

ĢENERĀLADVOKĀTES ELEANORAS ŠARPSTONES [ELEANOR SHARPSTON]

SECINĀJUMI,

sniegti 2008. gada 6. martā¹

1. Regulā Nr. 261/2004² paredzēts, ka lidmašīnas pasažieriem lidojuma atcelšanas gadījumā ir jāizmaksā kompensācija. Tomēr šis pienākums neattiecas uz pasažieriem, kuri izlido no trešās valsts uz dalībvalsti, izmantojot ārpuskopienas gaisa pārvadātāju. Frankfurtas pie Mainas [Frankfurt am Main] Oberlandesgericht (Augstākā reģionālā tiesa) (Vācija) būtībā jautā Tiesai, vai lidojums *atpakaļ* no trešās valsts uz dalībvalsti būtu jāuzskata par daļu no lidojuma, kas sākas šai dalībvalstī, vismaz tad, ja vienlaikus rezervēts lidojums turp un atpakaļ.

dzēto aizsardzību³. Ar to tiek atcelta Regula Nr. 295/91⁴, kuras piemērošanas joma aprobežojās ar to, ka tikai attiecībā uz regulāro reisu pasažieriem, kam atteikta iekāpšana, ietilpa biļetes cenas kompensācija vai atkārtota maršruta nodrošināšana, bezmaksas pakalpojumi un minimālas kompensācijas. Jaunā regula attiecas uz visiem komercilidojumiem un pievēršas ne tikai gadījumiem, kad atteikta iekāpšana, bet arī lidojumu atcelšanai un aizkavēšanai. Tajā kompensācija pasažieriem paredzēta ne tikai tad, ja tiem tiek atteikta iekāpšana, bet arī tad, ja tiek atcelts viņu lidojums.

Atbilstošie tiesību akti*Regula Nr. 261/2004*

2. Ar Regulu Nr. 261/2004 ir iecerēts pastiprināt lidmašīnu pasažieriem Kopienā pare-

3. Regulas Nr. 261/2004 preambulas pirmajā apsvērumā noteikts, ka Kopienas rīcībai gaisa satiksmes nozarē cita starpā ir jābūt vērstai uz to, lai nodrošinātu augsta līmeņa pasažieru aizsardzību, un tai pilnā mērā ir jāņem vērā vispārējās patērētāju aizsardzības prasības.

4. Sestajā apsvērumā noteikts, ka "aizsardzība, ko piemēro pasažieriem, kuri izlido no dalībvalstu lidostām, ir jāattiecinā arī uz pasažieriem, kas izlido no lidostas trešā

1 — Oriģinālvaloda — angļu.

2 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regula (EK), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (OV L 46, 1. lpp.). Šī regula stājas spēkā 2005. gada 17. februārī.

3 — It īpaši skat. preambulas 1.–4. apsvērumu.

4 — Padomes 1991. gada 4. februāra Regula (EEK), ar ko nosaka kopīgus noteikumus iekāpšanas atteikuma kompensācijas sistēmai regulārajā gaisa satiksmē (OV L 36, 5. lpp.).

valstī un ielido dalībvalsts lidostā, ja lidojumu nodrošina Kopienas pārvadātājs^{5]}”.

vācu valodā, kas ir pamatā iesniedzējtiesas iesniegtajam jautājumam.

5. 3. pantā, kura virsraksts ir “Darbības joma”, definēta šīs regulas *ratione personae* piemērošanas joma. 3. panta 1. punktā noteikts, ka regula ir piemērojama:

a) pasažieriem, kas izlido no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums;

b) pasažieriem, kas izlido no trešās valsts lidostas uz lidostu kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums, ja vien viņi šajā trešā valstī nav saņēmuši atlīdzinājumu vai kompensāciju un par viņiem nav rūpējušies, un ja attiecīgo reisu apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Kopienas pārvadātājs”.

6. Šajā brīdī ir atbilstoši norādīt uz atšķirību starp 3. panta 1. punkta formulējumu lielākajā daļā regulas valodu un tās formulējumu

7. Vairumā valodu redakciju tiek izmantota konstrukcija, kas ir līdzīga frāzei “passengers departing from an airport” (“pasažieriem, kas izlido no lidostas”), kas ietverta 3. panta 1. punkta a) un b) apakšpunkta angļu valodas redakcijā⁶. Tomēr vācu valodas redakcijā ir ietverts vārds “lidojums”, kā rezultātā attiecīgā frāze skan šādi: “pasažieri, kuri dodas lidojumā no lidostām [...]”⁷.

