

GENERALINĖS ADVOKATĖS
ELEANOR SHARPSTON IŠVADA,
pateikta 2008 m. kovo 6 d.¹

1. Reglamentas Nr. 261/2004² numato, kad skrydžio atšaukimo atveju turi būti išmokama kompensacija. Tačiau šis reglamentas netaikomas keleiviams, vykstantiems iš trečiosios šalies į valstybę narę, jei skrydį vykdo ne Bendrijos oro vežėjas. *Oberlandesgericht Frankfurt am Main* (Frankfurto prie Maino Aukštesnysis apygardos teismas, Vokietija) iš esmės Teisingumo Teismo klausia, ar skrydis iš trečiosios šalies *atgal* į valstybę narę turėtų būti laikomas skrydžio iš valstybės narės dalimi bent jau tais atvejais, kai skrydis pirmyn ir skrydis atgal rezervuojami tuo pačiu metu.

Taikytini teisės aktai

Reglamentas Nr. 261/2004

2. Reglamentu Nr. 261/2004 siekiama padidinti lėktuvų keleiviams teikiamą apsaugą

Bendrijoje³. Šiuo reglamentu buvo panaikintas Reglamentas Nr. 295/91⁴, kurio taikymo sritis apsiribojo galimybe keleiviams, kuriuos atsisakoma vežti, – ir tai tik reguliariųjų skrydžių atveju – atgauti už bilietus sumokėtą sumą ar vykti kitu maršrutu, gauti nemokamų paslaugų ir minimalias kompensacijas. Naujasis reglamentas taikomas visiems komerciniams skrydžiams atsisakymo vežti, taip pat skrydžių atšaukimo ir atidėjimo atvejais. Jame numatyta kompensacija keleiviams ne tik atsisakius juos vežti, bet ir atšaukus skrydį.

3. Pirmoje Reglamento Nr. 261/2004 konstatuojamojoje dalyje skelbiama, kad Bendrijos veiksmais oro transporto srityje turėtų būti siekiama užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį ir visokeriopaipai atsižvelgiama į vartotojų apsaugos reikalavimus apskritai.

4. Šeštoje šio reglamento konstatuojamojoje dalyje nurodoma, kad keleiviams, išvykstantiems iš valstybėje narėje esančio oro uosto, taikoma apsauga turėtų būti išplėsta, taikant ją ir vykstantiems iš trečiojoje šalyje esančio

¹ — Originalo kalba: anglų.

² — 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, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10). Reglamentas įsigaliojo 2005 m. vasario 17 dieną.

³ — Be kita ko, žr. 1–4 konstatuojamąsias dalis.

⁴ — 1991 m. vasario 4 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 295/91, nustatantis bendras kompensavimo už atsisakymą vežti reguliariu oro transportu taisykles (OL L 36, 1991, p. 5; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 306).

oro uosto į valstybėje narėje esantį oro uostą, jei reisą vykdo Bendrijos oro vežėjas⁵.

remiasi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

5. Minėto reglamento 3 straipsnyje „Taikymo sritis“ apibrėžta reglamento taikymo sritis asmenų atžvilgiu. 3 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad šis reglamentas taikomas:

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

b) keleiviams, vykstantiems iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto į oro uostą, esantį valstybės narės teritorijoje, kuriai taikoma Sutartis, nebent jie gautų lengvatų ar kompensaciją ir toje trečiojoje šalyje jiems būtų suteikta pagalba, jei atitinkamą skrydį vykdančias oro vežėjas yra Bendrijos oro vežėjas.“

6. Šiuo požiūriu tikslinga paminėti, kad Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies tekstas dauguma kalbinių versijų skiriasi nuo teksto vokiečių kalba, kuria

7. Tekste dauguma kalbinių versijų vartojama konstrukcija, panaši į frazę „keleiviai, išvykstantys iš oro uosto“, kuri tekste anglų kalba vartojama 3 straipsnio 1 dalies a ir b punktuose⁶. Tačiau tekste vokiečių kalba yra žodis „Flug“ („skrydis“), ir jis suformuluotas taip: „keleiviai, užsiregistravę į skrydį <...> oro uoste“⁷.

8. Kaip savo rašytinėse pastabose teisingai nurodė Prancūzija, tekstų vokiečių kalba ir kitomis kalbomis skirtumas nekeičia tikrosios nuostatos prasmės. Užsiregistravimas skrydžiui yra įprasta prieš skrydį atliekama procedūra. Kai keleiviai išvyksta iš oro uosto, savaime aišku ir akivaizdu, kad jie tai daro užsiregistravę skrydžiui.

9. Pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą keleiviai, kurių skrydis yra atšauktas, tam tikrais atvejais turi teisę į kompensaciją, kurią oro vežėjas išmoka pagal šio reglamento 7 straipsnį.

5 — Reglamento 2 straipsnio c punkte „Bendrijos oro vežėjas“ apibrėžiamas kaip oro vežėjas, turintis galiojančią veiklos licenciją, kurią valstybė narė išdavė pagal 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo (OL L 240, 1992, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 2 t., p. 3).

