TEISINGUMO TEISMO (trečioji kolegija) SPRENDIMAS

2024 m. sausio 25 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – 5 straipsnio 1 dalis – 7 straipsnio 1 dalis – Kompensacija oro transporto keleiviams, kai skrydis atidedamas ilgam laikui – Prarastas laikas – Paties keleivio rezervuotas pakaitinis skrydis – Keleivis, galutinę paskirties vietą pasiekęs mažiau nei trimis valandomis vėliau, nei iš pradžių numatytas atvykimo laikas – Nekompensavimas“

Byloje C-54/23

dėl *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas, Vokietija) 2023 m. sausio 10 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2023 m. vasario 3 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

WY

prieš

Laudamotion GmbH,

Ryanair DAC

TEISINGUMO TEISMAS (trečioji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkė K. Jürimäe, trečiosios kolegijos teisėjo pareigas einantis Teisingumo Teismo pirmininkas K. Lenaerts, teisėjai N. Piçarra, N. Jääskinen ir M. Gavalec (pranešėjas),

generalinė advokatė L. Medina,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– *Laudamotion GmbH*, atstovaujamos *Rechtsanwalt* W. Nassall,

– Europos Komisijos, atstovaujamos G. Braun, G. von Rintelen, G. Wilms ir N. Yerrell,

* Proceso kalba: vokiečių.

atsižvelgęs į sprendimą, priimtą susipažinus su generalinės advokatės nuomone, nagrinėti bylą be išvados,

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10), 3 ir 5–7 straipsnių išaiškinimo.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant oro transporto keleivio WY ginčą su *Laudamotion GmbH* ir *Ryanair DAC* dėl to, kad abu oro vežėjai atsisakė jam sumokėti kompensaciją dėl atidėto atvykimo skrydžiu, kuriam turėjo patvirtintą rezervaciją.

Teisinis pagrindas

3 Reglamento Nr. 261/2004 2 konstatuojamojoje dalyje nustatyta:

„Atsisakymas vežti ir skrydžių atšaukimas arba atidėjimas ilgam laikui sukelia keleiviams rimtų nemalonumų ir nepatogumų.“

4 Šio reglamento 3 straipsnio „Taikymo sritis“ 1 ir 2 dalyse nurodyta:

„1. Šis reglamentas taikomas:

a) keleiviams, išvykstantiems iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, kuriai taikoma Sutartis;

<…>

2. 1 dalis taikoma tik tuo atveju, jei keleiviai:

a) turi patvirtintą rezervavimą atitinkamam skrydžiui ir, išskyrus 5 straipsnyje nurodytą atšaukimą, atvyksta registruotis,

– oro vežėjo, turizmo kelionių organizatoriaus arba įgaliotojo atstovo iš anksto raštu (įskaitant elektroninėmis priemonėmis) nurodyta tvarka ir laiku,

arba, jei laikas nenurodytas,

– ne vėliau kaip likus 45 minutėms iki paskelbto išvykimo laiko <…>

<…>“

5 Minėto reglamento 5 straipsnio „Skrydžių atšaukimas“ 1 dalyje numatyta:

„Atšaukus skrydį:

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

<…>

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

<…>
iii) jiems buvo pranešta apie atšaukimą mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir buvo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip viena valanda anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip dviem valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką.“

6 Šio reglamento 6 straipsnio 1 dalis „Atidėjimas“ suformuluota taip:

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

a) dviem ar daugiau valandoms – 1 500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju; arba

b) trims ar daugiau valandoms – visų didesnio kaip 1 500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1 500–3 500 kilometrų atstumo skrydžių atveju; arba

c) keturioms ar daugiau valandoms – visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju,

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

7 Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio „Teisė į kompensaciją“ 1 dalyje nustatyta:

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

a) 250 eurų visų 1 500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju;

