlavimas atvykti – laiko skirtumas tarp užsakymo metu išduotame keleivio biliete nurodyto, tvarkaraštyje numatyto atvykimo laiko ir faktinio skrydžio atvykimo laiko, išskyrus atvejus, kai:

i) skrydžio tvarkaraštis buvo pakeistas likus ne mažiau kaip 14 kalendorinių dienų iki užsakymo metu išduotame keleivio biliete nurodytos išvykimo datos arba, jei po užsakymo keleivis pasinaudojo skrydžiu, kurio išvykimo laikas buvo pakeistas į ankstesnį – tokiu atveju vėlavimas išvykti yra laiko skirtumas tarp tvarkaraščio pakeitimo metu išduotame keleivio biliete nurodyto, tvarkaraštyje numatyto atvykimo laiko ir faktinio skrydžio, kurio tvarkaraštis pakeistas, atvykimo laiko,

ii) dėl skrydžio sutrikimo keleiviai nukreipiami kitu maršrutu – tokiu atveju vėlavimas išvykti yra laiko skirtumas tarp tvarkaraštyje numatyto skrydžio kitu maršrutu atvykimo laiko, nurodyto skrydžio kitu maršrutu bilietuose, ir faktinio skrydžio kitu maršrutu atvykimo laiko;

p) transporto klasė – orlaivio keleivių salono dalis, kuri išsiskiria specialiu kodu, nurodytu vežimo oro transporto sutartyje, arba tokiais elementais kaip kitokios sėdynės, kitokia sėdynių išdėstymo tvarka ir pasižymi kitais paslaugų skirtumais, pvz., specialiu maitinimu, palyginti su kitose salono dalyse keleiviams teikiamomis paslaugomis;

q) vežimo oro transportu sutartis – vežimo sutartis, kurią sudarė oro vežėjas arba jo įgaliotasis atstovas ir keleivis (-iai) dėl vykimo vienu ar daugiau skrydžių;

r) ypatingos aplinkybės – įvykiai, kurie dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi normaliai oro vežėjo veiklai ir kurių oro vežėjas faktiškai negali kontroliuoti;

s) skrydis – vieno orlaivio vykdomas skrydis tarp dviejų biliete nurodytų oro uostų iš anksto nustatytu maršrutu, tvarkaraščiu ir vienu identifikavimo numeriu, nepriklausomai nuo to, ar yra tarpinių nutūpimų išskirtinai techniniais ar skrydžio vykdymo tikslais;

t) jungiamasis skrydis – skrydis, kuris, kaip kelionės dalis, yra skirtas tam, kad keleivis galėtų išvykti iš pradinio išvykimo punkto ir atvykti į persėdimo punktą, siekdamas išvykti kitu skrydžiu, arba yra skirtas tam, kad keleivis galėtų išvykti iš persėdimo punkto tam, kad keleivis galėtų pasiekti kitą persėdimo punktą arba galutinę paskirties vietą;

u) numatytasis sustojimas – keleivio atliekamas savanoriškas kelionės pagal vieną vežimo oro transportu sutartį pertraukimas, kuriam iš anksto pritaria oro vežėjas arba jo įgaliotasis atstovas, vykstant iš pradinio išvykimo punkto į galutinę paskirties vietą, laikotarpiui, ilgesniam nei reikia tiesioginiam tranzitui, arba, kai yra keičiami skrydžiai, laikotarpiui, kuris paprastai tęsiasi iki kito jungiamojo skrydžio išvykimo laiko, dažnai įskaitant nakvynę;

v) kelionė – skrydis arba jungiamieji skrydžiai, kuriuo (-iais) keleivis vežamas iš pradinio išvykimo punkto į keleivio galutinę paskirties vietą pagal bendrą vežimo oro transportu sutartį, kai skydžiai pirmyn ir atgal yra atskiros kelionės;

w) išvykimo laikas – laikas, kai orlaivis palieka išvykimo aikštelę atstumiamas arba savo eiga (trinkelių patraukimo laikas);

x) atvykimo laikas – laikas, kai orlaivis pasiekia atvykimo aikštelę ir yra įjungiami stovėjimo stabdžiai (trinkelių pristūmimo laikas);

y) užlaikymas orlaivyje – ilgesnis nei 30 minučių laikotarpis, kai orlaivis pasilieka ant žemės, išvykstant, skaičiuojant nuo orlaivio durų uždarymo iki orlaivio pakilimo laiko, arba, atvykus, ilgesnis nei 30 minučių laikotarpis, skaičiuojant nuo orlaivio nutūpimo iki orlaivio durų atidarymo;

z) sutrikimas – atsisakymas vežti, atšaukimas, vėlavimas išvykti, vėlavimas atvykti ar užlaikymas orlaivyje;

aa) naktis – laikotarpis nuo vidurnakčio iki 6 val. ryto;

ab) vaikas – asmuo, kuriam nėra 14 metų vežimo oro transportu sutartyje nurodytą skrydžio dieną arba pirmojo jungiamojo skrydžio išvykimo dieną;

ac) nelydimas nepilnametis – asmuo, kuris skrydžio arba pirmojo jungiamojo skrydžio pagal vežimo oro transportu sutartį išvykimo dieną yra jaunesnis nei 18 metų ir keliauja nelydimas suaugusio globėjo ir kuriuo oro vežėjas įsipareigojo rūpintis pagal savo paskelbtas taisykles;

ad) kūdikis – asmuo, kuriam nėra dvejų metų vežimo oro transportu sutartyje nurodytą skrydžio dieną arba pirmojo jungiamojo skrydžio išvykimo dieną;

ae) patvarioji laikmena – bet kuri priemonė, kuri suteikia galimybę keleiviui informaciją saugoti tiek laiko, kiek reikia pagal informacijos paskirtį, taip, kad ja būtų galima pasinaudoti ateityje ir kad būtų galima saugomą informaciją atkurti jos nepakeičiant;

af) prieinamas formatas – formatas, kuriuo asmeniui su negalia arba riboto judumo asmeniui suteikiama prieiga prie bet kokios aktualios informacijos, įskaitant galimybės tokiam asmeniui suteikimą naudotis ta informacija taip pat praktiškai ir patogiai kaip asmeniui, neturinčiam jokių sutrikimų ar negalios, ir kuris atitinka prieinamumo reikalavimus, apibrėžtus pagal taikytinus teisės aktus, pavyzdžiui, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2019/882 (*);

ag) pradinis išvykimo punktas – skrydžio arba pirmojo kelionės jungiamojo skrydžio išvykimo punktas;

ah) asmeninis daiktas – neregistruoto bagažo vienetas, kuris atitinka saugumo ir saugos reikalavimus, kurio didžiausi leistini matmenys yra arba 40x30x15 cm, arba jis atitinka sąlygą, kad tilptų po sėdyne, esančia prieš keleivį;

aj) rankinis bagažas – neregistruoto bagažo vienetas, kuris nėra asmeninis daiktas ir kuris atitinka saugumo ir saugos reikalavimus.

(*) 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/882 dėl gaminių ir paslaugų prieinamumo reikalavimų (OL L 151, 2019 6 7, p. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).“;

3) 3 straipsnis pakeičiamas taip:

„*3 straipsnis*

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas:

a) keleiviams, išvykstantiems iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, kuriai taikomos Sutartys;

b) keleiviams, vykstantiems iš trečiojoje valstybėje esančio oro uosto į oro uostą, esantį valstybės narės teritorijoje, kuriai taikomos Sutartys, išskyrus atvejus, kai jie gavo naudos, kompensaciją ir pagalbą toje trečiojoje valstybėje, kurios yra lygiavertės numatytoms pagal šį reglamentą ir atitinka jo tikslą, jei atitinkamą skrydį vykdantis oro vežėjas yra Sąjungos oro vežėjas.

2. 1 dalis taikoma su sąlyga, kad keleiviai:

a) turi atitinkamo skrydžio bilietą arba

b) oro vežėjo arba tarpininko buvo perkelti iš skrydžio, kurio bilietą jie turėjo, į kitą skrydį, nepriklausomai nuo priežasties.

3. Šis reglamentas netaikomas keleiviams, keliaujantiems nemokamai arba taikant mažesnį tarifą, kuriuo tiesiogiai ar netiesiogiai negali pasinaudoti visuomenė, išskyrus:

a) keleivius, turinčius bilietus, išduotus pagal keleivių lojalumo programą arba kitą oro vežėjo ar tarpininko, kuriam taikomas visas šis reglamentas, komercinę programą, ir

b) kūdikius, keliaujančius nemokamai arba taikant mažesnį tarifą, kuriuo tiesiogiai ar netiesiogiai negali pasinaudoti visuomenė, ir asmenis, keliaujančius nemokamai arba taikant mažesnį tarifą, kuriuo tiesiogiai ar netiesiogiai negali pasinaudoti visuomenė, kai jie yra asmenį su negalia arba riboto judumo asmenį Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1107/2006 (*) 4 straipsnio 2 dalyje nurodytomis sąlygomis lydintys asmenys, kuriems taikomas šis reglamentas, išskyrus šio reglamento 7 straipsnį.

4. Nedarant poveikio 8 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos e punktui, šis reglamentas taikomas tik keleiviams, vežamiems varikliniais fiksuotojo sparno orlaiviais.

5. Jei nenustatyta kitaip, už pareigų vykdymą pagal šį reglamentą yra atsakingas skrydį vykdantis oro vežėjas.

6. Nedarant poveikio šio reglamento 12 straipsniui, šis reglamentas taip pat taikomas keleiviams, vežamiems skrydžiu pagal kelionės paslaugų paketų sutarčių sąlygas, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2015/2302 3 straipsnio 3 punkte, nebent ta kelionės paslaugų paketo sutartis nutraukiama arba ją vykdyti trukdo priežastys, kurios nėra to skrydžio sutrikimas.

7. Šio reglamento 7 straipsnis netaikomas, jei sutrinka jungiamasis skrydis iš kurio nors Grenlandijos oro uosto į kurį nors Grenlandijos oro uostą.

(*) 2006 m. liepos 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1107/2006 dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru (OL L 204, 2006 7 26, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/re/2006/1107/oj).“;

4) įterpiamas šis straipsnis:

„*3a straipsnis*

Sąjungos oro transporto keleivių teisių ženklas

1. Nustatomas savanoriškas Sąjungos oro transporto keleivių teisių ženklas (toliau – ženklas).

2. Šis ženklas suteikia galimybę greitai informuoti keleivius apie tai, kad atitinkamai kelionei taikomas šis reglamentas, kad būtų lengviau palyginti ir pasirinkti bilietų pasiūlymus.

3. Oro vežėjai arba tarpininkai gali naudoti šį ženklą, siūlydami keleiviams bilietus Sąjungos oro vežėjų vykdomoms kelionėms, kurioms taikomas šis reglamentas.

4. Oro vežėjas arba tarpininkas šį ženklą naudoja savanoriškai, išskyrus atvejus, kai skrydį vykdantis oro vežėjas pagal komercinį susitarimą įpareigoja oro vežėją arba tarpininką jį naudoti.

5. Šis ženklas rodomas tik pardavimo ir rinkodaros veiklos, kuri yra gretutinė veikla Sąjungos oro vežėjo vykdomos kelionės, kuriai taikomas šis reglamentas, atžvilgiu arba tiesiogiai su ta kelione susijusi, metu. Rodant keletą kelionės pasiūlymų turi būti aišku, kuriai kelionei taikomas šis ženklas.

6. Draudžiama skleisti melagingą ar klaidinančią reklamą arba naudoti bet kokį ženklą ar logotipą, kurį būtų galima supainioti su šiuo ženklu.

7. Komisija skatina oro vežėjus arba tarpininkus naudoti šį ženklą.

8. Siekiant užtikrinti vienodą šio straipsnio įgyvendinimą, Komisija ne vėliau kaip 2027 m. spalio 23 d. priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios nuostatos dėl ženklo, kurį galima naudoti pagal šį straipsnį, dizaino, turinio ir šablono.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 16h straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamosios procedūros.“;

5) 4 straipsnis pakeičiamas taip:

„*4 straipsnis*

Atsisakymas vežti

1. Šis straipsnis taikomas keleiviams, kurie atvyksta prie įlaipinimo vartų, prieš tai užregistravę internetu arba oro uoste, kaip oro vežėjas arba tarpininkas yra nurodęs ir jo iš anksto ir raštu (be kita ko, elektroninėmis priemonėmis) nurodytu laiku, arba, jei įlaipinimo laikas nenurodytas, ne vėliau kaip likus 45 minutėms iki keleivio biliete nurodyto išvykimo laiko. Šis straipsnis taip pat taikomas keleiviams, kurie neatvyksta įlaipinimui, kai jiems buvo iš anksto pranešta, kad, prieš jų valią, bus atsisakyta juos vežti.

2. Kai skrydį vykdantis oro vežėjas pagrįstai numato atsisakyti vežti, jis nedelsdamas apie tai praneša atitinkamiems keleiviams. Skrydį vykdantis oro vežėjas tuo pačiu metu atitinkamiems keleiviams nurodo konkrečias tokiu atveju pagal šį reglamentą taikytinas teises, visų pirma teisę gauti kompensaciją, kaip nustatyta 7 straipsnyje, teisę į sumokėtos sumos susigrąžinimą ar nukreipimą kitu maršrutu pagal 8 straipsnį ir teisę į pagalbą pagal 9 straipsnį.