6 — Tekste anglų kalba rašoma „passengers departing from an airport“, prancūzų kalba – „passagers au départ d'un aéroport“, o ispanų kalba – „pasajeros que partan de un aeropuerto“. Pavyzdžiui, tekstuose olandų, italų ir portugalų kalbomis rasime lygiavertes formuluotes.

7 — „Fluggäste, die auf Flughäfen <...> einen Flug antreten“. Tekste vokiečių kalba panašus pasakymas vartojamas ir šeštoje konstatuojamojoje dalyje.

10. Minėto reglamento 7 straipsnio 1 dalyje detalizuojamas kompensacijos, kurią keleiviai turi teisę gauti atsisakius juos vežti arba atšaukus skrydį, dydis. Pagal 7 straipsnio 1 dalies c punktą keleiviams išmokama 600 eurų didesnio kaip 3500 kilometrų atstumo ne Bendrijos vidaus skrydžių atveju.

organizuotos turistinės kelionės, kuriai taikoma Direktyva 90/314/EEB⁽⁸⁾, dalis ir kurie vyksta iš trečiosios šalies oro uosto į valstybėje narėje esantį oro uostą, kai skrydžius vykdo ne Bendrijos oro vežėjai,

<...>“.

11. Reglamento Nr. 261/2004 12 straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad jis taikomas nepažeidžiant keleivių teisės gauti papildomą kompensaciją, iš kurios gali būti atimama pagal šį reglamentą gautos kompensacijos suma.

*Monrealio konvencija*⁹

12. Galiausiai reglamento 17 straipsnyje numatyta:

13. Monrealio konvencija, kurią pasirašė Bendrija, modernizuoja ir konsoliduoja Varšuvos konvenciją¹⁰. Šia konvencija, be kita ko, siekiama užtikrinti tarptautinio vežimo oru vartotojų interesų apsaugą ir teisingą kompensaciją, paremtą restitucijos principu¹¹.

„Komisija iki 2007 m. sausio 1 d. pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą apie šio reglamento veikimą ir rezultatus, pirmiausia dėl:

14. Remiantis Monrealio konvencijos 1 straipsnio 1 dalimi, ši konvencija taikoma

<...>

— galimo šio reglamento taikymo srities išplėtimo įtraukiant keleivius, sudariusius sutartį su Bendrijos oro vežėju arba turinčius skrydžio rezervavimą, kuris yra

8 — 1990 m. birželio 13 d. Tarybos direktyva 90/314/EEB dėl kelionių, atostogų ir organizuotų išvykų paketų (OL L 158, 1990, p. 59; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 10 t., p. 132).

9 — 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje priimta Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo, kuri Bendrijos vardu buvo patvirtinta 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu 2001/539/EB dėl Europos bendrijos priimanos Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija) (OL L 194, 2001, p. 38; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 491).

10 — Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo, pasirašyta 1929 m. spalio 12 d. Varšuvoje.

11 — Žr. antrą ir trečią konstatuojamąsias dalis.

tarptautiniam vežimui orlaiviais. Be to, 1 straipsnyje nustatyta:

ir atgal skrydžiui su *Emirates Airlines* (toliau – *Emirates*)¹³. *Emirates* nėra Bendrijos vežėjas.

„2. Šioje konvencijoje sąvoka „tarptautinis vežimas“ – tai bet koks vežimas, kurio metu pagal šalių susitarimą išvykimo ir atvykimo vieta, nesvarbu, ar sustojama vežant, ar perkraunama, yra abiejų valstybių, šios konvencijos šalių, teritorijose arba vienos valstybės, šios konvencijos šalies, teritorijoje, jeigu sutarto sustojimo vieta yra kitoje valstybėje, net jeigu ši nėra valstybė, šios konvencijos šalis. <...>

3. Šioje konvencijoje vežimas, kurį atlieka keletas vežėjų paeiliui, yra laikomas vienu vežimu, jeigu šalys pripažįsta jį kaip vieningą veiklą, dėl kurios buvo susitarta sudarius vieną ar keletą sutarčių <...>“¹²

16. 2006 m. kovo 12 dieną grįžimo skrydis iš Manilos buvo atšauktas. D. Schenkel atskrido atgal į Vokietiją po dvių dienų.

17. Tuomet D. Schenkel pareiškė ieškinį *Amtsgericht Frankfurt am Main* (Frankfurto prie Maino apylinkės teismas) ir, remdamasis Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktu ir 7 straipsnio 1 dalies c punktu, reikalavo 600 eurų kompensacijos dėl atšaukto skrydžio.

18. Teisė gauti šią kompensaciją priklauso nuo to, ar D. Schenkel patenka į Reglamento taikymo sritį asmenų atžvilgiu, apibrėžtą šio reglamento 3 straipsnio 1 dalyje.

Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

15. 2006 m. kovo mėn. D. Schenkel užsakė kelionę iš Diuseldorfo per Dubajų į Manilą

19. D. Schenkel *Amtsgericht* tvirtino, kad skrydis pirmyn ir skrydis atgal yra vieno skrydžio etapai. Todėl buvo atšauktas Vokietijoje prasidėjęs skrydis¹⁴. *Emirates* nurodė,

12 — Šis straipsnis beveik pažodžiui sutampa su Varšuvos konvencijos 1 straipsniu.

13 — Šį trumpinys vartojamas nurodant tiek bendrovę *Emirates Airlines*, tiek pagrindinės bylos šalį *Emirates Airlines – Direktion für Deutschland*.

14 — Kalbant apie procesą nacionaliniame teisme reikėtų priminti, kad Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies versijoje vokiečių kalba vartojama frazė „keleiviai, užsiregistravę į skrydį <...> oro uoste“.

kad skrydis pirmyn ir skrydis atgal turi būti laikomi dviem skirtingais skrydžiais. Todėl, būdama ne Bendrijos vežėju, *Emirates* neturi mokėti kompensacijos už atšauktą skrydį atgal iš Manilos.

rezervuojami skrydžiai nebūtų laikomi vienu skrydžiu.

20. *Amtsgericht* patenkino D. Schenkel reikalavimus. Šis teismas nusprendė, kad Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punkte (tekste vokiečių kalba) vartojama sąvoka „skrydis“ apima skrydį pirmyn ir skrydį atgal bent jau tais atvejais, kai jie abu rezervuojami tuo pačiu metu.

21. *Emirates* pateikė apeliacinį skundą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui.

22. Atsižvelgdamas į tai, kad Reglamentu Nr. 216/2004 siekiama apsaugoti vartotojus, šis teismas linkęs manyti, jog kelionė pirmyn ir atgal yra vienas skrydis, kai abu skrydžiai rezervuojami tuo pačiu metu. Teismas nurodo, kad pagal Varšuvos ir Monrealio konvencijas vežimas, kurį atlieka keletas vežėjų paeiliui, laikomas vienu tarptautiniu vežimu, jeigu sutarties šalys pripažįsta jį kaip vieną veiklą, pavyzdžiui, kai kelionė pirmyn ir atgal užsakoma tuo pačiu metu. Reglamentas Nr. 261/2004 papildė šias konvencijas, numatydamas nedelsiant išmokamas kompensacijas keleiviams, kurių skrydis buvo atšauktas. Teismo nuomone, šiuo reglamentu teikiama apsauga būtų mažesnė nei numatyta konvencijose, jei vienu metu pirmyn ir atgal

23. Kita vertus, nacionalinis teismas pažymi, kad kitose reglamento vietose vartojama sąvoka „skrydis“ reiškia kelionės orlaiviu etapą iš vienos vietos į konkrečią paskirties vietą.

24. Todėl prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas prašo Teisingumo Teismo atsakyti į tokį klausimą:

„Ar (Reglamento (EB) Nr. 261/2004) 3 straipsnio 1 dalies a punkte įtvirtinta nuostata turi būti aiškinama taip, kad „skrydis“ apima kelionę pirmyn lėktuvu iš išvykimo vietos į paskirties vietą ir atgal tuomet, kai skrydis pirmyn ir skrydis atgal rezervuojami tuo pačiu metu?“

25. Rašytines pastabas Teisingumo Teisme pateikė *Emirates*, D. Schenkel, Prancūzija, Graikija, Lenkija, Švedija ir Komisija. Kadangi niekas nepageidavo pareikšti pastabų žodžiu, posėdis nebuvo surengtas.

Vertinimas

26. Kaip nurodžiau¹⁵, žodis „skrydis“ nevartojamas daugelyje Reglamento Nr. 216/2004 3 straipsnio 1 dalies a punkto kalbinių versijų. Todėl aš performuluosiu pateiktą prejudicinį klausimą. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar asmenys, skrendantys atgal iš trečiosios šalies į valstybę narę, yra „keleiviai, išvykstantys iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje“, Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punkto prasme tuomet, kai skrydis pirmyn ir skrydis atgal rezervuojami tuo pačiu metu. Jei į šį klausimą būtų atsakyta teigiamai, minėtas reglamentas būtų taikomas ir, atšaukus skrydį atgal, tokie keleiviai *prima facie* turėtų teisę gauti kompensaciją.

27. Kadangi žodžio „skrydis“ daugelyje Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punkto kalbinių versijų nėra, nebūtina nagrinėti konteksto atsižvelgiant į sąvokos „skrydis“ vartojimą kitose reglamento nuostatose.

28. D. Schenkel nurodo, kad sąvoka „užsiregistravimas skrydžiui“ („Antreten eines Fluges“) įprastai reiškia visus skrydžio etapus, įskaitant skrydį atgal. Kitose Reglamento Nr. 261/2004 kalbinėse versijose vartojama sąvoka „išvykimas“ (arba panaši

sąvoka) reiškia visos kelionės pradžią. Be to, dažniausiai visi skrydžiai kelionei pirmyn ir atgal rezervuojami sudarant vieną sutartį, o keleivis gauna vieną bilietą.