<…>“

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

8 WY rezervavo *Ryanair* skrydį iš Diuseldorfo (Vokietija) į Maljorkos Palmą (Ispanija) ir atgal; skrydis buvo numatytas 2019 m. spalio 31 d. Kai skrydį vykdanti bendrovė *Laudamotion* informavo, kad skrydį pirmyn (toliau – pradinis skrydis) vykdančio orlaivio išvykimas

pavėlinamas šešiomis valandomis, keleivis pats rezervavo pakaitinį skrydį, kad spėtų į darbo susitikimą, kuris turėjo įvykti Maljorkos Palmoje. Dėl šio pakaitinio skrydžio jis į paskirties vietą galiausiai atvyko pavėlavęs mažiau nei tris valandas, palyginti su pradinį skrydį vykdančio orlaivio atvykimo laiku. Keleivis teigė, kad laiku atvyko registruotis į pradinį skrydį, ir, be kita ko, pareikalavo, kad *Laudamotion* sumokėtų 250 eurų kompensaciją pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnio 1 dalį. Be to, jis paprašė, kad *Ryanair* pateiktų informaciją apie nepanaudotų mokesčių dydį ir juos sumokėtų.

9 WY ieškinys *Laudamotion* nebuvo patenkintas nei pirmojoje, nei apeliacinėje instancijose. Apeliacinis teismas laikėsi nuomonės, kad nors pradinio skrydžio orlaivis atvyko pavėlavęs daugiau nei tris valandas, *Laudamotion* neprivalėjo sumokėti reikalaujamos kompensacijos, nes WY šiuo skrydžiu nevyko ir galutinę paskirties vietą pasiekė pavėlavęs mažiau nei tris valandas. Šiuo atžvilgiu neturi reikšmės tai, kad pakaitinį skrydį rezervavo pats keleivis. Taigi WY nepatyrė kitokių nepatogumų, nei būtų vykęs pradiniu skrydžiu. Tačiau jis turi teisę pagal Vokietijos civilinės teisės normas reikalauti kompensacijos už paties rezervuotą pakaitinį skrydį.

10 WY su kasaciniu skundu kreipėsi į *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas, Vokietija), t. y. prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusį teismą. Šis teismas mano, kad sprendimas dėl kasacinio skundo priklauso nuo Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 2 dalies a punkto, 5 straipsnio 1 dalies c punkto ir 7 straipsnio 1 dalies išaiškinimo.

11 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos išplaukia, jog pastarosiose dviejose nuostatose numatyta kompensacija priklauso oro keleiviui, kuris į galutinę paskirties vietą atvyko praradęs tris ar daugiau valandų. Todėl ši kompensacija neturėtų būti mokama keleiviui, kurio skrydis gali labai vėluoti ir kuris dėl šios priežasties pats rezervuoja pakaitinį skrydį, kad į galutinę paskirties vietą atvyktų pavėlavęs mažiau nei tris valandas, palyginti su iš pradžių numatytu pirmąjį skrydį vykdančio orlaivio atvykimo laiku.

12 Remiantis 2019 m. spalio 24 d. Nutartimi *easyJet Airline* (C–756/18, EU:C:2019:902, 33 ir paskesni punktai), galima daryti išvadą, kad teisė į kompensaciją dėl didelio vėlavimo iš esmės priklauso tik tiems keleiviams, kurie skrido atitinkamu skrydžiu ir į galutinę paskirties vietą atvyko faktiškai pavėlavę ne mažiau kaip tris valandas. Šiuo atžvilgiu neturi reikšmės tai, kad oro vežėjas neįvykdė, kaip nagrinėjamu atveju, pareigos pasiūlyti pakaitinį skrydį, kad keleiviai išvengtų paskelbto pradinio skrydžio vėlavimo.