Skrydį vykdantis oro vežėjas kviečia savanorius nelipti į lėktuvą mainais už naudą sąlygomis, kurios turi būti sutartos tarp kiekvieno savanorio ir skrydį vykdančio oro vežėjo. Skrydį vykdantis oro vežėjas informuoja savanorius apie jų teises pagal šį reglamentą. Susitarimas su kiekvienu savanoriu dėl naudų pakeičia 7 straipsnio 1 dalyje nurodytą savanorio teisę į kompensaciją tik tuo atveju, jei savanoris tai aiškiai patvirtina patvariojoje laikmenoje. Nesant tokio patvirtinimo, atsisakęs vežti skrydį vykdantis oro vežėjas pagal 7 straipsnio 1 dalį nepagrįstai nedelsdamas ir vėliausiai per septynias kalendorines dienas nuo atsisakymo vežti savanoriui sumoka kompensaciją.

3. Jei neatsiranda pakankamai savanorių, kad tuo skrydžiu galėtų vykti kiti skrydžio bilietus turintys keleiviai, skrydį vykdantis oro vežėjas gali, prieš keleivių valią, atsisakyti juos vežti, išskyrus 11 straipsnyje nurodytus keleivius.

4. Atsisakantis vežti skrydį vykdantis oro vežėjas nedelsdamas atitinkamiems keleiviams pateikia informaciją apie skundų nagrinėjimą pagal 15a straipsnį.

Atsisakantis vežti skrydį vykdantis oro vežėjas nepagrįstai nedelsdamas atitinkamiems keleiviams pasiūlo pasirinkti sumokėtos sumos susigrąžinimą arba nukreipimą kitu maršrutu, kaip nurodyta 8 straipsnyje. Nukrypstant nuo 8 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos a punkto, kai keleiviai, kuriuos atsisakyta vežti, turi teisę į sumokėtos sumos susigrąžinimą, ji sumokama nepagrįstai nedelsiant ir vėliausiai per septynias kalendorines dienas nuo atsisakymo vežti.

Atsisakantis vežti skrydį vykdantis oro vežėjas atitinkamiems keleiviams pasiūlo pagalbą pagal 9 straipsnį. Nukrypstant nuo 9 straipsnio 1 dalies a punkto, gaiviųjų gėrimų turi būti pasiūloma nedelsiant.

Skrydį vykdantis oro vežėjas, prieš keleivių valią atsisakantis juos vežti, nepagrįstai nedelsdamas ir ne vėliau kaip per septynias kalendorines dienas nuo atsisakymo vežti atitinkamiems keleiviams sumoka kompensaciją pagal 7 straipsnio 1 dalį.

5. Keleivių neatsisakoma vežti, kai jie keliauja atgal, ir jiems nereikia mokėti jokio mokesčio už kelionę atgal, įskaitant kelionę su jungiamaisiais skrydžiais, remiantis tuo, kad jie neskrido į kelionę pirmyn pagal tą pačią vežimo oro transportu sutartį.“;

6) 5 straipsnis pakeičiamas taip:

„*5 straipsnis*

Atšaukimas

1. Atšaukus skrydį, atšauktą skrydį turėjęs vykdyti oro vežėjas nedelsdamas apie tai informuoja atitinkamus keleivius. Skrydį turėjęs vykdyti oro vežėjas tuo pačiu metu atitinkamiems keleiviams nurodo konkrečias tokiu atveju pagal šį reglamentą taikytinas teises, visų pirma dėl sumokėtos sumos susigrąžinimo ir nukreipimo kitu maršrutu pagal 8 straipsnį ir pagalba pagal 9 straipsnį, taip pat pateikia informaciją apie 7 straipsnyje išdėstytą kompensacijos prašymo procesą ir apie skundų nagrinėjimą pagal 15a straipsnį.

Skrydį turėjęs vykdyti oro vežėjas nepagrįstai nedelsdamas atitinkamiems keleiviams nurodo atšaukimo priežastį.

2. Atšauktą skrydį turėjęs vykdyti oro vežėjas nepagrįstai nedelsdamas atitinkamiems keleiviams pasiūlo pasirinkti sumokėtos sumos susigrąžinimą arba nukreipimą kitu maršrutu, kaip nurodyta 8 straipsnyje.

3. Skrydį turėjęs vykdyti oro vežėjas atitinkamiems keleiviams pasiūlo pagalbą pagal 9 straipsnį.

4. Keleiviai turi teisę, pateikę prašymą, iš atšauktą skrydį turėjusio vykdyti oro vežėjo gauti kompensaciją pagal 7 straipsnį.

5. Teisė gauti kompensaciją pagal 4 dalį netaikoma, jei keleiviai buvo informuoti apie atšaukimą likus ne mažiau kaip 14 kalendorinių dienų iki keleivio biliete nurodytos išvykimo datos arba jei jiems buvo pranešta apie atšaukimą likus mažiau kaip 14 kalendorinių dienų iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir buvo pasiūlytas nukreipimas kitu maršrutu, išvykstant ne anksčiau kaip likus vienai valandai iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir atvykstant į galutinę paskirties vietą mažiau kaip dviem valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką. Dėl klausimų, ar ir kada keleiviui buvo pranešta apie skrydžio atšaukimą, įrodinėjimo pareiga tenka skrydį turėjusiam vykdyti oro vežėjui.

6. Teisė į sumokėtos sumos susigrąžinimą ir nukreipimą kitu maršrutu, kaip išdėstyta 2 dalyje, ir į kompensaciją, kaip išdėstyta 4 dalyje, netaikoma, kai orlaivis pakilo, bet buvo nukreiptas į kitą oro uostą nei biliete nurodytas atvykimo oro uostas, jei faktinis atvykimo oro uostas ir biliete nurodytas atvykimo oro uostas aptarnauja tą patį miestą, vietovę ar regioną ir oro vežėjas suteikė keleiviui transportą į biliete nurodytą atvykimo oro uostą, su sąlyga, kad atvykti į biliete nurodytą atvykimo oro uostą vėluojama ne daugiau kaip tris valandas. Šiuo tikslu pareiga įrodyti atvykimo laiką į biliete nurodytą atvykimo oro uostą alternatyvia transporto priemone tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui.

Šios dalies pirma pastraipa netaikoma tais atvejais, kai 11 straipsnio 3 dalyje nurodytiems specifinių poreikių turintiems keleiviams arba juos lydintiems asmenims atsisakoma rezervuoti alternatyvią transporto priemonę, išduoti bilietą ar įlaipinti į alternatyvią transporto priemonę dėl taikomų saugos reikalavimų arba dėl to, kad įlaipinti fiziškai neįmanoma, arba asmenys negali naudotis ta transporto paslauga, nes nėra pagalbos. Skrydį vykdantis oro vežėjas deda pagrįstas pastangas, kad tokiems keleiviams būtų sudarytos sąlygos naudotis alternatyviomis transporto priemonėmis, kaip tai suprantama ankstesnėje pastraipoje. Vėlavimas atvykti į atvykimo oro uostą, palyginti su biliete nurodytu atvykimo laiku, apskaičiuojamas remiantis skrydį vykdančio oro vežėjo suteiktos transporto paslaugos atvykimo laiku, kuriuo specialiųjų poreikių turintys keleiviai arba, jei taikoma, juos lydintys asmenys faktiškai nuvyko arba galėjo nuvykti, kad pasiektų tą oro uostą.“;

7) 6 straipsnis pakeičiamas taip:

„*6 straipsnis*

Vėlavimas

1. Kai skrydį vykdantis oro vežėjas numato, kad skrydis vėluos išvykti ar atvykti, jis atitinkamiems keleiviams apie tai praneša, kai įmanoma, nedelsdamas ir vėliausiai keleivio biliete nurodytu išvykimo laiku. Kiek įmanoma, keleiviams tikruoju laiku reguliariai teikiama atnaujinta informacija. Skrydį vykdantis oro vežėjas tuo pačiu metu atitinkamiems keleiviams praneša apie konkrečias tokiu atveju pagal šį reglamentą taikytinas teises, visų pirma dėl pagalbos pagal 9 straipsnį, ir pateikia informaciją apie 7 straipsnyje išdėstytą kompensacijos prašymo procesą ir apie skundų nagrinėjimą pagal 15a straipsnį.

Skrydį vykdantis oro vežėjas nepagrįstai nedelsdamas atitinkamiems keleiviams nurodo skrydžio vėlavimo išvykti ar atvykti priežastis.

2. Skrydį vykdantis oro vežėjas atitinkamiems keleiviams pasiūlo pagalbą pagal 9 straipsnį.

3. Kai vėlavimas išvykti pasiekia penkias valandas, skrydį vykdantis oro vežėjas nepagrįstai nedelsdamas atitinkamiems keleiviams pasiūlo sumokėtos sumos susigrąžinimą pagal 8 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos a punktą.

4. Keleiviai, pateikę prašymą, turi teisę iš vėluojantį skrydį vykdančio oro vežėjo gauti kompensaciją pagal 7 straipsnį, jei į galutinę paskirties vietą atvyksta vėluodami daugiau kaip tris valandas.“;

8) įterpiami šie straipsniai:

„*6a straipsnis*

Užlaikymas orlaivyje

1. Užlaikymo orlaivyje atveju skrydį vykdantis oro vežėjas kiek įmanoma reguliariai ir tikruoju laiku keleiviams teikia naujausią informaciją.

2. Atsižvelgiant į saugos ar saugumo apribojimus, kai keleiviai užlaikomi orlaivyje, skrydį vykdantis oro vežėjas užtikrina tinkamą keleivių salono šildymą arba vėsinimą ir nemokamą galimybę naudotis orlaivyje esančiais tualetais ir užtikrina, kad 11 straipsnyje nurodyti keleiviai gautų reikiamą dėmesį. Skrydį vykdantis oro vežėjas orlaivyje nemokamai tiekia geriamąjį vandenį, nebent dėl to pailgėtų keleivių užlaikymas orlaivyje arba nebent to nebūtų galima suderinti su aviacijos saugos ar aviacinio saugumo reikalavimais.

3. Jei užlaikymas orlaivyje trunka dvi valandas oro uoste, kuris vykdo komercinį keleivių vežimą ir kuris yra valstybės narės teritorijoje, kuriai taikomos Sutartys, orlaivis vyksta prie vartų arba kitos tinkamos keleivių išlaipinimo vietos, kur keleiviams leidžiama išlipti iš orlaivio. Praėjus nurodytam terminui užlaikymas orlaivyje gali būti pratęstas, jei esama su sauga, imigracija, oro eismo kontrole ar saugumu susijusių priežasčių, dėl kurių orlaivis negali pasitraukti iš savo vietos stovėjimo aikštelėje.

4. Keleiviai, išlaipinti pagal šio straipsnio 3 dalį, turi teisę naudotis 6 ir, kai taikytina, 11 straipsniuose numatytomis teisėmis, atsižvelgiant į užlaikymą orlaivyje ir keleivio biliete nurodytą išvykimo laiką.

6b straipsnis

Kelionių, vykdomų pagal vieną vežimo oro transportu sutartį, metu praleistas jungiamasis skrydis

1. Jei kelionės metu keleivis jungiamąjį skrydį praleidžia dėl ankstesnio skrydžio sutrikimo, ankstesnį skrydį vykdęs oro vežėjas yra atsakingas už tai, kad keleivis būtų nukreiptas kitu maršrutu pagal 8 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos b punktą ir gautų pagalbą pagal 9 straipsnį.

2. Kai skrydį vykdantis oro vežėjas negali nukreipti keleivio per penkias valandas nuo keleivio praleisto jungiamojo skrydžio biliete nurodyto išvykimo laiko, skrydį vykdantis oro vežėjas nepagrįstai nedelsdamas atitinkamiems keleiviams taip pat aiškiai pasiūlo sumokėtos sumos susigrąžinimą pagal 8 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos a punktą.

3. Keleiviai taip pat turi teisę, pateikę prašymą, iš sutrikdytą skrydį vykdžiusio oro vežėjo gauti kompensaciją pagal 7 straipsnį, jei į galutinę paskirties vietą jie atvyksta vėluodami daugiau kaip tris valandas.

Nukrypstant nuo vėlavimo atvykti apibrėžties, praleisto jungiamojo skrydžio atveju vėlavimas atvykti skaičiuojamas nuo atvykimo į galutinę paskirties vietą laiko, nurodyto keleivio biliete, iki praleisto jungiamojo skrydžio.

6c straipsnis

Ypatingos aplinkybės

1. Šiame reglamente ypatingos aplinkybės apima, be kitų, į priede pateiktą ypatingų aplinkybių sąrašą įtrauktus įvykius.

2. Skrydį vykdantis oro vežėjas privalo mokėti kompensaciją pagal 7 straipsnį, nebent jis gali įrodyti, kad atšaukimą, vėlavimą ar jungiamojo skrydžio praleidimą lėmė ypatingos aplinkybės ir kad atšaukimo, vėlavimo ar jungiamojo skrydžio praleidimo nebūtų buvę galima išvengti, net jei oro vežėjas būtų ėmęsis visų pagrįstų priemonių. Ypatingomis aplinkybėmis galima remtis tik tuo atveju, jei tarp tos aplinkybės atsiradimo ir skrydžio sutrikimo yra tiesioginis priežastinis ryšys. Pareiga įrodyti, kad toks tiesioginis priežastinis ryšys yra ir kad oro vežėjas ėmėsi visų pagrįstų priemonių, kad išvengtų skrydžio sutrikimo, tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui.“;

9) 7 straipsnis pakeičiamas taip:

„*7 straipsnis*

Teisė į kompensaciją

1. Kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviai gauna tokio dydžio kompensaciją:

a) 250 EUR kelionių, kurių atstumas yra 1 500 km ar trumpesnis, atveju;

b) 400 EUR visų Sąjungos vidaus kelionių, kurių atstumas viršija 1 500 km, ir visų kitų 1 500–3 500 km atstumo kelionių atveju;

c) 600 EUR visų kelionių, kurioms netaikomas a ar b punktas, atveju.