29. Jei, kaip aiškina D. Schenkel, Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalyje (tekste vokiečių kalba) minima skrydžio sąvoka reikštų tik vežimo atkarpą Bendrijoje, tai būtų nesuderinama su reglamento tikslu užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį. Keleiviai netektų apsaugos už Bendrijos ribų, kur jos jiems labiausiai reikia. Pagal Varšuvos ir Monrealio konvencijas kelionė pirmyn ir atgal suprantama kaip skrydis iš taško A į tašką B ir atgal. Jei Bendrijos teisės aktų leidėjas būtų norėjęs nukrypti nuo šių konvencijų susiaurindamas skrydžio sąvoką ir apibrėždamas ją kelionės etapą, jis būtų aiškiai įgyvendinęs šiuos ketinimus.

30. Kitos rašytines pastabas pateikusios bylos šalys vieningai teigia, kad skrydis pirmyn ir skrydis atgal nėra vienas „skrydis“ pagal Reglamentą Nr. 261/2004.

Dėl 3 straipsnio 1 dalies

31. Atsižvelgiant į įprastinę Reglamento 3 straipsnio 1 dalyje minimų sąvokų

¹⁵ — Šios išvados 6–8 punktai.

„užsiregistravę į skrydį <...> oro uoste“ (vokiečių kalba) ir „išvykstantys iš oro uosto“ (kitomis kalbomis) prasmę, jos abi susijusios su konkrečia kelione orlaiviu į vieną pusę. Kai kelionės pirmyn ir atgal metu rengiamasi skrydžiui atgal, išvykimas pradiniu skrydžiu pirmyn jau nebeaktualus. Jei asmuo registruojasi skrydžiui iš Singapūro atgal į Romą, paprastai nebus sakoma, kad jis yra „užsiregistravęs skrydžiui“ iš Romos. Taip pat negalima pasakyti, kad jis „išvyksta“ iš Romos.

32. Jei Bendrijos teisės aktų leidėjas norėjo, kad skirtingomis kalbomis 3 straipsnio 1 dalyje vartojamos sąvokos apimtų ir skrydį atgal, buvo paprasta šias nuostatas suformuluoti kitaip. Buvo galima atitinkamame punkte paaiškinti, kad visa kelionė pirmyn ir atgal turi būti vertinama atsižvelgiant į pirmojo kelionės skrydžio išvykimo vietą.

33. D. Schenkel siūlomas dabartinės 3 straipsnio 1 dalies redakcijos aiškinimas reikalauja, pirma, vertinti kelionę pirmyn ir atgal kaip vieną skrydį ir, antra, vertinti tokį skrydį kaip skrydį „į“ pradinio išvykimo vietą. Keleiviams garantuojamos apsaugos atžvilgiu tai galėtų turėti toliau aprašytą poveikį. Keleiviui, kuris kelionę pirmyn ir atgal pradėjo iš Bendrijoje esančio oro uosto (į trečiąją šalį ir atgal), bus taikoma apsauga tiek skrendant pirmyn, tiek atgal neatsižvelgiant į tai, kas yra vežėjas. Tačiau keleiviui, kuris savo kelionę pirmyn ir atgal pradėjo iš trečiosios šalies oro uosto (į Bendrijoje esantį oro uostą ir atgal), reglamente numatyta apsauga nebūtų taikoma. Net jeigu jis skrenda su Bendrijos

oro vežėju, jis neskris į „oro uostą, esantį valstybės narės teritorijoje, kuriai taikoma Sutartis“.

34. Teisės aktą buvo galima parengti taip, kad jis kelionę Europos Sąjungoje pradėjusiems keleiviams suteiktų didžiausią įmanomą apsaugą kitų keleivių, kurie kelionę pradėjo trečiojoje šalyje, nenaudai. Tačiau teisės aktų leidėjas pasirinko kitokį sprendimą.

35. Tačiau, remiantis tiesiogine šios nuostatos reikšme, ji apima visus skrydžius pirmyn iš „oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, kuriai taikoma Sutartis“, (3 straipsnio 1 dalies a punktas) ir tik tuos skrydžius atgal, kuriuos vykdo Bendrijos oro vežėjas (3 straipsnio 1 dalies b punktas).

Dėl reglamento tikslo

36. Akivaizdu, kad Reglamentu Nr. 261/2004 siekiama užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį ir sugriežtinti Reglamentu Nr. 295/91 nustatytus apsaugos standartus.

37. Taip pat matyti, kad Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalis riboja šios apsaugos apimtį. Ji taikoma visiems keleiviams, išvykstantiems iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje. Keleiviams, vykstantiems iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto į oro uostą, esantį valstybės narės teritorijoje, ji taikoma tik tada, kai jie skrenda su Bendrijos oro vežėju¹⁶.

