

TEISINGUMO TEISMO (ketvirtoji kolegija) SPRENDIMAS

2009 m. spalio 22 d.*

Byloje C-301/08

dėl *Cour de cassation* (Liuksemburgas) 2008 m. birželio 26 d. Sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2008 m. liepos 7 d., pagal EB 234 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Irène Bogiatzi, Ventouras sutuoktinė,

prieš

Deutscher Luftpool,

bendrovę Luxair, société luxembourgeoise de navigation aérienne SA,

Europos Bendrijas,

* Proceso kalba: prancūzų.

Liuksemburgo Didžiąją Hercogystę,

Foyer Assurances SA,

TEISINGUMO TEISMAS (ketvirtoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas K. Lenaerts, teisėjai R. Silva de Lapuerta, E. Juhász ir J. Malenovský (pranešėjas) ir T. von Danwitz,

generalinis advokatas J. Mazák,
posėdžio sekretorius N.anchev, administratorius,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2009 m. kovo 19 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

— I. Bogiatzi, Ventouras sutuoktinės, atstovaujamos advokato M. Thewes,

— *Société Luxair, société luxembourgeoise de navigation aérienne SA*, atstovaujamos advokatų L. Schaack ir C. Brault,

- Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės, atstovaujamos advokato J. Medernach,
- *Foyer Assurances SA*, atstovaujamos advokato J. Medernach,
- Prancūzijos vyriausybės, atstovaujamos G. de Bergues ir J. S. Pilczer,
- Europos Bendrijų Komisijos, atstovaujamos R. Vidal Puig ir E. Cujo,

susipažinęs su 2009 m. birželio 25 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

- ¹ Prašymas priimti prejudicinį sprendimą susijęs su 1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju (OL L 285, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių kalba, 7 sk., 3 t., p. 489) išaiškinimo atsižvelgiant į 1929 m. spalio 12 d. Varšuvoje pasirašytą konvenciją dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo su pakeitimais, padarytais keturiais 1975 m. rugsėjo 25 d. Monrealio papildomais protokolais (toliau – Varšuvos konvencija).

- 2 Šis prašymas pateiktas byloje tarp I. Bogiatzi ir bendrovės *Luxair* (toliau – *Luxair*) bei pagal Vokietijos teisę įsteigtos asociacijos *Deutscher Luftpool* dėl solidaraus žalos, kurią dėl nelaimingo atsitikimo I. Bogiatzi patyrė lipdama į *Luxair* lėktuvą, atlyginimo.

Teisinis pagrindas

Tarptautinės teisės aktai

- 3 Europos bendrija nėra Varšuvos konvencijos, kurią pagrindinėje byloje nagrinėjamų aplinkybių atsiradimo metu buvo pasirašiusios penkiolika Europos Sąjungos valstybių narių, šalis.
- 4 Pradinės redakcijos Varšuvos konvencija vėliau buvo keletą kartų papildyta ir pakeista 1955 m. rugsėjo 28 d. Hagos protokolu, 1961 m. rugsėjo 18 d. Gvadalacharos protokolu, 1971 m. kovo 8 d. Gvatemalos protokolu ir 1975 m. rugsėjo 25 d. keturiais papildomais Monrealio protokolais.
- 5 Varšuvos konvencijos 29 straipsnyje nurodyta:

„1. Teisė į ieškinį prarandama, jei ieškinys dėl atsakomybės nebus pareikštas per du metus nuo atvykimo dienos arba nuo tos dienos, kai orlaivis turėjo atvykti, arba nuo vežimo nutrūkimo dienos.