8. Kā savos rakstveida apsvērumos pareizi norādījusi Francija, atšķirība starp tekstu vācu valodā un citās valodās faktiski negroza šīs tiesību normas jēgu. Došanās lidojumā ir solis, kas vienmēr tiek veikts pirms izlidošanas. Ja pasažieri izlido no lidostas, ar to tiek saprasts un ir acīmredzami, ka viņi to dara, dodoties lidojumā.

9. Atbilstoši 5. panta 1. punkta c) apakšpunktam pasažieriem, kuru lidojums tiek atcelts, ar zināmiem nosacījumiem ir tiesības no gaisa pārvadātāja saņemt kompensāciju atbilstoši 7. pantam.

5 — “Kopienas gaisa pārvadātājs” 2. panta c) punktā tiek definēts kā gaisa pārvadātājs ar derīgu uzņēmējdarbības licenci, ko izdevusi kāda Kopienas dalībvalsts saskaņā ar Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulu (EEK) Nr. 2407/92 par gaisa pārvadātāju licencēšanu (OV L 240, 1. lpp.).

6 — Šīs frāzes franču valodas redakcija ir “passagers au départ d’un aéroport”, bet spāņu — “pasajeros que partan de un aeropuerto”. Līdzīgi formulējumi ir atrodami, piemēram, holandiešu, itāļu un portugāļu valodu redakcijās.

7 — “Fluggäste, die auf Flughäfen [...] einen Flug antreten.” Līdzīga terminoloģija ir izmantota preambulas sestā apsvēruma vācu valodas redakcijā.

10. 7. panta 1. punktā ir noteikti kompensāciju apmēri, uz kuriem pasažieriem ir tiesības, ja viņiem ir atteikta iekāpšana vai ja viņu lidojums ir atcelts. Atbilstoši 7. panta 1. punkta c) apakšpunktam par lidojumiem vairāk nekā 3500 kilometru attālumā, kas nav lidojumi Kopienas iekšienē, pasažieriem ir maksājami EUR 600.

ko attiecas Direktīva 90/314/EEK⁸], un kuri izlido no trešās valsts lidostas uz dalībvalsts lidostu ar reisu, ko neveic Kopienas gaisa pārvadātāji,

[..”.

11. 12. panta 1. punktā noteikts, ka šīs regulas piemērošana neierobežo pasažiera tiesības saņemt turpmāku kompensāciju, no kuras var atskaitīt kompensāciju, kas piešķirta saskaņā ar šo regulu.

*Monreālas konvencija*⁹

12. Visbeidzot, 17. pantā noteikts:

“Komisija līdz 2007. gada 1. janvārim ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas darbību un rezultātiem, jo īpaši attiecībā uz:

13. Monreālas konvencijas, kuru Kopiena ir parakstījusi, mērķis ir modernizēt un konsolidēt Varšavas konvenciju¹⁰. Ar to cita starpā ir mēģināts aizsargāt patērētāju intereses starptautiskos avioceļojumos un nodrošināt taisnīgas, zaudējumus atlīdzinošas kompensācijas¹¹.

[..]

14. Atbilstoši 1. panta 1. punktam konvencija tiek attiecināta uz starptautiskiem pār-

— iespējamu šīs regulas darbības jomas paplašināšanu, lai to attiecinātu arī uz pasažieriem, kuriem ir līgums ar Kopienas pārvadātāju vai ir rezervēts lidojums, kurš ir daļa no kompleksa ceļojuma, uz

8 — Padomes 1990. gada 13. jūnija Direktīva par kompleksiem ceļojumiem, kompleksām brīvdienām un kompleksām ekskursijām (OV L 158, 59. lpp.).

9 — Konvencija par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, Monreāla, 1999. gada 28. maijs, Kopienas vārdā apstiprināta ar Padomes 2001. gada 5. aprīļa Lēmumu 2001/539/EK par to, kā Eiropas Kopiena noslēdz Konvenciju par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju (Monreālas konvenciju) (OV L 194, 38. lpp.).

10 — Konvencija par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, Varšava, 1929. gada 12. oktobris.