38. Iš reglamento parengiamųjų dokumentų matyti, kad vyko konkretūs svarstymai dėl tinkamos pasiūlyto naujo reglamentavimo apimties skrydžiams iš trečiųjų šalių oro uostų į Bendriją.

39. Pagal pradinio Komisijos projekto¹⁷ 3 straipsnio 1 dalį reglamentas turėjo būti taikomas keleiviams, vykstantiems iš trečiosios šalies į valstybę narę, jei jie sudarė sutartį su Bendrijos oro vežėju arba turizmo kelionių organizatoriumi dėl kelionės paketo, kuris buvo siūlomas parduoti Bendrijos teritorijoje.

40. Vėlesniame Tarybos dokumente, parengtame po diskusijų COREPER ir atitinkamoje Tarybos darbo grupėje, kuriame išdėstytas peržiūrėtas reglamento projektas, nurodoma, kad vienas iš dviejų „svarbių neišspręstų

klausimų“ konkrečiai susijęs su reglamento taikymo apimtimi skrydžių iš trečiųjų šalių atžvilgiu, kuri dabar apibrėžta Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies b punkte¹⁸. Ilgas paaiškinimas išnašoje dėl šio punkto teksto (tuo metu jis atitiko galiausiai priimtą tekstą) atskleidžia, kad kai kurios valstybės narės pasisakė už apsaugos taikymą ir trečiosios šalies oro uoste skrydžiui į Bendrijoje esančią paskirties vietą užsiregistravusiems keleiviams, o kitos valstybės tam prieštaravo; be to, (įvairiais aspektais) buvo svarstomos galimos eksteritorialumo, negalėjimo taikyti ir keleivių diskriminavimo problemos¹⁹.

41. Pirmininkaujanti valstybė narė kitą savaitę pateikė nepakeistą, be kitų, ir 3 straipsnio 1 dalies b punkto tekstą. Vis dėlto ji paprašė delegacijų pareikšti nuomonę dėl galimybės Tarybos posėdžio protokole įrašyti valstybių narių pareiškimą dėl tuometinio 19 straipsnio („Ataskaita“), kuriame paragintų Komisiją rengiant šiame straipsnyje numatytą ataskaitą skirti ypatingą dėmesį galimybei išplėsti reglamento taikymo sritį

18 — 2002 m. lapkričio 22 d. Tarybos ataskaita 14444/1/02 REV 1. Šio dokumento versijos lietuvių kalba nėra, su versija anglų kalba galima susipažinti adresu <http://register.consilium.europa.eu>.

19 — 2005 m. vasario 16 d. pranešime spaudai (paskelbtas Reglamento Nr. 261/2004 įsigaliojimo išvakarėse) Komisija, aiškindama, kodėl naujasis reglamentas netaikomas ne Bendrijos oro vežėjo vykdomiems skrydžiams iš trečiosios šalies į valstybę narę, užsiminė apie galimas eksteritorialumo problemas.

16 — Jau vien šios keleivių kategorijos įtraukimas išplėtė Reglamente Nr. 295/91 numatytą apsaugą. Žr. Reglamento Nr. 261/2004 šestą konstatuojamąją dalį.

17 — 2001 m. gruodžio 21 d. COM(2001) 784 (galutinis).

skrydžiams iš trečiosios šalies oro uostų į Bendriją²⁰.

42. 2002 m. gruodžio mėn. viduryje Taryba pasiekė politinį susitarimą dėl bendrosios pozicijos reglamento projektui, o siūlytas pareiškimas Tarybos posėdžio protokole redakcinio pobūdžio pakeitimu buvo perkeltas į 19 straipsnio tekstą²¹. Oficialiai paskelbtas reglamentas reikalauja, kad Komisija pateiktų atskaitą „pirmiausia dėl <...> galimo šio reglamento taikymo srities išplėtimo įtraukiant keleivius, sudariusius sutartį su Bendrijos oro vežėju arba turinčius skrydžio rezervavimą, kuris yra organizuotos turistinės kelionės <...> dalis ir kurie vyksta iš trečiosios šalies oro uosto į valstybėje narėje esantį oro uostą, kai skrydžius vykdo ne Bendrijos oro vežėjai“²².

43. Atsižvelgdama į šį kontekstą, negaliu sutikti, kad Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalį reikėtų aiškinti taip, kad ji apima keleivį, skrendantį iš trečiosios šalies atgal į valstybę narę, kai skrydį vykdo ne Bendrijos oro vežėjas.

44. Apskritai parengiamuosius dokumentus iš tiesų reikia vertinti atsargiai. Be to, palyginti su kitais aiškinimo metodais, rėmimasis jais yra tik antraeilis²³. Nepaisant to, Teisingumo Teismas rasdavo progų jais pasinaudoti kaip pagalbine priemone, nustatant teisės aktų leidėjo ketinimus, visų pirma tais atvejais, kai jie patvirtina išvadą, padarytą remiantis kitais aiškinimo metodais²⁴.