2. Termino skaičiavimo tvarką nustato įstatymas teismo, kuriam įteiktas ieškinys.“

Bendrijos teisės aktai

6 Pirmosios penkios Reglamento Nr. 2027/97 konstatuojamosios dalys suformuluotos taip:

- „(1) kadangi laikantis bendros transporto politikos reikia padidinti nelaimingus atsitikimus patyrusių keleivių apsaugą;
- (2) kadangi atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju taisyklės reglamentuoja 1929 m. spalio 12 d. Varšuvoje pasirašyta Konvencija dėl tam tikrų tarptautinių oro transporto vežimų taisyklių unifikuojimo arba ta Konvencija su pakeitimais, padarytais 1955 m. rugsėjo 28 d. Hagoje, ir 1961 m. rugsėjo 18 d. Gvadalaharoje sudaryta Konvencija – nesvarbu, kuri iš jų būtų taikoma, toliau kiekviena vadinama „Varšuvos konvencija“; kadangi Varšuvos konvencija pasaulyje yra taikoma ir keleiviams, ir oro vežėjams;
- (3) kadangi Varšuvos konvencijos nustatytos atsakomybės ribos pagal šiandieninius ekonomikos ir socialinius standartus yra pernelyg žemos ir dažnai tampa ilgų teismo procesų, kenkiančių oro transporto įvaizdžiui, priežastimi; kadangi dėl to valstybės narės jau yra įvairiai padidinusios tas atsakomybės ribas ir vidaus aviacijos rinkoje jau egzistuoja skirtingos vežimo nuostatos ir sąlygos;

- (4) kadangi reikia atsižvelgti ir į tai, kad Varšuvos konvencija yra taikoma tik tarptautiniam transportui; kadangi vidaus aviacijos rinkoje skirtumas tarp vidaus ir tarptautinio transporto buvo panaikintas; kadangi dėl to ir vidaus, ir tarptautiniam transportui reikėtų nustatyti tą patį atsakomybės lygį ir pobūdį;
- (5) kadangi gerokai vėluojama iš naujo peržiūrėti ir pataisyti visą Varšuvos konvenciją ir ateityje bus pateiktos vienodesnės ir plačiau tarptautiniu mastu taikytinos nuostatos dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju; kadangi daugiašalėse derybose ir toliau turėtų būti stengiamasi didinti Varšuvos konvencijoje nustatytas atsakomybės ribas“.

7 To paties reglamento 7 konstatuojamoji dalis suformuluota taip:

„<...> reikia panaikinti visas piniginės atsakomybės ribas, kaip apibrėžta Varšuvos konvencijos 22 straipsnio 1 dalyje, arba kitas teisinės ar sutartines ribas atsižvelgiant į šiuo metu tarptautiniu mastu egzistuojančias tendencijas“.

8 Reglamento Nr. 2027/97 2 straipsnio 1 dalyje apibrėžtos „oro vežėjo“, „Bendrijos oro vežėjo“, „asmens, turinčio teisę gauti kompensaciją“, „ekiu“, „SST“ ir „Varšuvos konvencijos“ sąvokos.

9 Reglamento Nr. 2027/97 2 straipsnio 2 dalyje numatyta:

„Šiame reglamente vartojamos sąvokos, neapibrėžtos 1 dalyje, atitinka sąvokas, vartojamas Varšuvos konvencijoje.“

10 Šio reglamento 5 straipsnio 1 ir 3 dalyse skelbiama:

„1. Bendrijos oro vežėjas nedelsdamas ir bet kuriuo atveju ne vėliau kaip per penkiolika dienų po to, kai buvo nustatyta fizinio asmens, turinčio teisę gauti kompensaciją, tapatybę, išmoka tokius išankstinius mokėjimus, kokie gali būti reikalingi neatidėliotinoms ekonominėms reikmėms tenkinti proporcingai įvertinus patirtus sunkumus.

<...>

3. Išankstinis mokėjimas nėra atsakomybės pripažinimas ir gali būti padengiamas išmokant paskesnes sumas remiantis Bendrijos oro vežėjo atsakomybe, bet nėra grąžintinas, išskyrus 3 straipsnio 3 dalyje numatytus atvejus arba tuomet, kai vėliau įrodoma, kad žala buvo padaryta dėl išankstinį mokėjimą gavusio asmens neatsargumo ar jam prisidedant prie žalos atsiradimo arba kai tas asmuo neturi teisės gauti kompensaciją.“

11 Reglamentas Nr. 2027/97 iš dalies pakeistas 2002 m. gegužės 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 889/2002 (OL L 140, p. 2), tačiau šis pakeitimas nagrinėjamam ginčui netaikomas.