2. Skrydį vykdantys oro vežėjai gali sumažinti 1 dalies c punkte numatytą kompensaciją 50 %, jei atvykimo laikas neviršija kelionės tvarkaraštyje užsakymo metu nurodyto atvykimo laiko keturiomis valandomis ir kai:

a) keleiviams pasiūloma vėliau vykti į galutinę paskirties vietą kitu maršrutu pagal 8 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos b punktą, arba

b) vėluojama atvykti į iš pradžių užsakytą kelionę.

3. Nukreipus kitu maršrutu pagal 8 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos b punktą po to, kai skrydis buvo atšauktas, jei suplanuota, kad nukreiptos kitu maršrutu kelionės išvykimas įvyks daugiau nei viena valanda anksčiau už tvarkaraštyje numatytą pradinės kelionės ar skrydžio išvykimo laiką, skrydį vykdantis oro vežėjas gali sumažinti pagal 5 straipsnį numatytą kompensaciją:

a) 50 %, jei tvarkaraštyje numatytas išvykimo laikas paankstinamas mažiau nei dviem valandomis ir keleivis išskrido tuo skrydžiu;

b) 25 %, jei tvarkaraštyje numatytas išvykimo laikas paankstinamas mažiau nei trimis valandomis ir keleivis išskrido tuo skrydžiu.

4. Jei keleivis gali turėti teisę į kompensaciją pagal 5 straipsnio 4 dalį, 6 straipsnio 4 dalį arba 6b straipsnio 3 dalį, skrydį vykdantis oro vežėjas per 96 valandas nuo kelionės pabaigos elektroninėmis priemonėmis patvariojoje laikmenoje pateikia keleiviui informaciją dėl keleivio teisių į kompensaciją ir aiškius nurodymus, kaip pateikti kompensacijos prašymą.

5. Nustatant atstumus šio reglamento tikslais, remiamasi atstumu nuo pradinio išvykimo punkto iki galutinės paskirties vietos. Jungiamojo skrydžio atveju atsižvelgiama tik į pradinį išvykimo punktą ir galutinę paskirties vietą. Tie atstumai matuojami taikant ortodrominio maršruto metodą.

6. Tais atvejais, kai keleiviai pasirenka tęsti savo kelionę pagal 8 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos a, b arba c punktą ir kelionės nukreipus kitu maršrutu metu įvyksta tolesnių sutrikimų, keleivių nukreipimo kitu maršrutu į pradinį išvykimo punktą arba kelionės iki galutinės paskirties vietos metu išsaugoma jų teisė į bet kokią papildomą kompensaciją.

7. Kompensacija mokama elektroniniu banko pavedimu arba, jei keleivis yra davęs aiškų sutikimą patvariojoje laikmenoje – kitais būdais.

8. Pareiga įrodyti, kada ir kaip keleivis pritarė susitarimui dėl kompensacijos mokėjimo būdo, nustatyto 7 dalyje, tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui.

9. Prašymus dėl kompensacijos pagal šį straipsnį keleivis pateikia per devynis mėnesius nuo faktinės išvykimo datos, nurodytos keleivio biliete. Kai prašymą keleivių vardu pateikia trečioji šalis, skrydį vykdantis oro vežėjas gali reikalauti pateikti galiojantį įgaliojimą imtis veiksmų. Skrydį vykdantys oro vežėjai nedelsdami patvirtina gavę prašymą patvariojoje laikmenoje. Per 30 kalendorinių dienų nuo prašymo gavimo skrydį vykdantis oro vežėjas sumoka kompensaciją arba pateikia keleiviui kompensacijos nemokėjimo pagrindimą – tokiu atveju turi būti pateikta informacija dėl skundų nagrinėjimo pagal 15a straipsnį. Jei 6c straipsnio 2 dalyje nustatytomis sąlygomis skrydį vykdantis oro vežėjas remiasi ypatinga aplinkybe, jis nurodo, kuriomis I priede išvardytomis ypatingomis aplinkybėmis jis remiasi, ir, jei jis remiasi į tą sąrašą neįtrauktu įvykiu, nurodo, kokiu įvykiu jis remiasi ir kodėl tai turėtų būti laikoma ypatinga aplinkybe. Kai skrydį vykdantis oro vežėjas remiasi ypatinga aplinkybe, jis pateikia aiškų ir pagrįstą paaiškinimą, įskaitant glaustą paaiškinimą, kaip ta ypatinga aplinkybė, kuria remiamasi, atitinka tiesioginio priežastinio ryšio ir visų pagrįstų priemonių sąlygas, išdėstytas 6c straipsnio 2 dalyje.

Jeigu skrydį vykdantis oro vežėjas nesumoka prašomos kompensacijos, keleivis gali pateikti skundą pagal 15a straipsnį.“;

10. 8 straipsnis pakeičiamas taip:

„8 straipsnis

Teisė į sumokėtos sumos susigrąžinimą arba nukreipimą kitu maršrutu

1. Sutrikimo atveju skrydį vykdantis oro vežėjas, nepagrįstai nedelsdamas, 4, 5, 6 arba 6b straipsnyje ir šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis keleiviams siūlo nemokamai rinktis iš šių galimybių:

a) automatiškai per septynias kalendorines dienas nuo tada, kai keleivis pasirenka, elektroniniu banko pavedimu arba, jei keleivis duoda aiškų sutikimą patvariojoje laikmenoje, kitais būdais susigrąžinti visą už bilietus sumokėtą kainą ir tarpininkavimo mokesčius, kai taikoma, už neįvykusią kelionės (-ių) dalį (-is) ar kelionę ir už jau įvykusią kelionės (-ių) dalį ar dalis, jei skrydis nebeturi jokios prasmės, kiek tai susiję su keleivio pradiniais kelionės planais, kai aktualu, kartu su skrydžiu atgal į pradinį išvykimo punktą, kuo greičiau po keleivio biliete nurodyto išvykimo laiko arba, jei keleivis sutinka, ir anksčiau;

b) tęsti keleivio kelionę panašiomis kelionės sąlygomis, kuo greičiau po keleivio biliete nurodyto išvykimo laiko, arba, jei keleivis sutinka, ir anksčiau, nukreipiant keleivį kitu maršrutu į jo galutinę paskirties vietą, arba

c) jei yra laisvų vietų, nukreipti keleivį kitu maršrutu į galutinę jo paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis vėlesniu jam patogiu laiku.

Kai oro uostą valdanti įstaiga aktyvuoja nenumatytų atvejų planą pagal 10a straipsnį, šios dalies pirmos pastraipos a punkte nurodytas terminas gali būti pratęstas iki 30 kalendorinių dienų.

2. Kad keleivis galėtų kuo greičiau pasiekti paskirties vietą, kaip nustatyta pagal 1 dalies pirmos pastraipos b punktą, ir bendra kelionės trukmė būtų, kiek pagrįstai įmanoma, panašesnė į tvarkaraštyje numatytą bendrą pirminio skrydžio trukmę, skrydį vykdantis oro vežėjas, atsižvelgdamas į turimas galimybes, pateikia keleiviui bent vieną iš toliau nurodytų alternatyvių galimybių, kurią jis galėtų apsvarstyti ir su kuria galėtų aiškiai sutikti patvariojoje laikmenoje:

a) skrydis arba jungiamieji skrydžiai tuo pačiu maršrutu, kaip nustatyta vežimo oro transportu sutartyje;

b) kitas maršrutas tarp tų pačių išvykimo oro uosto ir atvykimo oro uosto, nurodytų vežimo oro transportu sutartyje;

c) nukreipimas kitu maršrutu į kitą oro uostą arba iš kito oro uosto nei nurodytieji vežimo oro transportu sutartyje; tokiu atveju skrydį vykdantis oro vežėjas padengia keleivio pervežimo iš vežimo oro transportu sutartyje numatyto oro uosto į kitą oro uostą išlaidas;

d) pasinaudojimas kito oro vežėjo teikiamomis paslaugomis arba

e) kai tinkama, pasinaudojimas kitos rūšies transportu reikiamam atstumui nukeliauti.

Jei nukreipiama kitu maršrutu pasinaudojant kito oro vežėjo paslaugomis arba kitos rūšies transportu, skrydį vykdantis oro vežėjas lieka atsakingas už informacijos teikimą, pagalbą ir nukreipimą kitu maršrutu tik iki su ta nukreipimo paslauga susijusio išvykimo laiko. Skrydį vykdantis oro vežėjas lieka atsakingas už kompensaciją už vėlavimą atvykti į galutinę paskirties vietą pagal 7 straipsnį. Vežėjas, teikiantis nukreipimo kitu maršrutu paslaugą, yra atsakingas už visų kitų su ta paslauga susijusių teisių užtikrinimą pagal taikytiną Sąjungos teisę dėl keleivių teisių, susijusių su ta transporto rūšimi.

3. Jei keleivis skrydį vykdančiam oro vežėjui praneša apie savo pasirinkimą tęsti savo kelionę pagal šio straipsnio 1 dalies b punktą ir 5 dalį ir jei skrydį vykdantis oro vežėjas per tris valandas nepasiūlo nukreipimo kitu maršrutu panašiomis kelionės sąlygomis, keleivis gali pats pasirūpinti savo kelione kitu maršrutu pagal šio straipsnio 2 dalį. Jeigu keleivis pasirenka pats pasirūpinti savo kelione kitu maršrutu, jis apie tai turi informuoti skrydį vykdantį oro vežėją. Keleivis turi teisę atsisakyti nukreipimo kitu maršrutu galimybių, jeigu jos neteikiamos panašiomis kelionės sąlygomis; tokiu atveju jis turi teisę į 9 straipsnyje nurodytą pagalbą tol, kol laukia nukreipimo kitu maršrutu.

Jei skrydis atšaukiamas, pirma pastraipa taikoma nuo keleivio biliete nurodyto išvykimo laiko momento.

Kai keleiviai patys pasirūpina savo kelione kitu maršrutu, keleivių išlaidos turi apsiriboti tuo, kas būtina, pagrįsta ir tinkama. Skrydį vykdantis oro vežėjas per 14 kalendorinių dienų nuo prašymo pateikimo atlygina keleivio patirtas išlaidas, neviršijančias 400 % visos bilieto ar bilietų kainos ir, kai taikoma, tarpininkavimo mokesčių. Kai oro uostą valdanti įstaiga aktyvuoja nenumatytų atvejų planą, skrydį vykdantis oro vežėjas tą terminą gali pratęsti iki 30 kalendorinių dienų.

4. Nedarant poveikio kitoms šio straipsnio nuostatoms, jei keleivis organizuoja numatytąjį sustojimą, jis turi papildomą teisę atsisakyti nukreipimo kitu maršrutu galimybių, jei pagal tas nukreipimo kitu maršrutu galimybes numatytasis sustojimas neįtraukiamas.

5. Keleivis gali pasirinkti sumokėtos sumos susigrąžinimą pagal 1 dalies pirmos pastraipos a punktą arba nukreipimą kitu maršrutu vėlesnę dieną pagal 1 dalies pirmos pastraipos c punktą iki tol, kol jis sutinka rinktis skrydį vykdančio oro vežėjo pasiūlytą nukreipimą kitu anksčiausiu įmanomu maršrutu pagal 1 dalies pirmos pastraipos b punktą, arba iki tol, kol keleivis nusprendžia pats pasirūpinti savo kelione kitu maršrutu pagal 3 dalį.

Keleivis apie savo pasirinkimą informuoja skrydį vykdantį oro vežėją.

6. Skrydį vykdantis oro vežėjas keleivio prašymu pateikia informaciją šiame straipsnyje nustatyta popierine forma. Skrydį vykdantis oro vežėjas užtikrina, kad keleivio pasirinkimas pagal šį straipsnį būtų aiškiai patvirtintas patvariojoje laikmenoje.

7. 1 dalyje išdėstytos galimybės aiškiai nurodomos ir joms netaikoma išankstinė parinktis, standartiniai nustatymai arba papildoma procedūrinė našta, kurie būtų palankūs vienai pasirinkimo galimybei.“;

11) įterpiamas šis straipsnis:

„8a straipsnis

Kuponai

1. Jei keleivis turi teisę į sumokėtos sumos grąžinimą pagal 7 straipsnį arba 8 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos a punktą arba 10 straipsnio 2 dalį, skrydį vykdantis oro vežėjas gali pasiūlyti keleiviui pasirinkti kuponą, kurio vertė atitinka bent grąžintiną sumą arba mokėtiną kompensaciją.

2. Keleivis neprivalo vietoj mokėtinų sumų priimti kupono. Sutikimas galioja tik tuo atveju, jei keleivis yra davęs aiškų sutikimą patvariojoje laikmenoje. Visos 7 straipsnio 7 dalyje ir 8 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos a punkte numatytos galimybės aiškiai nurodomos, ir joms netaikoma išankstinė parinktis, standartiniai nustatymai arba papildoma procedūrinė našta, kurie būtų palankūs vienai pasirinkimo galimybei.

3. Prieš keleiviui pasirenkant 1 dalyje nurodytą galimybę, skrydį vykdantis oro vežėjas patvariojoje laikmenoje aiškiai pateikia keleiviui 2, 4, 5 ir 6 dalyse išdėstytą informaciją.