11 — Skat. preambulas otro un trešo apsvērumu.

vadājumiem ar lidaparātu. Turpinājumā 1. pantā noteikts:

“2. Šajā konvencijā “starptautiskais pārvadājums” nozīmē jebkuru pārvadājumu, kuram sākuma punkts un gala punkts saskaņā ar vienošanos starp pusēm un neatkarīgi no tā, vai pārvadājuma laikā bijis pārtraukums vai notikusi pārkraušana, atrodas divu Konvencijas dalībvalstu teritorijās vai vienas Konvencijas dalībvalsts teritorijā, ja norunātā apstāšanās vieta atrodas kādas citas valsts teritorijā pat tad, ja šī valsts nav Konvencijas dalībvalsts. [..]”

3. Pārvadājums, kuru pēc kārtas veic vairāki pārvadātāji, šajā konvencijā uzskatāms par vienotu pārvadājumu, ja neatkarīgi no tā, vai ir noslēgts viens vai vairāki līgumi, puses to ir uzskatījušas par vienotu atsevišķu operāciju [..]”¹².

Pamata tiesvedība un lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

15. Dr. Šenkels [*Dr. Schenkel*] 2006. gada martā rezervēja lidojumu turp un atpakaļ

12 — Šis pants ir gandrīz identisks Varšavas konvencijas 1. pantam.

no Diseldorfas [*Düsseldorf*] caur Dubaiju uz Manilu, izmantojot aviosabiedrības *Emirates Airlines* (turpmāk tekstā — “*Emirates*”) ¹³ pakalpojumus. *Emirates* nav Kopienas pārvadātājs.

16. Reiss atpakaļ no Manilas 2006. gada 12. martā tika atcelts. Dr. Šenkels atlidoja atpakaļ uz Vāciju divas dienas vēlāk.

17. Viņš pēc tam iesniedza prasību *Amtsgericht Frankfurt am Main* (Frankfurtes pie Mainas rajona tiesa), lai saņemtu EUR 600 kā kompensāciju par lidojuma atcelšanu, pamatojoties uz Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu un 7. panta 1. punkta c) apakšpunktu.

18. Tas, vai viņam ir tiesības saņemt šo kompensāciju, ir atkarīgs no tā, vai viņam ir piemērojama regulas 3. panta 1. punktā definētā piemērojamības personām joma.

19. *Amtsgericht* Dr. Šenkels apgalvoja, ka lidojums turp un atpakaļ bija viena lidojuma divas daļas. Līdz ar to reisa atcelšana attiecās uz lidojumu, kas sākās Vācijā ¹⁴. *Emirates*

13 — Es izmantoju šo saīsinājumu, lai apzīmētu gan sabiedrību *Emirates Airlines*, gan *Emirates Airlines Direktion für Deutschland*, kas ir lietas dalībniece pamata tiesvedībā.

14 — Attiecībā uz valsts tiesvedību ir jāatceras, ka 3. panta 1. punkta vācu valodas redakcijā tiek lietota frāze “pasažieri, kuri dodas lidojumā no lidostām”.

apgalvoja, ka lidojums turp un lidojums atpakaļ bija jāuzskata par diviem atsevišķiem lidojumiem. Līdz ar to tam kā ārpuskopienas pārvadātājam nebija jāmaksā kompensācija par atcelto reisu atpakaļ no Manilas.

vienlaicīgi rezervēti lidojumi turp un atpakaļ netiktu uzskatīti par vienu lidojumu.

20. *Amtsgericht* apmierināja Dr. Šenkela prasību. Tā uzskatīja, ka jēdziens "lidojums", kas ir izmantots Regulas Nr. 261/2004 (vācu valodas redakcijas) 3. panta 1. punkta a) apakšpunktā, aptver lidojumu turp un arī atpakaļ vismaz tad, ja tie abi rezervēti vienlaicīgi.

23. No otras puses, iesniedzējtiesa atzīmē, ka jēdziens "lidojums" citur regulā tiek izmantots, lai apzīmētu gaisa ceļojuma daļu no vienas vietas uz konkrētu galapunktu.

21. *Emirates* iesniedza apelācijas sūdzību iesniedzējtiesā.