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

- 12 1998 m. gruodžio 21 d. lipdama į *Luxair* lėktuvą Liuksemburgo oro uoste I. Bogiatzi parkrito ant asfalto ir susižeidė.
- 13 2003 m. gruodžio 22 d. ji padavė pagal Vokietijos civilinę teisę įsteigtą draudikų nuo oro vežėjų rizikos asociaciją *Deutscher Luftpool* ir *Luxair* į Liuksemburgo apylinkės teismą (*Tribunal d'Arrondissement de Luxembourg*), remdamasi Reglamentu Nr. 2027/97 ir pakeista bei papildyta Varšuvos konvencija. I. Bogiatzi ieškinys, pareikštas praėjus penkeriems metams po pagrindinėje byloje nagrinėjamų aplinkybių atsiradimo, pripažintas nepriimtiniu. Šis teismas nusprendė, kad Varšuvos konvencijos 29 straipsnyje numatytas dvejų metų terminas, kuriam suėjus prarandama teisė pareikšti ieškinį dėl atsakomybės, yra naikinamasis terminas, kuris negali būti nei sustabdytas, nei nutrauktas.
- 14 Apeliacinis teismas patvirtino ieškinio nepriimtinumą. Todėl I. Bogiatzi pateikė kasacinį skundą *Cour de cassation*.
- 15 Tokiomis aplinkybėmis *Cour de cassation* nusprendė sustabdyti bylą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:
- „1. Ar [Varšuvos konvencija], iš dalies pakeista 1955 m. rugsėjo 28 d. Hagoje, į kurią [Reglamente Nr. 2027/97] daroma nuoroda, yra Bendrijos teisės sistemos normų, kurias Teisingumo Teismas turi jurisdikciją aiškinti pagal EB 234 straipsnį, dalis?
 2. Ar įvykio metu, t. y. 1998 m. gruodžio 21 d., galiojusios redakcijos [Reglamentas Nr. 2027/97] turi būti aiškinamas taip, kad tiesiogiai jame nereglamentuojamais

klausimais skrydžiui tarp Bendrijos valstybių narių lieka taikomos Varšuvos konvencijos nuostatos, konkrečiai kalbant, 29 straipsnis?

3. Tuo atveju, jei būtų teigiamai atsakyta į pirmąjį ir antrąjį klausimus, ar Varšuvos konvencijos 29 straipsnis, atsižvelgiant į [Reglamentą Nr. 2027/97], turi būti aiškinamas taip, kad jame numatytas dvejų metų terminas gali būti sustabdytas ar nutrauktas, o vežėjas arba jo draudikas gali jo atsisakyti aktu, kurį nacionalinis teismas laiko reiškiančiu atsakomybės pripažinimą?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo

- 16 Pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį klausimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar Varšuvos konvencija yra Bendrijos teisės sistemos normų, kurias Teisingumo Teismas turi jurisdikciją aiškinti pagal EB 234 straipsnį, dalis.
- 17 Pirmiausia reikia atsakyti į teiginį, *Luxair* pateiktą pagrindinėje byloje, kad Teisingumo Teismas iš tikrųjų turės ne aiškinti Varšuvos konvenciją, bet taikyti EB 307 straipsnį, pagal kurį, esant prieštaravimui tarp Bendrijos normos ir ankstesnio nei EB sutartis susitarimo, viršenybės principas neturi poveikio valstybės narės įsipareigojimams trečiosioms šalims.
- 18 Šiuo atžvilgiu reikia priminti, kad EB 307 straipsnio pirmąja pastraipa, kaip matyti iš nusistovėjusios teismo praktikos, laikantis tarptautinės teisės principų siekiama patikslinti, kad Sutarties taikymas neveikia atitinkamos valstybės narės įsipareigojimų

gerbti iš ankstesnio susitarimo kylančias trečiųjų šalių teises ir vykdyti įsipareigojimus (žr. 1980 m. spalio 14 d. Sprendimo *Burgoa*, 812/79, Rink. p. 2787, 8 punktą; 2003 m. lapkričio 18 d. Sprendimo *Budějovický Budvar*, C-216/01, Rink. p. I-13617, 144 ir 145 punktus; 2009 m. kovo 3 d. Sprendimo *Komisija prieš Austriją*, C-205/06, dar nepaskelbto Rinkinyje, 33 punktą ir sprendimo *Komisija prieš Švediją*, C-249/06, dar nepaskelbto Rinkinyje, 34 punktą).

19 Tačiau iš nusistovėjusios teismo praktikos taip pat išplaukia, kad susitarimo, sudaryto iki Sutarties įsigaliojimo, nuostatomis negali būti remiamasi Bendrijos vidaus santykiuose (žr., be kita ko, 1988 m. rugsėjo 22 d. Sprendimo *Deserbais*, 286/86, Rink. p. 4907, 18 punktą; 1995 m. balandžio 6 d. Sprendimo *RTE ir ITP prieš Komisiją*, C-241/91 P ir C-242/91 P, Rink. p. I-743, 84 punktą ir 1996 m. liepos 2 d. Sprendimo *Komisija prieš Liuksemburgą*, C-473/93, Rink. p. I-3207, 40 punktą).