4. Kuponas:

a) galioja ne ilgiau kaip 12 mėnesių nuo dienos, kurią keleivis priima kuponą; tas galiojimo laikotarpis gali būti pratęstas tik vieną kartą ne ilgesniam kaip 12 mėnesių papildomam laikotarpiui, jei keleivis ir oro vežėjas, naudodami patvariąją laikmeną, aiškiai susitaria dėl to pratęsimo;

b) turi būti visiškai arba iš dalies panaudotinas bet kokioms oro vežėjo paslaugoms kupono galiojimo laikotarpiu, įskaitant paslaugas, užsakytas jo galiojimo laikotarpiu, bet teikiamas praėjus jo galiojimo datai;

c) išduodamas patvariojoje laikmenoje ir jame aiškiai nurodoma jo vertė, galiojimo laikotarpis ir naudojimo sąlygos; jei kupono vertė yra didesnė už mokėtinas sumas, kurias gauti keleivis turi teisę pagal 7 straipsnį, 8 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos a punktą arba 10 straipsnio 2 dalį, tai nurodoma kupone.

5. Keleivis ir oro vežėjas gali susitarti dėl visiško arba dalinio mokėtinų sumų sumokėjimo bet kuriuo metu prieš panaudojant kuponą arba prieš pasibaigiant jo galiojimo laikotarpiui, nepaisant to, kad keleivis iš pradžių buvo pasirinkęs kuponą.

6. Oro vežėjas nepagrįstai nedelsdamas ir bet kuriuo atveju ne vėliau kaip per septynias kalendorines dienas automatiškai grąžina atitinkamo kupono likusią sumą:

a) keleiviui, pasibaigus kupono galiojimo laikotarpiui, jei kuponas nebuvo panaudotas; tai taip pat taikoma bet kokiai likusiai atitinkamo kupono sumai, jei jis anksčiau buvo iš dalies panaudotas;

b) keleiviui, jei prieš pasibaigiant kupono galiojimo laikotarpiui keleivis ir oro vežėjas susitaria dėl tokio grąžinimo arba

c) mirusio keleivio reikalus tvarkančiam asmeniui atitinkamo keleivio mirties atveju – to asmens prašymu, patvariojoje laikmenoje pateikus atitinkamus patvirtinamuosius dokumentus.“;

12) 9 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

„9 straipsnis

Teisė į pagalbą

1. Kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviams nemokamai pasiūloma:

a) gaivieji gėrimai – kas dvi laukimo valandas;

b) maistas – po trijų valandų, o po to – kas penkias laukimo valandas, daugiausia tris kartus per dieną;

c) interneto prieiga ir du telefono skambučiai.

Skrydį vykdantis oro vežėjas gali apriboti pirmoje pastraipoje numatytą pagalbą arba atsisakyti ją teikti, jei dėl tos pagalbos būtų dar toliau atidėtas vėluojančio skrydžio išvykimas ar nukreipimas kitu maršrutu, įskaitant alternatyvaus vežimo išvykimą.

2. Be to, tais atvejais, kai, laukiant skrydžio arba alternatyvaus vežimo būtina apsistoti vienai ar daugiau naktų, keleiviams nemokamai pasiūloma:

a) apgyvendinimas viešbutyje;

b) pervežimas iš oro uosto į apgyvendinimo vietą ir atgal.

3. Skrydį vykdantis oro vežėjas gali naudoti kuponus, kad įvykdytų savo pareigas pagal 1 dalies pirmos pastraipos a, b punktus ir 2 dalį. Suteikiami kuponai, remiantis 1 dalimi, turi būti tinkami naudoti visose maistą ir gaiviuosius gėrimus tiekiančiose parduotuvėse oro uoste, kuriame atitinkami keleiviai yra įstrigę, skrydžio metu orlaivyje ir, atitinkamai, apgyvendinimo vietoje, suteikiamoje pagal 2 dalies a punktą. Pagal 2 dalies a punktą suteikiamas apgyvendinimo viešbutyje kuponas gali būti išduodamas tik tuo atveju, jei skrydį vykdantis oro vežėjas atitinkamam keleiviui iš anksto užsakė kambarį.

4. Jei skrydį vykdantis oro vežėjas pareigų pagal 1, 2 ir 3 dalis neįvykdo, atitinkami keleiviai gali patys pasirūpinti savimi. Sutrikdytą skrydį vykdantis oro vežėjas per 14 kalendorinių dienų nuo prašymo padengti keleivių patirtas išlaidas pateikimo jas sugrąžina tiek, kiek tos išlaidos yra būtinos, pagrįstos ir proporcingos atsižvelgiant į laukimo trukmę, taip pat gaiviųjų gėrimų ir maisto kainas oro uosto, kuriame keleiviai yra įstrigę, vietoje arba apgyvendinimo vietoje. Kai oro uostą valdanti įstaiga aktyvuoja nenumatytų atvejų planą, sutrikdytą skrydį vykdantis oro vežėjas gali pratęsti tą terminą iki 30 kalendorinių dienų.

5. Visuose Sąjungos oro uostuose, kuriuose vykdomas komercinis keleivių vežimas, oro uostą valdanti įstaiga nustato tvarką, kuria užtikrinama, kad geriamasis vanduo ir elektroninių prietaisų įkrovimo stotelės būtų pasiekiami nemokamai, nepriklausomai nuo paros laiko, skrydžio ar terminalo.

6. Jei sutrikimas įvyko dėl ypatingų aplinkybių ir sutrikimo nebūtų buvę galima išvengti net ir tuo atveju, jei oro vežėjas būtų ėmęsis visų pagrįstų priemonių, oro vežėjas pagal 2 dalies a punktą suteikto apgyvendinimo viešbutyje trukmę gali apriboti iki (daugiausia) trijų naktų.

7. Tais atvejais, kai keleivis pasirenka sumokėtos sumos susigrąžinimą pagal 8 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos a punktą būdamas pradiniame išvykimo punkte arba nukreipimą kitu maršrutu vėliau pagal 8 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos c punktą, jis netenka kitų teisių, susijusių su pagalba pagal šio straipsnio 1 ir 2 dalis, kiek tai susiję su atitinkamu skrydžiu.“;

13. 10 straipsnis pakeičiamas taip:

„10 straipsnis

Perkėlimas į aukštesnę arba žemesnę klasę

1. Jei skrydį vykdantis oro vežėjas perkelia keleivį į aukštesnę transporto klasę nei nurodytoji įsigytame biliete, jis nereikalauja jokio papildomo mokesčio.

2. Jei skrydį vykdantis oro vežėjas keleivį perkelia į žemesnę transporto klasę nei nurodytoji įsigytame biliete, jis per 14 kalendorinių dienų nuo perkėlimo į žemesnę klasę dienos automatiškai grąžina keleiviui sumokėtą sumą, lygią bent:

a) 30 % skrydžio kainos – skrydžių, kai atstumas yra 1 500 km arba mažesnis, atveju;

b) 50 % skrydžio kainos – visų Sąjungos vidaus skrydžių, kai atstumas viršija 1 500 km, išskyrus skrydžius tarp valstybių narių teritorijos Europoje ir Prancūzijos labiausiai nutolusių regionų, ir visų kitų 1 500–3 500 km atstumo skrydžių atveju, arba

c) 75 % skrydžio kainos – visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju, įskaitant skrydžius tarp valstybių narių europinės teritorijos ir Prancūzijos atokiausių regionų.

3. Tais atvejais, kai skrydžio kaina biliete nenurodyta, šio straipsnio 2 dalyje nurodyta grąžintina sumokėta suma apskaičiuojama remiantis atitinkamu skrydžio atstumo ir bendro atstumo, kuriam taikoma vežimo oro transportu sutartis, santykiu, apskaičiuojamu pagal 7 straipsnio 5 dalį.

4. Į šiame straipsnyje nurodytą skrydžio kainą neįskaičiuojami bilietuose nurodyti mokesčiai ir rinkliavos, jeigu nei reikalavimas sumokėti tuos mokesčius ir rinkliavas, nei jų dydis nepriklauso nuo transporto klasės, kuriai įsigyti bilietai.

5. Šis straipsnis netaikomas papildomoms paslaugoms, tokioms kaip konkrečios sėdimosios vietos pasirinkimas ar maitinimas, kurios nepriklauso nuo transporto klasės ir yra parduodamos atskirai.“;

14) įterpiamas šis straipsnis:

„*10a straipsnis*

Oro uosto nenumatytų atvejų planai

1. Sąjungos oro uoste, kuriame bendras metinis keleivių srautas bent trejus metus iš eilės yra didesnis nei keturi milijonai keleivių, oro uostą valdanti įstaiga užtikrina, kad oro uosto valdančios įstaigos ir oro uosto pagrindinių paslaugų teikėjų, visų pirma oro vežėjų ir antžeminių paslaugų teikėjų, veiksmai būtų koordinuojami pasitelkiant tinkamą nenumatytų atvejų planą, atsižvelgiant į galimus masiško skrydžių atšaukimo atvejus, masiško atidėjimo atvejus arba į abu atvejus, dėl kurių oro uoste įstrigtų daug keleivių. Nenumatytų atvejų planas sudaromas siekiant užtikrinti, kad oro uoste įstrigusiems keleiviams būtų suteikiama tinkama informacija ir pagalba, be to, jame numatomos priemonės jų laukimo laikui ir nepatogumams sumažinti.

2. Oro uosto nenumatytų atvejų planuose atsižvelgiama į konkrečius ir individualius keleivių poreikius, kaip nurodyta 11 straipsnyje.

3. Nenumatytų atvejų planas sudaromas visų pirma dalyvaujant Tarybos direktyvoje 96/67/EB (*) nurodytam Oro uosto naudotojų komitetui, antžeminių paslaugų teikėjams ir kitų oro uosto pagrindinių paslaugų teikėjams, įskaitant specialios pagalbos keleiviams su negalia ar riboto judumo keleiviams teikėjus. Kai tinkama, sudarant nenumatytų atvejų planą dalyvauja atitinkamos institucijos. Nenumatytų atvejų plane taip pat nurodomi asmens (-ų), kurį (-iuos) Oro uosto naudotojų komitete dalyvaujantys oro vežėjai paskyrė jiems atstovauti vietoje masiško skrydžių atšaukimo, masiško atidėjimo atvejais ar abiem atvejais, kontaktiniai duomenys. Oro vežėjas užtikrina, kad bet kuris paskirtas asmuo turėtų būtinų priemonių padėti keleiviams laikantis iš šio reglamento kylančių pareigų skrydžio sutrikimo atveju.

4. Oro uostą valdanti įstaiga pateikia nenumatytų atvejų planą Direktyvoje 96/67/EB nurodytam Oro uosto naudotojų komitetui ir, gavusi prašymą, nacionalinei vykdymo užtikrinimo įstaigai, paskirtai pagal šio reglamento 16 straipsnį. Nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga stebi, kaip oro uostą valdanti įstaiga laikosi šio straipsnio reikalavimų.

5. Valstybė narė gali nuspręsti, kad jos teritorijoje esantis oro uostas, kuriam 1 dalis netaikoma, turi vykdyti 1–4 dalyse nustatytas pareigas.

6. Sąjungos oro uostuose, kuriuose bendras metinis keleivių srautas yra mažesnis už 1 dalyje nustatytąjį arba kurių neapima valstybės narės sprendimas pagal 5 dalį, oro uostą valdanti įstaiga deda visas pagrįstas pastangas koordinuoti oro uosto naudotojų veiklą ir susitarti su oro uosto naudotojais, kad tuo atveju, kai skrydžiai masiškai atšaukiami, masiškai atidedami arba abiem šiais atvejais ir dėl to oro uoste įstringa daug keleivių, tie įstrigę keleiviai būtų informuojami.

(*) 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyva 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką (OL L 272, 1996 10 25, p. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj).“;

15) 11 straipsnis pakeičiamas taip:

„*11 straipsnis*

Specialių poreikių turintys keleiviai

1. Šiame straipsnyje nustatytos asmenų su negalia ir riboto judumo asmenų teisės nedaro poveikio teisėms, kuriomis jie naudojasi pagal Reglamentą (EB) Nr. 1107/2006.

2. Visa keleiviams pagal šį reglamentą teikiama informacija teikiama prieinamu formatu.

3. Šiame reglamente „specialių poreikių turinčiais keleiviais“ laikomi šių kategorijų keleiviai:

a) asmenys su negalia, riboto judumo asmenys ir nėščios moterys, jei skrydį vykdančiam oro vežėjui apie jų konkrečius pagalbos poreikius buvo pranešta, jei įmanoma, užsakymo arba registracijos metu ir ne vėliau kaip informuojant keleivį apie skrydžio sutrikimą pagal 4 straipsnio 2 dalį, 5 straipsnio 1 dalį arba 6 straipsnio 1 dalį arba jam pavėlavus į jungiamąjį skrydį pagal 6b straipsnio 1 dalį;

b) kūdikiai ir nelydimi nepilnamečiai ir

c) asmenys, kuriems, remiantis medicinine pažyma, reikalinga specifinė medicininė pagalba, jeigu jų neatsisakoma vežti dėl saugos priežasčių.

Laikoma, kad bet koks oro vežėjui pateiktas pranešimas apie pirmoje pastraipoje nurodytas aplinkybes apima visas keliones pagal vežimo oro transportu sutartį.

4. Bet kuriam asmeniui, lydinčiam 3 dalyje nurodytus asmenis arba vaiką, oro vežėjas pagal tą pačią vežimo oro transportu sutartį nemokamai suteikia galimybę sėdėti greta to asmens ar vaiko. Jei greta laisvų vietų nėra, oro vežėjas stengiasi padėti lydinčiam asmeniui ar asmenims rasti gretimas vietas.

5. Įlaipinimo metu skrydžius vykdantys oro vežėjai pirmenybę teikia 3 dalyje nurodytiems asmenims ir visiems juos lydintiems asmenims ar pripažintiems šunims pagalbininkams, taip pat vaikams vaikiškuose vežimėliuose ir juos lydinčiam asmeniui.