45. Norėčiau tik papildyti, kad jeigu D. Schenkel siūlomas galiojančios Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punkto redakcijos aiškinimas būtų teisingas, tai dauguma (nors ne visi)²⁵ „keleivių, sudariusių sutartį su Bendrijos oro vežėju arba turinčių skrydžio, kuris yra organizuotos turistinės kelionės <...> dalis, rezervavimą ir kurie vyksta iš trečiosios šalies oro uosto į valstybėje narėje esantį oro uostą, kai skrydžius vykdo ne Bendrijos oro vežėjai“²⁶, jau būtų įtraukti į šio reglamento taikymo sritį. Todėl Tarybos aiškiai įtrauktas reikalavimas pateikti atskaitą šiuo klausimu netektų didžios dalies prasmės.

20 — 2002 m. lapkričio 28 d. Tarybos atskaita 14724/02. Šio dokumento versijos lietuvių kalba nėra, su versija anglų kalba galima susipažinti adresu <http://register.consilium.europa.eu>.

21 — Žr. 2002 m. gruodžio 16 d. Tarybos atskaitą 15595/02. Šio dokumento versijos lietuvių kalba nėra, su versija anglų kalba galima susipažinti adresu <http://register.consilium.europa.eu>.

22 — Reglamento Nr. 261/2004 17 straipsnio pradžia ir antra įtrauka.

23 — Žr. generalinio advokato A. Tizzano išvados byloje *Bowden* (2001 m. spalio 4 d. Sprendimas, C-133/00, Rink. p. I-7031) 30 punktą.

24 — Pavyzdžiui, žr. 1998 m. birželio 11 d. Sprendimo *Kuusijärvi* (C-275/96, Rink. p. I-3419) 46 punktą.

25 — Remiantis tokiu aiškinimu šioms grupėms priklausantys keleiviai, kurie *pradėjo* savo kelionę trečiojoje šalyje, nepatektų į reglamento taikymo apimtį; žr. šios išvados 33 punktą.

26 — Jei D. Schenkel pateiktas „skrydžio“ ir (arba) „išvykimo“ sąvokų aiškinimas būtų teisingas, kiltų abejonių dėl pačių reikalavimo pateikti atskaitą sąlygų.

Skrydžio pirmyn ir atgal rezervavimo tuo pačiu metu reikšmė

46. Paprastai produkto ar paslaugos savybės nepriklauso nuo jų įsigijimo būdo. Todėl man nėra visiškai aišku, kodėl skrydžio pirmyn ir skrydžio atgal rezervavimo būdas turėtų daryti įtaką atsakymui į klausimą, ar kelionė pirmyn ir atgal yra vienas „skrydis“ iš oro uosto, kuriame pradedama ši kelionė. Pavyzdžiui, vienu komerciniu sandoriu galima įsigyti keletą kelionių tik pirmyn arba tik atgal, vieną ar kelias (skirtingas) keliones pirmyn ir atgal arba sezono bilietą, kuris suteiktų teisę skristi daugelį kartų.

47. Tačiau prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas ir D. Schenkel mano, kad pagal Monrealio konvenciją kelionė pirmyn ir atgal yra vienas skrydis, jei ji rezervuojama sudarant vieną sutartį. Pagal Monrealio konvencijos 1 straipsnio 2 dalį „tarptautinis vežimas“ atliekamas, kai pagal šalių susitarimą išvykimo ir atvykimo vieta yra a) abiejų valstybių, šios Konvencijos šalių, teritorijose arba b) vienos valstybės, šios Konvencijos šalies, teritorijoje, jeigu sutarto sustojimo vieta yra kitoje valstybėje. Taigi, Monrealio konvencija aiškiai numato, kad kelionėje gali būti sustojimo vieta. Konvencijos 1 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad vežimas į paskirties vietą, kurį atlieka keletas vežėjų paeiliui, „yra laikomas vienu vežimu, jeigu Šalys pripažįsta jį kaip vieningą veiklą“.

48. Galima rasti keletą teismų sprendimų (daugiausia bendrosios teisės (*common law*) sistemai priklausančių teismų), kuriuose teigiama, kad pagal 1929 m. Varšuvos konvenciją (Monrealio konvencijos pirmąją) tarptautinio pervežimo pirmyn ir atgal sutartyse numatytos kelionės pirmyn ir atgal atvykimo vieta laikoma pradinė išvykimo vieta²⁷.