20 Todėl nereikia taikyti EB 307 straipsnio.

21 Tokiomis aplinkybėmis reikia grįžti prie iškeltos klausimo, susijusio su Teisingumo Teismo jurisdikcija aiškinti Varšuvos konvenciją.

22 Šiuo atžvilgiu pirmiausia reikia priminti, kad pagal EB 234 straipsnį Teisingumo Teismas turi jurisdikciją priimti prejudicinį sprendimą dėl šios sutarties aiškinimo ir dėl Bendrijos institucijų priimtų aktų galiojimo bei aiškinimo.

23 Pagal nusistovėjusią teismo praktiką, laikantis EB 300 ir 310 straipsnių, Tarybos sudarytas susitarimas, kiek jis susijęs su Bendrija, yra vienos Bendrijos institucijų priimtas aktas EB 234 straipsnio pirmosios pastraipos b punkto prasme. Tokio susitarimo nuostatos nuo jo įsigaliojimo dienos yra sudėtinė Bendrijos teisės sistemos dalis (žr. 1974 m. balandžio 30 d. Sprendimo *Haegeman*, 181/73, Rink. p. 449, 4–

6 punktus; 1987 m. rugsėjo 30 d. Sprendimo *Demirel*, 12/86, Rink. p. 3719, 7 punktą; 1999 m. birželio 15 d. Sprendimo *Abdersson ir Wåkerås-Andersson*, C-321/97, Rink. p. I-3551, 26 punktą ir 2007 m. rugsėjo 11 d. Sprendimo *Merck Genéricos - Produtos Farmacêuticos*, C-431/05, Rink. p. I-7001, 31 punktą)

- 24 Pagrindinėje byloje akivaizdu, kad Bendrija nėra Varšuvos konvencijos susitariančioji šalis. Todėl Teisingumo Teismas iš principo neturi jurisdikcijos prejudicinio sprendimo priėmimo tvarka aiškinti šios konvencijos nuostatų (žr. 1973 m. lapkričio 27 d. Sprendimo *Vandeweghe ir kt.*, 130/73, Rink. p. 1329, 2 punktą ir 1998 m. lapkričio 12 d. Nutarties *Hartmann*, C-162/98, Rink. p. I-7083, 9 punktą).
- 25 Tačiau Teisingumo Teismas taip pat yra nusprendęs, jog jeigu pagal EB sutartį Bendrija perėmė įgaliojimus, kuriuos tarptautinės konvencijos taikymo srityje anksčiau vykdė valstybės narės, ir todėl šios konvencijos nuostatos yra privalomos Bendrijai, jis turi jurisdikciją aiškinti tokią konvenciją, net jei Bendrija jos nėra ratifikavusi (šiuo atžvilgiu žr. 1972 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *International Fruit Company ir kt.*, 21/72–24/72, Rink. p. 1219, 18 punktą; 1994 m. liepos 14 d. Sprendimo *Peralta*, C-379/92, Rink. p. I-3453, 16 punktą ir 2008 m. birželio 3 d. Sprendimo *Intertanko ir kt.*, C-308/06, Rink. p. I-4057, 48 punktą).
- 26 Pagrindinėje byloje neginčijama, kad pagrindinės bylos aplinkybių atsiradimo metu visos Bendrijos valstybės narės buvo Varšuvos konvencijos šalys.
- 27 Taigi reikia išnagrinėti, ar šioje byloje Bendrija pagal Sutartį perėmė įgaliojimus, kuriuos Varšuvos konvencijos taikymo srityje, apimančioje visus tarptautinius keleivius, bagažą ir krovinių vežimus, anksčiau vykdė valstybės narės.