6. Skrydį vykdantys oro vežėjai be jokio papildomo užmokesčio užtikrina, kad kūdikiai ir vaikai, kuriems reikalingas vaikiškas vežimėlis, juo galėtų būti vežami iki įlaipinimo vartų arba orlaivio durų ir kad tas vaikiškas vežimėlis būtų jiems grąžintas prie orlaivio durų, išskyrus atvejus, kai tai neįmanoma dėl saugos, saugumo, talpos ar veiklos apribojimų.

7. Jei oro uostą valdanti įstaiga nevykdo savo pareigų pagal Reglamento (EB) Nr. 1107/2006 7 ir 8 straipsnius ir dėl to asmenys su negalia ir riboto judumo asmenys nespėja į savo skrydį, skrydį vykdantis oro vežėjas yra atsakingas už kompensacijos sumokėjimą, nukreipimą kitu maršrutu ir pagalbą tiems keleiviams pagal šio reglamento 7, 8 ir 9 straipsnius. Skrydį vykdantis oro vežėjas tokį nukreipimą kitu maršrutu ir pagalbą taip pat teikia juos lydinčiam asmeniui pagal Reglamento (EB) Nr. 1107/2006 4 straipsnio 2 dalyje nurodytas sąlygas.

Oro uostą valdanti įstaiga atlygina skrydį vykdančiam oro vežėjui jo patirtas išlaidas pagal šios dalies pirmą pastraipą. Ne vėliau kaip 2027 m. spalio 23 d. Komisija, laikydamasi 16h straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros, priima įgyvendinimo aktą, kuriuo nustatoma praktinė šių išlaidų atlyginimo tvarka. Tuo įgyvendinimo aktu nedaromas poveikis oro vežėjo pareigoms dėl kompensacijos suteikimo, nukreipimo kitu maršrutu ir pagalbos keleiviams pagal šią dalį.

8. Jei oro vežėjas arba jo įgaliotasis atstovas sudaro sutartį su asmeniu, veikiančiu nelydimų nepilnamečių vardu, kad tiems nepilnamečiams būtų suteikta specifinė pagalba jų kelionės metu, ir jei dėl to, kad nebuvo suteikta specifinė pagalba, tie nepilnamečiai pavėluoja į savo skrydį, skrydį vykdantys oro vežėjai yra atsakingi už kompensacijos suteikimą, nukreipimą kitu maršrutu ir pagalbą tiems nepilnamečiams pagal 7, 8 ir 9 straipsnius.

9. Taikant nukreipimo kitu maršrutu ir pagalbos nuostatas pagal 8 ir 9 straipsnius, skrydį vykdantis oro vežėjas ypatingą dėmesį skiria šio straipsnio 3 dalyje nurodytų asmenų poreikiams. Oro vežėjai šiems asmenims, įskaitant visus juos lydinčius asmenis ar pripažintus šunis pagalbininkus, kuo greičiau suteikia nukreipimą kitu maršrutu ir pagalbą.

10. 9 straipsnio 6 dalis netaikoma šio straipsnio 3 dalyje nurodytiems keleiviams, taip pat juos lydintiems asmenims ar pripažintiems šunims pagalbininkams.“;

16) įterpiami šie straipsniai:

„*11a straipsnis*

Asmeninis daiktas ir rankinis bagažas

1. Nedarant poveikio Reglamentui (EB) Nr. 1107/2006, skrydį vykdantys oro vežėjai leidžia keleiviams nepatiriant papildomų išlaidų keleivių salone vežti asmeninį daiktą.

Nedarant poveikio Reglamentui (EB) Nr. 1107/2006, skrydį vykdantys oro vežėjai, atsižvelgdami į orlaivio salono talpą, leidžia keleiviams vieną rankinio bagažo vienetą vežti salone.

Siūlant ar skelbiant bilietų kainas, tos kainos, įskaitant leidžiamą rankinio bagažo vieneto dydį, automatiškai nurodomos prieš pradedant bet kokį užsakymo procesą.

Šia dalimi neužkertamas kelias oro vežėjams ar tarpininkams siūlyti komerciškai diferencijuotus pasiūlymus keleiviams, kurie savanoriškai nusprendžia keliauti be rankinio bagažo.

2. Kai dėl po rezervavimo atsiradusių konkrečių priežasčių, pavyzdžiui, saugos, talpos priežasčių arba dėl orlaivio tipo pakeitimo, nebegalima keleivių salone vežti 1 dalyje nurodyto asmeninio daikto arba rankinio bagažo, skrydį vykdantys oro vežėjas atitinkamai registracijos metu arba prie įlaipinimo vartų gali reikalauti, kad toks neregistruotas bagažas būtų vežamas orlaivio bagažo skyriuje, keleiviui nepatiriant papildomų išlaidų.

3. Šis straipsnis nedaro poveikio neregistruoto bagažo apribojimams, nustatytiems tokiomis Sąjungos taisyklėmis kaip taisyklės, nustatytos Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 300/2008 (*) ir Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2015/1998 (**) arba tarptautinėmis saugumo ir saugos taisyklėmis nustatytiems neregistruoto bagažo apribojimams.

11b straipsnis

Įlaipinimo kortelės

Keleivių neatsisakoma vežti remiantis tuo, kad jie naudoja savo pačių atsispausdintą skaitmeniniu būdu išduotą įlaipinimo kortelę, su sąlyga, kad ji atspausdinta aiškiai ir yra mašinos skaitoma. Keleivių neatsisakoma vežti remiantis tuo, kad jie nemokėjo papildomo mokesčio už savo pačių atsispausdintos skaitmeniniu būdu išduotos įlaipinimo kortelės naudojimą.

Jei oro vežėjai numato, kad turi būti naudojamos skaitmeninės įlaipinimo kortelės, keleiviai turi turėti galimybę registracijos metu be papildomo prašymo skaitmeniniu būdu gauti įlaipinimo korteles ir neprivalo turėti naudotojo paskyros ar specialios programėlės, kad galėtų gauti ir atsispausdinti savo įlaipinimo korteles.

Oro vežėjai negali taikyti papildomo mokesčio už spausdintos įlaipinimo kortelės suteikimą keleiviui, jei jis jau yra užsiregistravęs.

(*) 2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinantis Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002 (OL L 97, 2008 4 9, p. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

(**) 2015 m. lapkričio 5 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998, kuriuo nustatomos išsamios bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo priemonės (OL L 299, 2015 11 14, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).“;

17) 12 straipsnis pakeičiamas taip:

„*12 straipsnis*

Kitos teisės

1. Šis reglamentas nedaro poveikio pagal kitus teisės aktus, įskaitant Direktyvą (ES) 2015/2302, keleiviui suteiktoms teisėms, išskyrus atvejus, kai šiame straipsnyje numatyta kitaip.

Pagal šio reglamento 7 straipsnį suteikta kompensacija arba pagal 10 straipsnio 2 dalį grąžintina sumokėta suma išskaičiuojama iš kompensacijos arba kainos sumažinimo sumos, suteiktos pagal kitus teisės aktus, pavyzdžiui, Direktyvą (ES) 2015/2302, jei teisėmis, už kurias skiriama kompensacija ar kainos sumažinimas, apsaugomi tie patys interesai arba siekiama to paties tikslo. Panašiai, kompensacija arba kainos sumažinimas, suteikti pagal kitus teisės aktus, pavyzdžiui, Direktyvą (ES) 2015/2302, atimami iš kompensacijos, suteikiamos pagal šio reglamento 7 straipsnį arba grąžintinos sumokėtos sumos pagal 10 straipsnio 2 dalį, jei teisėmis, dėl kurių suteikta kompensacija arba kainos sumažinimas, apsaugomi tie patys interesai arba siekiama to paties tikslo.

Nepaisant kelionės paketo organizatoriaus teisės siekti žalos atlyginimo arba sumokėtų sumų grąžinimo pagal Direktyvos (ES) 2015/2302 22 straipsnį, nedarant poveikio šio reglamento 13 straipsniui ir nukrypstant nuo šio reglamento 8 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos a punkto, jei skrydis yra kelionės paketo sutarties dalis pagal Direktyvos (ES) 2015/2302 3 straipsnio 3 punktą, keleiviai neturi teisės į sumokėtos sumos susigrąžinimą pagal šį reglamentą, jei atitinkama teisė kyla iš Direktyvos (ES) 2015/2302.

2. Nedarant poveikio atitinkamiems nacionalinės teisės principams ir taisyklėms, įskaitant teismų praktiką, šio straipsnio 1 dalis netaikoma savanoriams 4 straipsnio 2 dalyje nustatytomis sąlygomis.

3. Jei kompensacija arba sugrąžinama sumokėta suma keleiviui jau buvo išmokėta pagal trečiosios valstybės teisės aktus, tokios kompensacijos suma ar sugrąžinta sumokėta suma atskaitoma iš kompensacijos ar sugrąžinamos pinigų sumos, suteikiamos pagal šį reglamentą.“;

18) įterpiamas šis straipsnis:

„*12a straipsnis*

Asmenvardžių pataisymas

1. Skrydį vykdantis oro vežėjas, gavęs prašymą, pateiktą iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko likus ne mažiau kaip 48 valandoms, ištaiso keleivio vardo ir pavardės rašybos klaidas arba administracinio pakeitimo atveju atnaujina keleivio vardą ir pavardę. Toks pataisymas ar atnaujinimas bent vieną kartą atliekamas nemokamai ir negali būti atsisakymo vežti priežastis pagal 4 straipsnį.

2. 1 dalyje nurodytą prašymą gali pateikti:

a) keleivis dėl savo vardo ir pavardės arba bet kurio kito keleivio, kurio bilietas nurodytas toje pačioje vežimo oro transportu sutartyje, kaip ir prašymą pateikiančio keleivio bilietas, vardo ir pavardės;

b) tarpininkas dėl keleivio, kuriam tarpininkas atliko užsakymą, vardo ir pavardės.

3. Joks pagal 1 dalį padarytas pataisymas ar atnaujinimas nelaikomas keleivio bilieto perleidimu kitam asmeniui.“;

19) 13 straipsnis pakeičiamas taip:

„*13 straipsnis*

Teisė į teisinę gynybą

Tais atvejais, kai skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka kompensaciją arba įvykdo kitas jam pagal šį reglamentą tenkančias pareigas, jokia šio reglamento ar nacionalinės teisės nuostata negali būti aiškinama kaip apribojanti jo teises reikalauti kompensacijos iš bet kurio asmens, įskaitant trečiąsias šalis, pagal taikytiną Sąjungos ar nacionalinę teisę. Visų pirma šis reglamentas jokiu būdu neriboja skrydį vykdančio oro vežėjo teisės reikalauti, kad oro uostas arba kita trečioji šalis, su kuria skrydį vykdantis oro vežėjas yra sudaręs sutartį, išmokėtų kompensaciją arba padengtų patirtas išlaidas.“;

20) 14 straipsnis pakeičiamas taip:

„*14 straipsnis*

Pareigos informuoti keleivius

1. Skrydį vykdantis oro vežėjas ir tarpininkas savo interneto svetainėje ir mobiliojoje programėlėje pateikia informacinį pranešimą, kuriame nurodomos teisės pagal šį reglamentą, įskaitant informaciją apie skundų nagrinėjimo procesą. Siekdamas laikytis šio reikalavimo, skrydį vykdantis oro vežėjas ir tarpininkas gali naudoti Komisijos visomis oficialiosiomis Sąjungos kalbomis parengtą ir viešai paskelbtą šio reglamento nuostatų santrauką.

2. Siūlydami skrydžio ar jungiamųjų skrydžių bilietus ir prieš tokių skrydžių bilietų pirkimą oro vežėjai ir tarpininkai keleivį informuoja apie:

a) siūlomo (-ų) bilieto (-ų) rūšį, visų pirma tai, ar bilietui arba bilietams taikoma viena vežimo oro transportu sutartis, ar atskirų oro transporto sutarčių derinys,

b) keleivio, skrydį vykdančio oro vežėjo ir tarpininko teises ir pareigas pagal šį reglamentą, susijusias su vežimo oro transportu sutartimi, įskaitant informaciją apie skundų nagrinėjimo procesą ir sumokėtų sumų susigrąžinimo procesus,

c) terminą ir procedūrą, kurią vykdydamas keleivis gali prašyti pataisyti vardą ir pavardę, kaip nurodyta 12a straipsnyje,

d) vežimo oro transportu sutarties nuostatas ir sąlygas,

e) salone užmirštų asmeninių daiktų ar rankinio bagažo atsiėmimo tvarką; ši informacija apima elektroninius kontaktinius duomenis, taikytinas formas ir bet kokią kitą svarbią informaciją, kurios reikia, kad keleivis galėtų pateikti prašymą, ir

f) kontaktiniai duomenys, kuriais naudojantis galima kreiptis dėl pagalbos ir paramos teikimo skrydžio sutrikimo atveju.

3. Tarpininkas arba oro vežėjas, parduodantis bilietus, kuriems taikomas vežimo oro transportu sutarčių derinys, prieš pirkimą keleivį informuoja, kad bilietams taikomos atskiros vežimo oro transportu sutartys, o teisės pagal 7, 8 ir 9 straipsnius, susijusios su kompensacija, sumokėtų sumų susigrąžinimu, pasinaudojimu nukreipimu kitu maršrutu arba pagalbos gavimu dėl praleistų vėlesnių skrydžių, pagal atskirą vežimo oro transportu sutartį nėra taikomos. Ta informacija aiškiai nurodoma ir pateikiama patvariojoje laikmenoje parduodant bilietus.