49. Nors Bendrija pasirašė Monrealio konvenciją ir ši konvencija įpareigoja Bendriją²⁸, Reglamentas Nr. 261/2004 nėra konvencijai įgyvendinti skirta Bendrijos priemonė ir jis veikia lygiagrečiai su ja. Reglamente Nr. 261/2004 yra tik viena trumpa

27 — Žr. *Grein v Imperial Airways Ltd*, 1937 m. 1 K.B. 50, p. 78 ir 79, pagal L. J. Greene: „Šios sąvokos (išvykimo ir atvykimo vieta) vartojimas vienaskaita parodo, kad valstybės, konvencijos šalys, galvoja, kad kiekvienoje pervežimo sutartyje nurodyta viena išvykimo vieta ir viena atvykimo vieta. Tarpinė vieta, kurioje gali būti sustojama pervežimo metu, nėra laikoma „atvykimo vieta“. Atsižvelgiant į jos kontekstą ir, visų pirma, į aplinkybę, kad išvykimo vieta ir atvykimo vieta nustatomos būtent pagal sutartį, manyčiau, kad ši sąvoka reiškia „sutartinio pervežimo pradžios ir pabaigos vieta“. <...> Jei sutartis sudaryta dėl žiediniu maršrutu vykstančios kelionės, kuri prasideda Berlyne, jos metu aplankomos įvairios Europos sostinės ir baigiasi Berlyne, sutartinis pervežimas prasideda ir baigiasi Berlyne“. Taip pat žr. *Lee v China Airlines*, 669 F.Supp. 979 (C.D. Cal. 1987) ir *Qureshi v K.L.M. (Royal Dutch Airlines)* (1979), 41 N.S.R. (2d) 653 (du, atitinkamai JAV ir Kanadoje priimti, procesiniai sprendimai, skirti prieštaravimų dėl jurisdikcijos atmetimui). Be to, žr. Vokietijos *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis federalinis teismas) sprendimą, ZLW 1976 m., p. 255, ir *Landgericht Berlin* (Berlyno apygardos teismas) sprendimą, ZLW 1973 m., p. 304. Neraudai tokių pat sprendimų, priimtų dėl Monrealio konvencijos. Kai kurie autoriai teigia, kad tai taikoma ir šios konvencijos atžvilgiu. Pavyzdžiui, žr. E. Giumulla ir R. Schmid (red.) „Montreal Convention 1999“ (2006 m., atskirų lapų rinkinys), *Kluwer Law*.

28 — EB 300 straipsnio 7 dalyje numatyta, kad „šiam straipsnyje nustatytais sąlygomis sudaryti susitarimai yra privalomi Bendrijos institucijoms ir valstybėms narėms“. Bendrija pasirašė Monrealio konvenciją EB 300 straipsnio 2 dalies pagrindu. Žr. Tarybos sprendimą 2001/539/EB, minėtą 9 išnašoje, ir 2006 m. sausio 10 d. Sprendimo *International Air Transport Association ir kiti* (toliau – sprendimas *IATA*) (C-344/04, Rink. p. I-403) 35 ir 36 punktus.

nuoroda į konvenciją (jos preambulėje)²⁹. Šiuo požiūriu jis ženkliai skiriasi nuo Reglamento Nr. 2027/97 su pakeitimais³⁰, kuriuo įgyvendinamos konkrečios šios konvencijos nuostatos³¹. Pastarojo reglamento 2 straipsnio 2 dalyje nurodyta, kad šiame reglamente vartojamos, bet jame neapibrėžtos, sąvokos atitinka sąvokas, vartojamas konvencijoje.

50. Be to, sutinku su *Emirates*, Lenkijos ir Švedijos nuomone, ypač dėl to, kad yra akivaizdžių Monrealio konvencijos ir Reglamento Nr. 261/2004 skirtumų. Visų pirma, reglamente nevartojama tarptautinio vežimo sąvoka, kuri apibrėžta konvencijos 1 straipsnio 2 dalyje ir aiškinta įvairiuose nacionaliniuose teismuose³².

51. Man atrodo, kad nereikėtų taikyti (skirtingų) Monrealio konvencijoje įtvirtintų

terminų, siekiant apibrėžti Reglamento Nr. 261/2004 taikymo sritį tokiu būdu, kuris akivaizdžiai neatitiktų jo teksto ir parengiamųjų dokumentų.

52. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas ir D. Schenkel taip pat teigia, kad jei Reglamente Nr. 261/2004 vartojama skrydžio sąvoka neapimtų kelionės pirmyn ir atgal tuomet, kai tokia kelionė rezervuojama sudarant vieną sutartį, reglamentu suteikiama apsauga būtų mažesnė nei numatyta Monrealio konvencijoje. Tai prieštarautų aiškiai įtvirtintam reglamento tikslui užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį.

53. Aš nepritariu šiam argumentui.

29 — Keturioliktoje konstatuojamojoje dalyje konvencija minima reglamento nuostatos, skirtos atleidimui nuo atsakomybės, kontekste. Joje paprasčiausiai nurodomas ryšys tarp dviejų dokumentų, neminint jokių konkrečių nuostatų. Tai ypač gerai matyti šios konstatuojamosios dalies versijos prancūzų kalba, kuri prasideda „Tout comme dans le cadre de la convention de Montréal <...>“ (Kitu šriftu išskirta mano).