13 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad iš 2020 m. birželio 11 d. Sprendimo *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460, 61 punktas) išplaukia, jog skrydžio atidėjimo ilgam laikui arba atšaukimo atveju oro vežėjas turi pasiūlyti keleiviui nukreipti kitu tiesioginiu ar netiesioginiu jo paties ar bet kurio kito oro vežėjo vykdomu skrydžiu, kurio atvykimo laikas būtų ankstesnis nei atitinkamo oro vežėjo kitą skrydį vykdančio orlaivio atvykimo laikas, išskyrus atvejus, kai tam, kad nukreiptų kitu maršrutu, šio oro vežėjo auka, atsižvelgiant į jo įmonės pajėgumus tuo metu, būtų nepakeliama. Atsižvelgiant į tai, tokios pareigos neįvykdymas pats savaime nepagrindžia teisės į kompensaciją, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalį. Taigi pagal šią nuostatą galima kompensuoti ne bet kokios rūšies nepatogumus, o tik ne mažiau kaip trijų valandų praradimą. Tad, kaip išplaukia iš 2020 m. balandžio 30 d. Sprendimo *Air Nostrum* (C-191/19, EU:C:2020:339, 32 punktas), keleivio pagrindinėje byloje patirtas nepatogumas nėra rimtas, kaip tai suprantama pagal šį reglamentą.

14 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nuomone, vis dėlto įmanoma kitaip vertinti situaciją Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto požiūriu, pagal kurį skrydžio atšaukimo atveju numatyta kompensacija keleiviams, kai jiems nebuvimo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu prarandant mažiau nei tris valandas. Jeigu iki to laiko momento, kai keleivis vėliausiai turi atvykti registruotis, yra pakankamai tvirtas pagrindas manyti, kad atvykti į galutinę paskirties vietą orlaivis vėluos mažiausiai tris valandas, palyginti su numatytu pirminiu atvykimo laiku, kompensacijos tikslais iš keleivio negalima reikalauti laiku atvyti registruotis arba tikrai vykti suplanuotu skrydžiu. Be to, neturi reikšmės ir tai, kada keleivis atvyko į galutinę paskirties vietą.

15 Šiomis aplinkybėmis *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar teisė į kompensaciją dėl skrydžio vėlavimo ne mažiau kaip trimis valandomis pagal [Reglamento Nr. 261/2004] 5–7 straipsnius apskritai atmestina, kai, esant didelio vėlavimo tikimybei, keleivis pasinaudoja savo paties rezervuotu pakaitiniu skrydžiu ir į galutinę paskirties vietą atvyksta mažiau kaip trimis valandomis vėliau, ar vis dėlto teisė į kompensaciją esant šiai situacijai bet kuriuo atveju galima tuomet, kai jau iki to laiko momento, kai keleivis vėliausiai turi atvykti registruotis, yra pakankamai tvirtas pagrindas manyti, kad į galutinę paskirties vietą bus atvykstama ne mažiau kaip trimis valandomis vėliau?

2. [Ar pastaruoju atveju] teisė į kompensaciją dėl skrydžio vėlavimo ne mažiau kaip trimis valandomis pagal [šio] reglamento 5–7 straipsnius esant nurodytai situacijai suponuoja, kad keleivis laiku atvyko registruotis pagal reglamento 3 straipsnio 2 dalies a punkto sąlygą?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo

16 Pirmiausia pažymėtina, kad pirmuoju prejudiciniu klausimu nacionalinis teismas siekia sužinoti, kaip aiškinti Reglamento Nr. 261/2004 5–7 straipsnius. Nors tiesa, kad ginčas pagrindinėje byloje kilo dėl orlaivio vėlavimo išvykti, vis dėlto šio ginčo esmę sudaro pasekmės, kurias šis vėlavimas galėjo sukelti. Ieškovas pagrindinėje byloje reikalauja kompensacijos dėl nagrinėjamo skrydžio tikėtino vėlavimo atvykti į galutinę paskirties vietą, dėl kurio jis negalėjo laiku atvykti į darbo susitikimą, turėjusį vykti Palmos Maljorkoje. Šio reglamento 6 straipsnis reglamentuoja tik skrydžio atidėjimą, palyginti su iš pradžių numatytu išvykimo laiku. Iš to išplaukia, kad fiksuoto dydžio kompensacija, į kurią keleivis turi teisę pagal minėto reglamento 7 straipsnį, kai į galutinę paskirties vietą atvyksta trimis arba daugiau valandų vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką, nesiejama su minėtame 6 straipsnyje nustatytų sąlygų laikymusi (2013 m. vasario 26 d. Sprendimo *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, 36 ir 37 punktai).