4. Oro uostą valdanti įstaiga arba, kai aktualu, skrydį vykdantis oro vežėjas užtikrina, kad prie registravimo stalų (įskaitant registravimo savitarnos aparatus) ir prie įlaipinimo vartų būtų aiškiai pateikiamas toks tekstas: „Jei atsisakoma Jus vežti arba Jūsų skrydis atšaukiamas ar atidedamas mažiausiai dviem valandoms išvykimo atveju arba vėluoja daugiau kaip tris valandas atvykimo į galutinę paskirties vietą atveju, registracijos langelyje arba prie įlaipinimo vartų galite paprašyti informacinio pranešimo, kuriame išdėstytos Jūsų teisės, pirmiausia dėl sumokėtos sumos susigrąžinimo arba nukreipimo kitu maršrutu, pagalbos ir galimos kompensacijos.“ Tas tekstas pateikiamas bent oro uosto vietos kalba (-omis) ir kuria nors tarptautiniu mastu vartojama kalba. Oro uostą valdanti įstaiga taip pat užtikrina, kad prie registravimo stalų šalia to teksto būtų pateikiamas QR kodas ar kokia nors kita skaitmeninė priemonė, suteikianti prieigą prie Komisijos mobiliosios keleivių teisių programėlės, kurioje pateikiama šio reglamento santrauka. Tuo tikslu oro uostus valdančios įstaigos bendradarbiauja su skrydį vykdančiais oro vežėjais.

5. Keleiviams įsigijus bilietus, skrydį vykdantys oro vežėjai nepagrįstai nedelsdami patvariojoje laikmenoje pateikia jiems 2 dalyje išdėstytą informaciją.

6. Kai aktualu, oro vežėjai ir tarpininkai informaciją pagal šį straipsnį pateikia patvariojoje laikmenoje vežimo oro transportu sutarties kalba ir kuria nors tarptautiniu mastu vartojama kalba.

7. Informacija, korespondencija arba keitimasis formomis ar dokumentais su keleiviais pagal šį reglamentą, įskaitant informaciją pagal 7 straipsnio 4 dalį, ir pasiūlymus dėl pasirinkimo galimybių arba susitarimų pagal 4, 5, 6b, 7, 8 arba 8a straipsnius, turi būti lengvai prieinami ir pateikiami aiškiai ir nedviprasmiškai. Kai informacija, korespondencija, formos ar dokumentai teikiami elektroninėmis priemonėmis, oro vežėjai ir tarpininkai juos pateikia patvariojoje laikmenoje, nurodydami datą ir laiką.

Tokiais tikslais oro vežėjai ir tarpininkai užtikrina, kad keleivis neprivalėtų turėti naudotojo paskyros ar specialios programėlės, kaip būtinos sąlygos tam, kad galėtų susipažinti su informacija, korespondencija, formomis ar dokumentais pagal šį reglamentą ir juos gauti, įskaitant įlaipinimo korteles, bet išskyrus informaciją ir dokumentus, susijusius su tokiais klausimais kaip oro vežėjo ar tarpininko siūlomos keleivių lojalumo programos ar kitos komercinės programos.

Pareiga įrodyti, ar ir kada jie keleiviams pateikė būtiną informaciją, korespondenciją, formas ar dokumentus, įskaitant informaciją, nurodytą 7 straipsnio 4 dalyje, ir įlaipinimo korteles arba pasiūlymus dėl pasirinkimo galimybių ar susitarimų pagal 4, 5, 6b, 7, 8 arba 8a straipsnį, tenka oro vežėjams ir tarpininkams.

Šio reglamento tikslais visos ryšių priemonės turi būti tokios, kad keleivis galėtų greitai ir nemokamai susisiekti su oro vežėjais ir tarpininkais ir su jais veiksmingai bendrauti.“;

21) įterpiamas šis straipsnis:

„*15a straipsnis*

Skundas oro vežėjui arba tarpininkui

1. Kiekvienas oro vežėjas ir tarpininkas nustato savo atitinkamų atsakomybės sričių skundų nagrinėjimo mechanizmą, susijusį su šiame reglamente nustatytomis teisėmis ir pareigomis.

2. Keleiviai gali pateikti skundą bet kuriam oro vežėjui ar tarpininkui dėl atitinkamų jų atsakomybės sričių klausimų, naudodamiesi 1 dalyje nurodytu mechanizmu. Toks skundas pateikiamas per 12 mėnesių nuo tos dienos, kurią skrydis buvo įvykdytas arba turėjo būti įvykdytas, arba per tris mėnesius nuo prašymo skirti kompensaciją pateikimo dienos, atsižvelgiant į tai, kuri data yra vėlesnė.

Gavęs skundą, adresatas per septynias darbo dienas patvirtina keleiviui, kad gavo tą skundą. Adresatas per vieną mėnesį nuo skundo gavimo dienos pateikia pagrįstą atsakymą arba tinkamai pagrįstais atvejais informuoja keleivį apie tai, kad jis gaus galutinį atsakymą per mažiau nei dviejų mėnesių laikotarpį, skaičiuojant nuo skundo gavimo dienos.

Galutiniame atsakyme taip pat pateikiami atitinkami įstaigos (-ų), atsakingos (-ų) už skundų nagrinėjimą pagal šį reglamentą, kontaktiniai duomenys. Ši pareiga gali būti įvykdyta pateikiant keleiviui nuorodą į Komisijos pateiktą skundus nagrinėjančių įstaigų sąrašą.

3. Pareiga įrodyti, kad keleiviams buvo pateikta reikiama informacija, tenka oro vežėjui ir tarpininkui.“;

22) įterpiamas šis straipsnis:

„*16h straipsnis*

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip tai suprantama Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 182/2011 (*).

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 4 straipsnis.

3. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

(*) 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai, (OL L 55, 2011 2 28, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).“;

23) 17 straipsnis pakeičiamas taip:

„*17 straipsnis*

Peržiūra ir ataskaita

1. Ne vėliau kaip 2031 m. spalio 23 d., o vėliau – kas penkerius metus, Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą dėl priede pateikiamo ypatingų aplinkybių sąrašo, atsižvelgdama į įvykius, turinčius įtakos savalaikiam ir veiksmingam skrydžių vykdymui, įvykusius per dvejus metus iki ataskaitos pateikimo.

2. Ne vėliau kaip 2031 m. spalio 23 d., o vėliau – kas penkerius metus, Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia šio reglamento veikimo, vykdymo užtikrinimo ir rezultatų ataskaitą. Komisija pateikia informaciją apie sustiprintą oro transporto keleivių apsaugą trečiųjų valstybių oro vežėjų vykdomų skrydžių iš trečiųjų valstybių atveju.

Toje ataskaitoje taip pat pateikiama šiame reglamente nustatytų ribinių verčių ir sumų peržiūra, atsižvelgiant, *inter alia*, į skrydžių bilietų kainų raidą, infliacijos lygį ir statistinius duomenis apie atsisakymą vežti, atšaukimus, atidėjimus ir praleistus jungiamuosius skrydžius, už kuriuos atsakingi oro vežėjai, taip pat statistinius duomenis apie perkėlimus į žemesnę klasę per ankstesnius penkerius metus.

Ataskaitoje pagal pirmą pastraipą Komisija taip pat įvertina:

a) ar būtina ir įmanoma peržiūrėti šio reglamento taikymo sritį, siekiant dar labiau sustiprinti keleivių apsaugą ir vienodas sąlygas Sąjungos ir trečiųjų valstybių oro vežėjams, taip pat susisiekimo aspektus. Visų pirma Komisija įvertina jurisdikcijų kolizijų riziką ir sunkumus, susijusius su vykdymo užtikrinimu, ir rekomenduoja būdus, kaip tą riziką sumažinti ir tuos sunkumus pašalinti;

b) galimybes toliau automatizuoti kompensacijos už skrydžio vėlavimą prašymus ar mokėjimus.

3. Prireikus prie tų ataskaitų pridedami pasiūlymai dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų.“;

24) šio reglamento I priedo tekstas pridedamas kaip Reglamento (EB) Nr. 261/2004 priedas.

2 straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 2027/97 iš dalies keičiamas taip:

1) 2 straipsnio 1 dalis iš dalies keičiama taip:

a) b punktas pakeičiamas taip:

„b) Sąjungos oro vežėjas – oro vežėjas, turintis galiojančią veiklos licenciją, kurią valstybė narė išdavė pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1008/2008 (*) nuostatas;

(*) 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008 10 31, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).“;

b) papildoma šiais punktais:

„h) judėjimo įranga – bet kokia įranga, skirta padėti asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims, kaip tai suprantama Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1107/2006 (*) 2 straipsnio a punkte, judėti;

i) pripažintas šuo pagalbininkas – šuo, specialiai išmokytas padėti asmenims su negalia, kad jie būtų labiau nepriklausomi ir jiems būtų lengviau apsispręsti, oficialiai pripažintas pagal taikytinas nacionalines taisykles, jei tokių taisyklių esama;

j) prieinamas formatas – formatas, leidžiantis asmeniui su negalia arba riboto judumo asmeniui prieiti prie bet kokios aktualios informacijos, be kita ko, suteikiant tokiam asmeniui prieigą prie tos informacijos taip pat praktiškai ir patogiai kaip asmeniui, neturinčiam sutrikimo ar negalios, atitinkantis prieinamumo reikalavimus, apibrėžtus pagal taikytinus teisės aktus, visų pirma pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2019/882 (**);

k) tarpininkas – fizinis arba juridinis asmuo, kuris nėra oro vežėjas ir kuris oro vežėjo arba keleivio vardu veikia su savo prekyba, verslu ar profesija susijusiais tikslais, kad sudarytų vežimo sutartį;

(*) 2006 m. liepos 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1107/2006 dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru (OL L 204, 2006 7 26, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

(**) 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/882 dėl gaminių ir paslaugų prieinamumo reikalavimų (OL L 151, 2019 6 7, p. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).“;

2) 3 straipsnis pakeičiamas taip:

„***3 straipsnis***

1. Sąjungos oro vežėjo atsakomybę už keleivius ir jų bagažą reglamentuoja visos su tokia atsakomybe susijusios Monrealio konvencijos nuostatos. Tai apima Sąjungos oro vežėjo atsakomybę už keleivio arba bagažo atvežimą pavėluotai.

2. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 785/2004 (*) 6 straipsnyje ir Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 11 straipsnyje numatyta pareiga turėti draudimą tiek, kiek ji susijusi su atsakomybe už keleivius, suprantama kaip reikalavimas, kad Sąjungos oro vežėjas būtų apdraustas iki tokio lygio, kuris galėtų užtikrinti, kad visi asmenys, turintys teisę gauti kompensaciją, gautų visą kompensacijos sumą, kurią jie turi teisę gauti pagal šį reglamentą.

(*) 2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 785/2004 dėl draudimo reikalavimų oro vežėjams ir orlaivių naudotojams (OL L 138, 2004 4 30, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj).“;

3) 3a straipsnis pakeičiamas taip:

„*3a straipsnis*

Papildoma suma, kurios pagal Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalį ir nedarant poveikio šio reglamento 6a straipsniui oro vežėjas gali reikalauti tais atvejais, kai keleivis pateikia specialią suinteresuotumo savo bagažo pristatymu į paskirties vietą deklaraciją (toliau – speciali suinteresuotumo deklaracija), yra Sąjungos oro vežėjams grindžiama tarifu, kuris atspindi bagažo, kuris įvertintas kaip viršijantis atsakomybės ribinį dydį, papildomas vežimo ir draudimo išlaidas. Šis tarifas keleiviams nurodomas jų prašymu.“;

4) 5 straipsnis pakeičiamas taip:

„***5 straipsnis***

1. Keleivių mirties ar sužeidimo atveju Sąjungos oro vežėjas nedelsdamas ir bet kuriuo atveju ne vėliau kaip per 15 dienų po to, kai buvo nustatyta fizinio asmens, turinčio teisę gauti kompensaciją, tapatybė, išmoka tokius išankstinius mokėjimus, kurie gali būti reikalingi neatidėliotinoms ekonominėms reikmėms patenkinti, proporcingai patirtiems sunkumams.

2. Nedarant poveikio šio straipsnio 1 daliai, keleivių mirties atveju išankstinis mokėjimas už vieną keleivį yra ne mažesnis kaip 16 % minimalios atsakomybės sumos, nustatytos pagal Monrealio konvencijos 21 straipsnio 1 dalį ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį.