- 28 Pagrindinės bylos aplinkybių atsiradimo metu Varšuvos konvencijos taikymo srityje Bendrija EB 80 straipsnio 2 dalies pagrindu buvo priėmusi tris reglamentus.
- 29 Pirmiausia paminėtinas 1991 m. vasario 4 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 295/91, nustatantis bendras kompensavimo už atsisakymą vežti reguliaru oro transportu taisykles (OL L 36, p. 5; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 306). Šiuo reglamentu tik nustatomos bendros minimalios taisyklės, taikomos keleiviams už atsisakymą juos vežti perpildytu reguliarių skrydį atliekančiu orlaiviu. Tačiau, skirtingai nei šis tik atsisakymui vežti taikomas reglamentas, Varšuvos konvencija reglamentuoja oro vežėjų atsakomybę, kylančią, be kita ko, dėl vėlavimo.
- 30 Antrasis yra 1992 m. liepos 23 d. Tarybos Reglamentas (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus reguliaraus oro susisiekimo paslaugų maršrutus ir keleivių vietų skaičiaus pasidalijimo tarp oro vežėjų teikiant reguliaraus oro susisiekimo paslaugas tarp valstybių narių (OL L 240, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 2 t., p. 3), kurio 7 straipsnyje oro vežėjams numatytas įpareigojimas apsidrausti civilinę atsakomybę už nelaimingus atsitikimus, sukeliančius, be kita ko, žalą keleiviams ar bagažui. Tačiau, skirtingai nuo Varšuvos konvencijos, šiuo reglamentu nereglamentuojamos oro vežėjų atsakomybės atsiradimo sąlygos.
- 31 Galiausiai Reglamentas Nr. 2027/97, skirtingai nei Varšuvos konvencija, taikomas tik dėl mirties, sužeidimo ar kitokio kūno sužalojimo keleivių patirtos žalos, o ne bagažui ir prekėms padarytos materialinės žalos atveju.
- 32 Iš to išplaukia, kad Bendrija neprisiėmė visų įgaliojimų, kuriuos Varšuvos konvencijos taikymo srityje anksčiau vykdė valstybės narės.

- 33 Nesant visų anksčiau valstybių narių vykdytų įgaliojimų perleidimo Bendrijai, vien dėl to, kad pagrindinės bylos aplinkybių atsiradimo metu visos jai priklausančios valstybės buvo Varšuvos konvencijos susitariančiosios šalys, šios konvencijos normos, kurių pati Bendrija nepatvirtino, negali jai tapti privalomos (žr. minėto sprendimo *Intertanko ir kt.* 49 punktą).
- 34 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į pirmąjį klausimą reikia atsakyti, kad Varšuvos konvencija nėra Bendrijos teisės sistemos normų, kurias Teisingumo Teismas turi jurisdikciją aiškinti pagal EB 234 straipsnį, dalis.

Dėl antrojo klausimo

- 35 Kadangi Reglamentas Nr. 2027/97 patenka į Varšuvos konvencijos, kurios šalys pagrindinės bylos aplinkybių atsiradimo metu buvo visos Bendrijos valstybės narės, taikymo sritį, atsižvelgęs į Bendrijos teisės viršenybės principą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas antruoju klausimu iš esmės klausia, ar Reglamentą Nr. 2027/97 reikia aiškinti taip, kad juo nedraudžiama taikyti įvairias šios konvencijos nuostatas, be kita ko, jos 29 straipsnį, situacijai, kai keleivis reikalauja pripažinti oro vežėjo atsakomybę už žalą, kurią patyrė skrisdamas tarp Bendrijai priklausančių valstybių narių.
- 36 Iš pradžių reikia konstatuoti, kad pagal Varšuvos konvencijos 29 straipsnį nelaimingo atsitikimo atveju ieškinys dėl atsakomybės oro vežėjams turi būti pareikštas, kad ši teisė nebūtų prarasta, per dvejus metus nuo orlaivio atvykimo, turėjimo atvykti į paskirties punktą arba vežimo nutūkimo dienos. Kita vertus, Reglamente Nr. 2027/97 nėra nuostatos, kuria būtų aiškiai nustatytas tokio ieškinio dėl atsakomybės senaties terminas, ir nėra aiškos nuorodos į šios konvencijos 29 straipsnį.