17 Be to, iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad ieškovas pagrindinėje byloje pagal Vokietijos teisę gali reikalauti kompensuoti jo paties rezervuoto pakaitinio vežimo išlaidas, todėl šis klausimas susijęs tik su ieškovo pagrindinėje byloje teise į fiksuoto dydžio kompensaciją pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalį ir 7 straipsnio 1 dalį už skrydžio atidėjimą ilgam laikui.

18 Šiomis aplinkybėmis laikytina, kad pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalis ir 7 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinamos taip, kad oro transporto keleivis, kuris dėl rizikos, kad skrydį, kuriam turi patvirtintą rezervaciją, vykdantis orlaivis galutinę paskirties vietą pasieks labai pavėlavęs, arba dėl to, kad yra pakankamai tokio vėlavimo požymių, pats užsisakė pakaitinį skrydį ir pasiekė galutinę paskirties vietą vėluodamas mažiau nei tris valandas, palyginti su iš pradžių numatytu pirmąjį skrydį vykdančio orlaivio atvykimo laiku, gali pasinaudoti teise reikalauti kompensacijos, kaip ji suprantama pagal šias nuostatas.

19 Kaip matyti iš suformuotos jurisprudencijos, Reglamento Nr. 261/2004 5 ir 7 straipsniai, siejami su vienodo požiūrio principu turi būti aiškinami taip, kad šio reglamento 7 straipsnio 1 dalyje numatytos teisės į kompensaciją taikymo tikslais atidėtų skrydžių keleiviai, pirma, gali būti prilyginti atšauktų skrydžių keleiviams ir, antra, gali remtis šia teise į kompensaciją, kai dėl atidėto skrydžio praranda tris valandas ar daugiau, t. y. kai galutinę paskirties vietą pasiekia trimis ar daugiau valandų vėliau, nei iš pradžių oro vežėjo numatytas atvykimo laikas (šiuo klausimu žr. 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 60, 61 ir 69 punktus ir 2022 m. liepos 7 d. Sprendimo *SATA International – Azores Airlines (Degalų tiekimo sistemos sutrikimas)*, C-308/21, EU:C:2022:533, 19 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

20 Atidėtų skrydžių keleiviai, kaip ir keleiviai, kurių pradinis skrydis buvo atšauktas, negrįžtamai praranda laiką, todėl patiria analogiškų nepatogumų. Kadangi nepatogumas, susijęs su atšauktais skrydžiais, patiriamas atvykus į galutinę paskirties vietą, Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalyje numatytos kompensacijos tikslais atidėjimas turi būti vertinamas atsižvelgiant į numatytą atvykimo į šią paskirties vietą laiką (žr.2013 m. vasario 26 d. Sprendimo *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, 32 ir33 punktus).

21 Esminis veiksnys, paskatinęs Teisingumo Teismą skrydį vykdančio orlaivio atvykimo atidėjimą ilgam laikui prilyginti jo atšaukimui, susijęs su tuo, kad ilgam laikui atidėto skrydžio keleiviai, kaip ir atšaukto skrydžio keleiviai, patiria žalą, pasireiškiančią negrįžtamu trijų ar daugiau valandų praradimu, kuri gali būti atlyginta tik sumokant kompensaciją (šiuo klausimu žr. 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 52, 53 ir 61 punktus; 2012 m. spalio 23 d. Sprendimo *Nelson ir kt.*, C-581/10 ir C–629/10, EU:C:2012:657, 54 punktą ir 2020 m. kovo 12 d. Sprendimo *Finnair*, C-832/18, EU:C:2020:204, 23 punktą). Taigi skrydžio atšaukimo arba atvykimo į galutinę paskirties vietą atidėjimo ilgam laikui atveju Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalyje numatyta teisė į kompensaciją yra neatsiejama nuo to, ar buvo prarastos trys, ar daugiau valandų.