3. Išankstinis mokėjimas nėra atsakomybės pripažinimas ir gali būti padengiamas išmokant paskesnes sumas remiantis Sąjungos oro vežėjo atsakomybe, bet nėra grąžintinas, išskyrus Monrealio konvencijos 20 straipsnyje numatytus atvejus arba tais atvejais, kai išankstinį mokėjimą gavęs asmuo neturėjo teisės gauti kompensaciją.“;

5) 6 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Visi oro vežėjai, parduodami oro transporto paslaugas Sąjungoje, aiškiu ir prieinamu būdu pateikia keleiviams išsamią informaciją apie taikytinas procedūras, kurių reikia laikytis bagažo praradimo, atvežimo pavėluotai ar sugadinimo atveju. Oro vežėjai užtikrina, kad visose pardavimo vietose, įskaitant pardavimą telefonu ir internetu, keleiviai galėtų susipažinti su pagrindinių nuostatų, reglamentuojančių atsakomybę už keleivius ir jų bagažą, santrauka, įskaitant informaciją apie galutinius terminus pareikšti ieškinį dėl kompensacijos ir galimybę pateikti specialią suinteresuotumo deklaraciją. Siekdami, kad būtų laikomasi šio informavimo reikalavimo, Sąjungos oro vežėjai naudoja priede pateiktą pranešimą. Tokia santrauka ar pranešimas negali būti pagrindas nei pretenzijai dėl kompensacijos, nei šio reglamento ar Monrealio konvencijos nuostatų aiškinimui.“;

b) 2 dalis papildoma šia įtrauka:

„— teisė nemokamai pateikti specialią suinteresuotumo deklaraciją dėl savo judėjimo įrangos vertės, kai keleivis yra asmuo su negalia ar riboto judumo asmuo.“;

c) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Tais atvejais, kai Sąjungos oro vežėjai atlieka visą vežimą, pagal 1 ir 2 dalyse nustatytus informavimo reikalavimus nurodytos ribos yra tos, kurios yra nustatytos šiame reglamente, išskyrus atvejus, kai Sąjungos oro vežėjas savanoriškai taiko aukštesnes ribas. Jei visą vežimą atlieka trečiosios valstybės oro vežėjai, 1 ir 2 dalys taikomos tik vežimui į Sąjungą, iš jos arba joje.“;

d) papildoma šiomis dalimis:

„4. Visi oro vežėjai savo mobiliosiose programėlėse ir interneto svetainėse, taip pat visuose Sąjungos oro uostuose, kuriuose vykdomas komercinis keleivių vežimas, oro uostą valdanti įstaiga bagažo atsiėmimo vietoje pateikia formą, kad keleivis galėtų iš karto internetu ar popierine forma pateikti skundą dėl sugadinto, pavėluotai atvežto arba prarasto bagažo.

Forma, kurią keleiviams turi pateikti oro uostus valdančios įstaigos, yra bendra. Keleiviai turi teisę pateikti savo skundą oro vežėjams naudodami tą bendrą formą. Oro vežėjai savo interneto svetainėse, mobiliosiose programėlėse arba popierine forma gali pateikti keleiviams savo pačių parengtą formą, jeigu tokia forma pateikiama prieinamu formatu, turi bendros formos parinktis ir informaciją ir yra prieinama bent jau užsakymo kalba.

Tokios formos pateikimo datą oro vežėjas laiko skundo pateikimo diena pagal Monrealio konvencijos 31 straipsnio 2 dalį ir 31 straipsnio 3 dalį, net jei vėliau oro vežėjas paprašo pateikti papildomos informacijos. Ši dalis nedaro poveikio keleivio teisei pateikti skundą kitomis priemonėmis laikantis Monrealio konvencijoje nurodytų terminų.

5. Komisija, siekdama užtikrinti vienodą šio straipsnio 4 dalies taikymą, priima įgyvendinimo aktą, kuriuo nustatoma bendra forma. Ta bendra forma turi būti parengta prieinamu formatu. Komisija bendrą formą visomis oficialiosiomis Sąjungos kalbomis paskelbia savo interneto svetainėje. Tas įgyvendinimo aktas priimamas laikantis 6d straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamosios procedūros.

6. Visa informacija pagal šį straipsnį ir skundo formos pateikiamos prieinamu formatu ir taip pat pateikiamos asmenims, kurie nesinaudoja skaitmeninėmis priemonėmis.

7. Visos informavimo pareigos pagal šį straipsnį taip pat taikomos tarpininkams, parduodantiems oro transporto į Sąjungą, iš jos arba joje paslaugas.“;

6) įterpiami šie straipsniai:

„*6a straipsnis*

1. Kiekvienu atveju, kai vežama registruota judėjimo įranga arba pripažinti šunys pagalbininkai, Sąjungos oro vežėjas užtikrina, kad asmenys su negalia ir riboto judumo asmenys būtų informuoti apie savo teises ir jiems būtų pasiūlyta galimybė prieinamu formatu pateikti specialią suinteresuotumo deklaraciją pagal Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalį užsakymo metu, pateikiant informaciją pagal Reglamento (EB) Nr. 1107/2006 6 straipsnį ir vėliausiai perduodant įrangą oro vežėjui, o pripažintų šunų pagalbininkų atveju – įlaipinimo metu. Tuo atveju Sąjungos oro vežėjas papildomo mokesčio iš atitinkamų keleivių nereikalauja. Įrangos sunaikinimo, praradimo, sugadinimo arba atvežimo pavėluotai atveju arba pripažinto šuns pagalbininko žūties ar sužeidimo atveju Sąjungos oro vežėjas gali reikalauti, kad asmuo su negalia arba riboto judumo asmuo pagrįstų suinteresuotumo deklaracijoje nurodytą sumą, pateikdamas pakaitinės judėjimo įrangos arba pripažinto šuns pagalbininko, įskaitant laikiną pakeitimą, išlaidų įrodymą.

2. Komisija, siekdama užtikrinti vienodą šio straipsnio 1 dalies taikymą, priima įgyvendinimo aktą, kuriuo nustatoma specialios suinteresuotumo deklaracijos forma. Ta forma nustatoma formatu, patogiu naudoti asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims. Tas įgyvendinimo aktas priimamas laikantis 6d straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamosios procedūros.

Keleiviai turi teisę pateikti savo specialią suinteresuotumo deklaraciją oro vežėjams naudodami tą formą. Oro vežėjai savo interneto svetainėse, mobiliosiose programėlėse arba popierine forma gali pateikti keleiviams savo pačių parengtą formą, jeigu tokia forma prieinamu formatu suteikia galimybę pasirinkti ir gauti informaciją, nurodytą Komisijos nustatytoje formoje ir yra prieinama bent jau užsakymo kalba.

Parduodami oro transporto paslaugas Sąjungos oro vežėjo vardu tarpininkai informuoja atitinkamus keleivius apie jų teises ir pasiūlo jiems galimybę užsakymo metu ir informacijos pateikimo metu pagal Reglamento (EB) Nr. 1107/2006 6 straipsnį prieinamu formatu pateikti specialią suinteresuotumo deklaraciją pagal Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalį. Ta speciali suinteresuotumo deklaracija pateikiama tomis pačiomis sąlygomis, kaip nurodyta šios dalies pirmoje pastraipoje. Tarpininkas kuo greičiau perduoda deklaraciją Sąjungos oro vežėjui.

3. Registruotos judėjimo įrangos sunaikinimo, praradimo, sugadinimo arba atvežimo pavėluotai atveju arba pripažinto šuns pagalbininko žūties ar sužeidimo atveju Sąjungos oro vežėjas privalo sumokėti sumą, neviršijančią keleivio deklaruotos sumos, išskyrus atvejus, kai reikalaujama suma yra didesnė nei faktinis asmens suinteresuotumas juos pristatyti į paskirties vietą.

4. Kai taikoma šio straipsnio 3 dalis ir nedarant poveikio Reglamento (EB) Nr. 1107/2006 7, 8 straipsniams ir I priedo ketvirtai pastraipai, Sąjungos oro vežėjai skubiai deda visas pagrįstas pastangas, kad nedelsiant užtikrintų reikalingą laikiną registruotos judėjimo įrangos pakeitimą ir laikinus pripažintų šunų pagalbininkų pakeitimo sprendimus. Asmeniui su negalia arba riboto judumo asmeniui leidžiama nemokamai naudotis tuo laikinu pakeitimu, kol sumokama 3 dalyje nurodyta kompensacija arba kol Sąjungos oro vežėjai kompensuoja juridiniams ar fiziniams asmenims reikalingo laikino judėjimo įrangos arba pripažinto šuns pagalbininko pakeitimo išlaidas.

5. Tai, kad laikomasi 4 dalies, nereiškia Sąjungos oro vežėjo atsakomybės pripažinimo.

6b straipsnis

Nedarant poveikio Reglamentui (EB) Nr. 1008/2008, visi oro vežėjai ir tarpininkai, parduodami oro transporto į Sąjungą, iš jos arba joje paslaugas, prieinamu formatu užsakymo metu, taip pat savo mobiliosiose programėlėse ir savo interneto svetainėje aiškiai nurodo, ir taip pat oro vežėjų atveju pateikus prašymą oro uoste (įskaitant registravimo savitarnos aparatus) pateikia šią informaciją:

— didžiausią leidžiamą bagažą (matmenis ir svorį), kurį keleiviams leidžiama vežti orlaivio keleivių salone ir bagažo skyriuje, taikomą atitinkamai transporto klasės kainai kiekviename keleivio rezervacijoje nurodytame skrydyje,

— bet kokius bagažo vienetų skaičiaus apribojimus, kurie būtų taikomi neviršijant konkretaus didžiausio leidžiamo bagažo,

— sąlygas, kuriomis orlaivio keleivių salone ar bagažo skyriuje vežami trapūs arba vertingi daiktai, pavyzdžiui, muzikos instrumentai, sporto įranga, vaikiški vežimėliai ir kūdikių kėdutės,

— galimus papildomus mokesčius, taikomus už registruoto ir neregistruoto bagažo, įskaitant 6c straipsnyje nurodytus muzikos instrumentus, vežimą,

— konkrečias priežastis, kurios gali sutrukdyti vežti neregistruotą bagažą keleivių salone.

6c straipsnis

1. Sąjungos oro vežėjas leidžia keleiviui įsinešti muzikos instrumentą į orlaivio saloną laikantis taikomų saugumo ir saugos taisyklių ir atitinkamo orlaivio techninių specifikacijų bei apribojimų. Muzikos instrumentai priimami vežti orlaivio keleivių salone su sąlyga, kad tie instrumentai gali būti saugiai patalpinti tinkamame bagažo skyriuje salone arba po atitinkama keleivio sėdyne. Muzikos instrumentai yra keleivio neregistruoto leidžiamo bagažo dalis. Oro vežėjas gali nustatyti, kad keleiviui už papildomą rankinį bagažą, vežamą viršijant leidžiamą bagažą, taikomi papildomi mokesčiai.

2. Laikantis taikomų saugumo ir saugos taisyklių, kai muzikos instrumentas yra per didelis, kad galėtų būti saugiai patalpintas tinkamame bagažo skyriuje keleivių salone arba po atitinkama keleivio sėdyne, oro vežėjas gali paprašyti sumokėti antrą skrydžio kainą, jei tokie muzikos instrumentai kaip neregistruotas bagažas vežami ant antros sėdynės. Už antrą kainą Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 23 straipsnio 1 dalies b, c ir d punktuose nurodyti mokesčiai nemokami. Keleiviui ir muzikos instrumentui parenkamos gretimos sėdynės, o muzikos instrumentui – vieta prie lango. Muzikos instrumentai vežami šildomoje orlaivio bagažo skyriaus dalyje, jei ji yra ir jei to paprašoma, laikantis taikomų saugos taisyklių, erdvės apribojimų ir atitinkamo orlaivio techninių specifikacijų.

6d straipsnis

1. Komisijai padeda komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip tai suprantama Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 182/2011 (*).

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 4 straipsnis.

(*) 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai, (OL L 55, 2011 2 28, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).“;

7) 7 straipsnis pakeičiamas taip:

„*7 straipsnis*

Ne vėliau kaip 2031 m. spalio 23 d. Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai šio reglamento veikimo ir rezultatų ataskaitą.

Prireikus prie ataskaitos pridedamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto.“;

8) Reglamento (EB) Nr. 2027/97 priedas pakeičiamas šio reglamento II priede esančiu tekstu.

3 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2027 m. spalio 23 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre 2026 m. rugsėjo 16 d.

Europos Parlamento vardu	*Tarybos vardu*
Pirmininkė	*Pirmininkas*
R. METSOLA	T. BYRNE

I PRIEDAS

„PRIEDAS

Neišsamus ypatingomis aplinkybėmis laikomų aplinkybių sąrašas

Ypatingomis laikomos šios aplinkybės:

1) su orlaivio naudojimu nesusijusios aplinkybės:

   a) gaivalinės nelaimės, nesuderinamos su saugiu skrydžio vykdymu;

   b) ekologinės nelaimės, kurias sukėlė ne skrydį vykdantis oro vežėjas ir kurios yra nesuderinamos su saugiu skrydžio vykdymu;

   c) meteorologinės sąlygos arba dėl meteorologinių reiškinių orlaiviui padaryta žala, nesuderinamos su saugiu skrydžio vykdymu;

   d) karas arba sukilimas, nesuderinamas su saugiu skrydžio vykdymu;

   e) didelės tarpvalstybinio pobūdžio grėsmės sveikatai, patenkančios į Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2022/2371 (*) 2 straipsnio 1 arba 4 dalies taikymo sritį, nesuderinamos su saugiu skrydžio vykdymu;

2) su keleiviu susiję incidentai:

   a) su nedrausmingais keleiviais susiję incidentai, kaip tai suprantama 2014 m. Monrealio protokole, nesuderinami su saugiu skrydžio vykdymu, dėl kurių būtina nutraukti skrydį ar jį nukreipti kitur arba dėl kurių vėluojama išvykti, išskyrus atvejus, kai skrydį vykdantis oro vežėjas sukėlė tokį elgesį;

   b) pavojai sveikatai ar būtinybė suteikti greitąją medicinos pagalbą, apie kuriuos sužinoma prieš pat išvykimo skrydį arba dėl kurių būtina nutraukti skrydį ar jį nukreipti kitur;