30 — 1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju (OL L 285, 1997, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 3 t., p. 489), su pakeitimais, padarytais 2002 m. gegužės 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 889/2002 (OL L 140, 2002, p. 2; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 6 t., p. 246). Atsižvelgiant į šestą pastarojo reglamento konstatuojamąją dalį, reikėjo iš dalies keisti Reglamentą Nr. 2027/97, kad jis būtų suderintas su Monrealio konvencijos nuostatomis ir taip būtų sukurta vienoda atsakomybės tarptautiniame oro transporte sistema. Konsoliduotą Reglamento Nr. 2027/97 versiją, aktualią 2002 m. gegužės 30 dieną, galima rasti adresu <http://eur-lex.europa.eu>.

31 — Žr. Reglamento Nr. 2027/97 su pakeitimais, padarytais Reglamentu Nr. 889/2002, 1 straipsnį.

32 — Žr. šios išvados 48 punktą ir jo išnašą.

54. Pirma, skiriasi Reglamento Nr. 261/2004 ir Monrealio konvencijos taikymo sritis. Reglamente reguliuojama daugelis klausimų, kuriems netaikoma konvencija. Pavyzdžiui, šis reglamentas taikomas skrydžiams, vykdomiems tik vienoje valstybėje narėje, taip pat skrydžiams iš valstybės narės į trečiąją šalį, kuri nėra konvencijos dalyvė. Kitaip nei konvencija, reglamentas taikomas atsakymo vežti ir skrydžio atšaukimo atvejais. Kita vertus, reglamento taikymo sritis ribojama teritorijos atžvilgiu. Jis netaikomas skrydžiams tarp dviejų šalių, kurios yra konven-

cijos dalyvės, tačiau nėra Bendrijos valstybės narės.

55. Tokiomis aplinkybėmis nemanau, kad būtų galima sakyti, jog bendras reglamentu teikiamos apsaugos lygis visuomet mažesnis nei pagal konvenciją vien todėl, kad tam tikrai situacijai taikoma tik konvencija.

56. Be to, Reglamentas Nr. 261/2004 papildo konvencijoje orlaivio keleiviams suteiktą apsaugą. Jis nepakeičia konvencijos. Tai matyti iš reglamento 12 straipsnio, kuris aiškiai nustato, kad jis taikomas „nepažeidžiant keleivių teisės gauti papildomą kompensaciją“.

57. Sprendime *ATA*³³ Teisingumo Teismas konstatavo, kad vėlavimas, bendrai vertinant, gali padaryti dviejų rūšių žalą, kurią reikia atlyginti skirtingomis priemonėmis. Pirmuoju atveju žala vienoda visiems keleiviams. Antruoju atveju žala susijusi su kiekvienu konkrečiu keleiviu ir todėl ji gali būti atlyginama tik vėliau ir konkrečiai³⁴. Monrealio konvencija taikoma antruoju atveju kilusiai žalai, o reglamentas numato priemones, kad pirmuoju atveju kylanti žala būtų atlyginta standartiškai ir nedelsiant. Taigi, reglamentas „paprasciausiai yra papildoma priemonė Monrealio konvencijoje

įtvirtintos priemonės atžvilgiu“³⁵. Pačios reglamente numatytos priemonės skrydžių vėlavimo atvejais „neužkerta galimybės atitinkamiems keleiviams <...> be kita ko, pareikšti ieškinį dėl minėtos žalos atlyginimo pagal Monrealio konvencijoje numatytas sąlygas“³⁶. Šios priemonės veikia „(page-rina) keleivių interesų apsaugą ir sąlygas, kuriomis jų atžvilgiu taikomas restitucijos principas“³⁷.

58. Taigi Reglamento Nr. 261/2004 teikiama apsauga skrydžių atidėjimo atveju turi papildomą pobūdį. Taip juo labiau yra dėl kompensacinių bei kitų priemonių, kurios šiame reglamente numatytos skrydžio atšaukimo ir atsisakymo vežti atvejais. Konvencija tokiais atvejais apskritai nenumato jokios keleivių apsaugos.

59. Tokiomis aplinkybėmis aš negaliu pritarti argumentui, kad Reglamente Nr. 261/2004 įtvirtintas apsaugos lygis būtų mažesnis nei numatytas konvencijoje, nebent reglamentas būtų aiškinamas tokiu būdu, kuris prieštarautų jo aiškiam tekstui, parengiamiesiems dokumentams ir nurodytam tikslui.

33 — Minėtas 28 išnašoje.

34 — 43 punktas.

35 — 44 ir 46 punktai.

36 — 47 punktas.

37 — 48 punktas.

Išvada

60. Todėl siūlau Teisingumo Teismui į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateiktusio teismo klausimą atsakyti taip:

„Keleiviai, skrendantys atgal iš trečiosios šalies į valstybę narę, nėra „keleiviai, išvykstantys iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje“, Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punkto prasme ir todėl nepatenka į asmeninę šio reglamento taikymo sritį, jei atitinkamą skrydį vykdomas oro vežėjas nėra Bendrijos oro vežėjas, net jei skrydis pirmyn ir skrydis atgal rezervuojami tuo pačiu metu.“