22 Tai reiškia, kad oro transporto keleivis, nepasinaudojęs skrydžiu, kuriam turėjo patvirtintą rezervaciją, ir kuris dėl savo paties rezervuoto pakaitinio skrydžio į galutinę paskirties vietą atvyko mažiau kaip trimis valandomis vėliau, nei oro vežėjo iš pradžių numatytas atvykimo laikas, nepatyrė tokio laiko praradimo, todėl negali turėti minėtos teisės reikalauti kompensacijos.

23 Šiuo klausimu primintina, kad pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 konstatuojamąją dalį šiuo reglamentu siekiama atitaisyti oro transporto keleivių patiriamus nemalonumus ir „rimtus nepatogumus“. Nors aplinkybė, kad oro keleivis pats rado pakaitinį skrydį, jam gali sukelti nepatogumų, vis dėlto toks nepatogumas negali būti laikomas „rimtu“, kaip tai suprantama pagal šį reglamentą, nes keleivis galutinę paskirties vietą pasiekė vėluodamas mažiau nei tris valandas, palyginti su iš pradžių numatytu atvykimo laiku (pagal analogiją žr. 2020 m. balandžio 30 d. Sprendimo *Air Nostrum*, C-191/19, EU:C:2020:339, 30–33 punktus ir 2021 m. balandžio 22 d. Sprendimo *Austrian Airlines*, C-826/19, EU:C:2021:318, 42 ir 43 punktus).

24 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į pirmąjį klausimą atsakytina: Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalis ir 7 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinamos taip, kad oro transporto keleivis, kuris dėl rizikos, kad skrydį, kuriam turi patvirtintą rezervaciją, vykdantis orlaivis galutinę paskirties vietą pasieks labai pavėlavęs, arba dėl to, kad yra pakankamai tokio vėlavimo požymių, pats užsisakė pakaitinį skrydį ir pasiekė galutinę paskirties vietą vėluodamas mažiau nei tris valandas, palyginti su iš pradžių numatytu pirmąjį skrydį vykdančio orlaivio atvykimo laiku, negali pasinaudoti teise reikalauti kompensacijos, kaip ji suprantama pagal šias nuostatas.

Dėl antrojo klausimo

25 Atsižvelgiant į atsakymą, pateiktą į pirmąjį klausimą, nereikia atsakyti į antrąjį klausimą. Kai orlaivis vėluoja atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau nei tris valandas, palyginti su iš pradžių numatytu atvykimo laiku, šio skrydžio keleiviai negali pasinaudoti Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalyje numatyta kompensacija. Taigi šiuo atveju nesvarbu, ar keleiviai laiku atvyko registruotis, kaip to reikalaujama pagal šio reglamento 3 straipsnio 2 dalies a punktą.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

26 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (trečioji kolegija) nusprendžia:

2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, 5 straipsnio 1 dalis ir 7 straipsnio 1 dalis

turi būti aiškinamos taip:

oro transporto keleivis, kuris dėl rizikos, kad skrydį, kuriam turi patvirtintą rezervaciją, vykdantis orlaivis galutinę paskirties vietą pasieks labai pavėlavęs, arba dėl to, kad yra pakankamai tokio vėlavimo požymių, pats užsisakė pakaitinį skrydį ir pasiekė galutinę paskirties vietą vėluodamas mažiau nei tris valandas, palyginti su iš pradžių numatytu pirmąjį skrydį vykdančio orlaivio atvykimo laiku, negali pasinaudoti teise reikalauti kompensacijos, kaip ji suprantama pagal šias nuostatas.

Parašai.