- 37 I. Bogiatzi iš esmės tvirtina, jog kadangi Reglamente Nr. 2027/97 nėra aiškos nuorodos į pagrindinėje byloje taikytinas Varšuvos konvencijos nuostatas ir aiškaus nurodymo apie galimybę šios konvencijos nuostatas, ypač jos 29 straipsnį, taikyti nagrinėjamai bylai, šis reglamentas turi būti taikomas ir aiškinamas autonomiškai.
- 38 Būtina konstatuoti, kad neįmanoma atsakyti į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo klausimą vadovaujantis vien Reglamento Nr. 2027/97 formuluotėmis bei kontekstu.
- 39 Tokiomis aplinkybėmis reikia priminti, kad pagal nusistovėjusią teismo praktiką, aiškinant Bendrijos teisės nuostatą, reikia atsižvelgti ne tik į joje pavartotas sąvokas, bet ir į kontekstą bei teisės akto, kuriam ji priklauso, tikslus (šiuo atžvilgiu žr., be kita ko, 2000 m. gegužės 18 d. Sprendimo *KVS International*, C-301/98, Rink. p. I-3583, 21 punktą; 2006 m. lapkričio 23 d. Sprendimo *ZVK*, C-300/05, Rink. p. I-11169, 15 punktą; 2009 m. vasario 12 d. Sprendimo *Klarenberg*, C-466/07, dar nepaskelbto Rinkinyje, 37 punktą).
- 40 Kalbant apie Reglamentu Nr. 2027/97 siekiamą tikslą, iš 1 konstatuojamosios dalies matyti, kad juo laikantis bendros transporto politikos siekiama padidinti nelaimingus atsitikimus patyrusių keleivių apsaugą.
- 41 Be kita ko, iš Reglamento Nr. 2027/97 parengiamųjų dokumentų ir jo 3, 5 ir 15 konstatuojamųjų dalių matyti, kad šis noras padidinti keleivių, nukentėjusių dėl skrendant įvykusių nelaimingų atsitikimų, apsaugą lėmė konkrečių nuostatų, kurios oro transportui tarp Bendrijos valstybių narių pakeičia kai kurias Varšuvos konvencijos nuostatas, priėmimą laukiant išsamaus šios konvencijos peržiūrėjimo ir pataisymo.

- 42 Bendrijos teisės aktų leidėjas nusprendė, kad būtent Varšuvos konvencijoje nustatytos oro vežėjų atsakomybės ribos yra pernelyg žemos Reglamento Nr. 2027/97 rengimo metu buvusių ekonominių ir socialinių sąlygų atžvilgiu. Todėl jis siekė padidinti kai kurias ribas.
- 43 Be to, iš Reglamento Nr. 2027/97 2 ir 4 konstatuojamųjų dalių bei 2 straipsnio 2 dalies matyti, jog šiuo reglamentu nenumačius galimybės netaikyti Varšuvos konvencijos siekiant didinti keleivių apsaugos lygį, ši apsauga reiškia, kad minėtas reglamentas yra papildomas ir lygiavertis konvencijoje įvirtintai sistemai.
- 44 Tačiau Varšuvos konvencijos 29 straipsnis, kiek juo reglamentuojamas tik vienas ieškinio dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingo atsitikimo atveju pareiškimo būdų, nepriklauso nuostatų, nuo kurių taikymo Bendrijos teisės aktų leidėjas norėjo nukrypti, grupei.
- 45 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į antrąjį klausimą reikia atsakyti, kad Reglamentą Nr. 2027/97 reikia aiškinti taip, kad juo nedraudžiama taikyti Varšuvos konvencijos 29 straipsnio situacijai, kai keleivis prašo pripažinti oro vežėjo atsakomybę už žalą, kurią jis patyrė skrisdamas tarp Bendrijos valstybių narių.

Dėl trečiojo klausimo

- 46 Atsižvelgiant į pirmojo klausimo atsakymą, į trečiąjį klausimą atsakyti nereikia.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

⁴⁷ 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 (ketvirtoji kolegija) nusprendžia:

- 1. 1929 m. spalio 12 d. Varšuvoje pasirašyta konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo su pakeitimais, padarytais keturiais 1975 m. rugsėjo 25 d. Monrealio papildomais protokolais, nėra Bendrijos teisės sistemos normų, kurias Teisingumo Teismas turi jurisdikciją aiškinti pagal EB 234 straipsnį, dalis.**
- 2. 1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju reikia aiškinti taip, kad juo nedraudžiama taikyti 1929 m. spalio 12 d. Varšuvoje pasirašytos konvencijos dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo su pakeitimais, padarytais keturiais 1975 m. rugsėjo 25 d. Monrealio papildomais protokolais, 29 straipsnio situacijai, kai keleivis prašo pripažinti oro vežėjo atsakomybę už žalą, kurią jis patyrė skrisdamas tarp Europos bendrijos valstybių narių.**

Parašai.