3) kiti incidentai:

   a) sabotažo ar teroro aktų sukelta žala, nesuderinama su saugiu skrydžio vykdymu;

   b) saugumo rizika ar žala, padaryta kitais neteisėtais veiksmais, nesuderinamais su saugiu skrydžio vykdymu, kai skrydį vykdantis oro vežėjas negali realiai kontroliuoti padėties;

   c) paslėpti gamybos arba konstrukcijos defektai, kuriuos atskleidė gamintojas arba kompetentinga institucija, nesuderinami su saugiu skrydžio vykdymu;

   d) oro eismo valdymo ar oro uosto pajėgumų apribojimai arba oro erdvės uždarymas, įskaitant kilimo ir tūpimo takų uždarymą valdžios institucijų nurodymu, kai įvykis įvyko dėl sprendimo, kurio skrydį vykdantis oro vežėjas negalėjo realiai kontroliuoti;

   e) dalinis ar visiškas neplanuotas oro uosto uždarymas, įskaitant bendrą oro uosto sistemos gedimą, nutrūkusį elektros energijos tiekimą, elektroninių ryšių neveikimą, arba oro uostą valdančios įstaigos nenumatytų atvejų plano aktyvavimas, nesuderinamas su planuotu ir saugiu skrydžio vykdymu;

   f) bendras degalų pildymo sistemos gedimas, kai tokia padėtis nėra neatsiejamai susijusi su konkretaus orlaivio naudojimu ir kai skrydį vykdantis oro vežėjas negali realiai jos kontroliuoti;

g) pagrindinių paslaugų teikėjų streikai, pvz., oro uostą valdančios įstaigos, oro navigacijos paslaugų teikėjų ar antžeminių paslaugų teikėjų, kurių oro vežėjai faktiškai nepasirenka, kaip tai suprantama pagal Direktyvą 96/67/EB, jei skrydį vykdantis oro vežėjas ar įmonių grupė, kuriai oro vežėjas priklauso, šių streikų negali realiai kontroliuoti;

h) skrydį vykdančio oro vežėjo streikai, jei jie kilo dėl reikalavimų, kuriuos gali patenkinti tik valdžios institucijos, todėl skrydį vykdantis oro vežėjas ar įmonių grupė, kuriai tas oro vežėjas priklauso, jų negali realiai kontroliuoti;

i) žala orlaiviui ant žemės arba ore, kurią padarė trečiosios šalys, už kurias oro vežėjas nėra atsakingas, sukėlė gyvūnai arba pašaliniai objektai ir kuri yra nesuderinama su saugiu skrydžio vykdymu;

j) užterštas oro uosto kilimo ir tūpimo takas, nesuderinamas su saugiu skrydžio vykdymu, jei užteršimą sukėlė ne oro vežėjas;

k) pavojus įgulos nario sveikatai ar būtinybė jam suteikti greitąją medicinos pagalbą po išvykimo, dėl kurių būtina nutraukti skrydį ar jį nukreipti kitur;

l) pagrindinių paslaugų teikėjų veiklos trūkumai, pvz., oro uostą valdančios įstaigos, oro navigacijos paslaugų teikėjų ir antžeminių paslaugų teikėjų, kurių oro vežėjai faktiškai nepasirenka, kaip tai suprantama pagal Direktyvą 96/67/EB, jei skrydį vykdantis oro vežėjas negalėjo veiksmingai kontroliuoti tų pagrindinių paslaugų teikėjų.

(*) 2022 m. lapkričio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2022/2371 dėl didelių tarpvalstybinio pobūdžio grėsmių sveikatai, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 1082/2013/ES (OL L 314, 2022 12 6, p. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj).“

II PRIEDAS

„PRIEDAS

6 straipsnyje nurodytas informacinis pranešimas

INFORMACINIS PRANEŠIMAS APIE ORO VEŽĖJO ATSAKOMYBĘ UŽ KELEIVIUS IR JŲ BAGAŽĄ

Šiame informaciniame pranešime trumpai išdėstomos Sąjungos oro vežėjų taikomos atsakomybės taisyklės, kaip reikalaujama pagal Europos Sąjungos teisės aktus ir Monrealio konvenciją.

KOMPENSACIJA MIRTIES AR SUŽEIDIMO ATVEJU

Atsakomybei už keleivio sužeidimą ar mirtį, įvykusią dėl nelaimingo atsitikimo orlaivyje ar vykdant bet kuriuos įlaipinimo arba išlaipinimo veiksmus, netaikomos jokios finansinės ribos.

Nedarant poveikio Monrealio konvencijos 20 straipsniui dėl oro vežėjo atleidimo nuo atsakomybės, kalbant apie žalą iki Monrealio konvencijos 21 straipsnyje nurodytos ribos, kurią Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija atnaujina pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį, vežėjas negali atsisakyti savo atsakomybės ar apriboti savo atsakomybę 1 ([1]). Jei žalos dydis viršija tą sumą, oro vežėjas už žalą neatsako, jei įrodo, kad:

— žala atsirado ne dėl oro vežėjo, jo darbuotojų ar atstovų aplaidumo ar kito neteisėto veikimo ar neveikimo, arba

— žala atsirado tik dėl trečiosios šalies aplaidumo arba kito neteisėto veikimo arba neveikimo.

IŠANKSTINIAI MOKĖJIMAI

Keleivio žūties ar sužeidimo atveju oro vežėjas per 15 dienų nuo tada, kai buvo nustatyta asmens, turinčio teisę gauti kompensaciją, tapatybė, turi atlikti išankstinį mokėjimą neatidėliotinoms ekonominėms reikmėms padengti. Mirties atveju šis išankstinis mokėjimas turi būti ne mažesnis kaip 16 % Monrealio konvencijos 21 straipsnyje nurodytos ribos, kurią Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija atnaujina pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį 2 ([2]).

KELEIVIO NUVEŽIMAS PAVĖLUOTAI

Tais atvejais, kai keleivis nuvežamas pavėluotai, oro vežėjas yra atsakingas už žalą, išskyrus atvejus, kai jis ėmėsi visų pagrįstų priemonių, kad žalos būtų išvengta, arba kai imtis tokių priemonių buvo neįmanoma. Atsakomybė už keleivio nuvežimą pavėluotai yra apribota Monrealio konvencijos 22 straipsnio 1 dalyje nurodyta riba, kurią Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija atnaujina pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį3 ([3]).

BAGAŽO ATVEŽIMAS PAVĖLUOTAI

Bagažo atvežimo pavėluotai atveju oro vežėjas yra atsakingas už žalą iki Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje nurodytos ribos, kurią Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija atnaujina pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį4 ([4]), kompensacijos ribą taikant keleiviui, o ne registruoto bagažo vienetui. Oro vežėjas skliausteliuose nurodo apytikslę tos ribos sumą vietos valiuta. Oro vežėjas nėra atsakingas, kai jis ėmėsi visų pagrįstų priemonių, kad būtų išvengta žalos dėl tokio atvežimo pavėluotai, arba kai imtis tokių priemonių buvo neįmanoma.

([1]) Oro vežėjas skliausteliuose nurodo apytikslę tos ribos sumą vietos valiuta.
([2]) Oro vežėjas skliausteliuose nurodo apytikslę išankstinio mokėjimo sumą vietos valiuta.
([3]) Oro vežėjas skliausteliuose nurodo apytikslę tos ribos sumą vietos valiuta.
([4]) Oro vežėjas skliausteliuose nurodo apytikslę tos ribos sumą vietos valiuta.

BAGAŽO SUNAIKINIMAS, PRARADIMAS ARBA SUGADINIMAS

Oro vežėjas yra atsakingas už žalą iki Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje nurodytos ribos, kurią Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija atnaujina pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį, kompensacijos ribą taikant keleiviui, o ne bagažo vienetui ([5]).

Registruoto bagažo sugadinimo arba praradimo atveju oro vežėjas yra atsakingas už žalą, išskyrus atvejus, kai žala padaryta dėl paties bagažo defekto, kokybės ar trūkumo.

Neregistruoto bagažo (rankinio bagažo), įskaitant asmeninius daiktus, atveju oro vežėjas yra atsakingas tik tuo atveju, jei žala patirta dėl jo arba jo darbuotojų ar atstovų kaltės.

BAGAŽUI TAIKOMOS DIDESNĖS RIBOS

Keleiviui gali būti išmokėta didesnė suma, nei nustatytos oro vežėjo atsakomybės riba, jei ne vėliau kaip registracijos metu jis pateikia specialią deklaraciją ir, jei reikalaujama, sumoka papildomą mokestį. Tas papildomas mokestis grindžiamas tarifu, kuris yra susijęs su papildomomis išlaidomis, susidarančiomis vežant ir apdraudžiant atitinkamą bagažą, kurio vertė viršija Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje nurodytą atsakomybės ribą, kurią Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija atnaujina pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį ([6]) *. Šis tarifas nurodomas keleiviams jų prašymu.

Keleiviams su negalia ir riboto judumo keleiviams užsakymo metu, kai pateikiama informacija pagal Reglamento (EB) Nr. 1107/2006 6 straipsnį, ir vėliausiai kai judumo įranga perduodama oro vežėjui, o pripažintų šunų pagalbininkų atveju – įlaipinimo metu sistemingai siūloma galimybė prieinamu formatu pateikti specialią suinteresuotumo deklaraciją dėl jų judėjimo įrangos arba pripažinto šuns pagalbininko transportavimo nepatiriant papildomų išlaidų.

ATLEIDIMAS NUO ATSAKOMYBĖS

Jei vežėjas įrodo, kad žala, kuriai taikomos Sąjungos oro vežėjų atsakomybės taisyklės, kaip reikalaujama pagal Reglamentą (EB) Nr. 2027/97 ir Monrealio konvenciją, įskaitant mirtį ar sužeidimą, atsirado ar prie jos buvo prisidėta dėl kompensacijos prašančio asmens arba asmens, iš kurio tas asmuo įgijo savo teises, aplaidumo arba kito neteisėto veikimo arba neveikimo, oro vežėjas visiškai arba iš dalies atleidžiamas nuo atsakomybės pareiškėjo atžvilgiu tokia apimtimi, kuria tokiu aplaidumu arba neteisėtu veikimu arba neveikimu buvo padaryta žala arba prie jos prisidėta.

SKUNDŲ DĖL BAGAŽO PATEIKIMO TERMINAS

Jei bagažas yra sugadintas, atvežtas pavėluotai, prarastas ar sunaikintas, keleivis visais atvejais turi kuo skubiau pateikti skundą oro vežėjui. Keleivis turi pateikti skundą per septynias dienas registruoto bagažo sugadinimo atveju ir per 21 dieną bagažo atvežimo pavėluotai atveju, abiem atvejais terminą skaičiuojant nuo dienos, kurią bagažas buvo perduotas keleivio žinion. Tam skirtą formą keleiviai gali rasti bagažo atsiėmimo vietoje visuose Sąjungos oro uostuose, kuriuose vykdomas komercinis keleivių vežimas, taip pat oro vežėjų interneto svetainėse ir internetinėse programose. Formą galima pateikti popierinę arba internetu. Tokią skundo formą oro uoste oro vežėjas privalo priimti kaip skundą. Tokio skundo pateikimo datą oro vežėjas laiko skundo pareiškimo diena pagal Monrealio konvencijos 31 straipsnio 2 ir 3 dalį, net jei vėliau oro vežėjas paprašo pateikti papildomos informacijos.

SUTARTĮ SUDARIUSIO VEŽĖJO IR FAKTINIO VEŽĖJO ATSAKOMYBĖ

Jei faktiškai skrydį vykdantis oro vežėjas nėra tas pats vežėjas, su kuriuo sudaryta sutartis, keleivis turi teisę bet kuriam iš vežėjų pateikti skundą arba pareikšti pretenziją dėl žalos atlyginimo. Tai apima atvejus, kai su vienu ar kitu iš tų dviejų vežėjų buvo susitarta dėl specialios suinteresuotumo deklaracijos.

([5]) Oro vežėjas skliausteliuose nurodo apytikslę tos ribos sumą vietos valiuta.
([6]) Oro vežėjas skliausteliuose nurodo apytikslę tos ribos sumą vietos valiuta.

IEŠKINIO SENATIS

Bet kuris ieškinys teisme dėl žalos atlyginimo turi būti pareikštas per dvejus metus nuo orlaivio atvykimo dienos arba nuo dienos, kurią tas orlaivis turėjo atvykti.

JUDĖJIMO ĮRANGOS SUNAIKINIMAS, PRARADIMAS, SUGADINIMAS ARBA ATVEŽIMAS PAVĖLUOTAI

Oro vežėjas yra atsakingas už judėjimo įrangos sunaikinimą, praradimą, sugadinimą arba atvežimą pavėluotai iki Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje nurodytos ribos, nustatytos pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį, kompensacijos ribą taikant keleiviui, o ne bagažo vienetui ([7]).

Keleiviui vėliausiai registracijos metu pateikus specialią suinteresuotumo deklaraciją, kurioje nurodomos jo judėjimo įrangos pakeitimo išlaidos, jam nepatiriant papildomų išlaidų gali būti taikoma didesnė oro vežėjo atsakomybės riba.

Judėjimo įrangos sunaikinimo, praradimo, sugadinimo ar atvežimo pavėluotai atveju oro vežėjas sumoka kompensaciją, kuri neviršija specialioje suinteresuotumo deklaracijoje deklaruotos sumos.

Prieš sumokėdamas šią kompensaciją oro vežėjas deda visas pagrįstas pastangas, kad pasibaigus atitinkamų keleivių kelionei nedelsiant pateiktų reikalingą laikiną pakaitinę judėjimo įrangą.

INFORMAVIMO PAGRINDAS

Pirmiau aprašytų taisyklių pagrindas yra 1999 m. gegužės 28 d. Monrealio konvencija, kuri Sąjungoje yra įgyvendinta Reglamentu (EB) Nr. 2027/97 (su pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 889/2002 ir Reglamentu (ES) 2026/2202) ir valstybių narių nacionalinės teisės aktais.“

([7]) Oro vežėjas skliausteliuose nurodo apytikslę tos ribos sumą vietos valiuta.