24. Tādēļ iesniedzējtiesa jautā Tiesai:

22. Tā kā Regulas Nr. 261/2004 mērķis ir patērētāju aizsardzība, iesniedzējtiesa lidojumu turp un atpakaļ sliecas uzskatīt par vienu lidojumu, ja tie ir rezervēti vienlaicīgi. Tā atzīmē, ka atbilstoši Varšavas un Monreālas konvencijām pārvadājums, kuru pēc kārtas veic vairāki pārvadātāji, ir uzskatāms par vienotu starptautisku pārvadājumu, ja līgumslēdzējas puses to ir uzskatījušas par vienotu operāciju, kā tas ir gadījumā, ja lidojumi turp un atpakaļ ir rezervēti vienlaicīgi. Apskatāmā regula papildina šīs konvencijas, nodrošinot nekavējošu kompensāciju pasažieriem, kuri saskaras ar atceltu lidojumu. Atbilstoši tai piešķirtā aizsardzība atpalktu no konvenciju nodrošinātās aizsardzības, ja

"Vai [Regulas Nr. 261/2004] 3. panta 1. punkta a) apakšpunkts ir interpretējams tādējādi, ka "lidojuma" jēdziens katrā ziņā ietver ceļojumu no izlidošanas vietas līdz galamērķim un atpakaļ gadījumā, ja lidojums turp un lidojums atpakaļ ir ticis rezervēts vienā laikā?"

25. *Emirates*, Dr. Šenkels, Francija, Grieķija, Polija, Zviedrija un Komisija ir iesnieguši rakstiskus apsvērumus. Tiesas sēde nav tikusi lūgta un nav arī notikusi.

Vērtējums

26. Kā es esmu minējusi¹⁵, vārds “lidojums” netiek lietots lielākajā daļā 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta valodu redakciju. Tādēļ es pārformulešu iesniegto jautājumu. Iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai personas, kas dodas lidojumā atpakaļ no trešās valsts uz dalībvalsti, ir “pasažier[i], kas izlido no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā” Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta izpratnē vismaz gadījumā, ja vienlaikus rezervēts lidojums turp un lidojums atpakaļ. Ja tas tā ir, tad regula ir piemērojama un šādiem pasažieriem *prima facie* būs tiesības saņemt kompensāciju, ja tiek atcelts lidojums atpakaļ.

27. Tā kā vārds “lidojums” netiek izmantots lielākajā daļā 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta valodu redakciju, nav jāveic kontekstuāla analīze par vārda “lidojums” pielietojumu citos regulas pantos.

28. Dr. Šenkels norāda, ka “došanās lidojumā” (“Antreten eines Fluges”) parasti būtu jāsaprot tādējādi, ka šī vārdkopa attiecas uz visām lidojuma daļām, tostarp arī uz lidojumu atpakaļ. Jēdziens “došanās” (vai līdzīgi termini), kas tiek izmantots citās Regulas Nr. 261/2004 valodu redakcijās, attiecas uz

visa ceļojuma sākumu. Turklāt parasti turp un atpakaļ ceļojuma turp un atpakaļ lidojumi tiek rezervēti kā vienots darījums un pasažieris saņem vienu biļeti.

29. Dr. Šenkels apgalvo, ka, ja jēdziens “lidojums” 3. panta 1. punktā (vācu valodas redakcijā) attiektos tikai uz to lidojuma daļu, kas norisinās Kopienā, tad tiktu apdraudēts regulas mērķis, proti, augsta līmeņa pasažieru aizsardzības nodrošināšana. Pasažieriem tiktu liegta aizsardzība ārpus Kopienas, kur tiem tā ir vajadzīga visvairāk. Varšavas un Monreālas konvencijās pausts uzskats, ka lidojums turp un atpakaļ ir lidojums no A uz B un atpakaļ. Ja Kopieni likumdevējs būtu gribējis atkāpties no šo konvenciju noteikumiem, attiecinot “lidojuma” jēdzienu tikai uz vienu ceļojuma daļu, tad tas būtu skaidri norādījis, ka tā nolūks ir bijis šāds.

30. Visi pārējie lietas dalībnieki, kuri ir iesnieguši rakstveida apsvērumus, uzskata, ka lidojumi turp un atpakaļ nav viens “lidojums” Regulas Nr. 261/2004 izpratnē.

3. panta 1. punkts

31. Frāžu “dodas lidojumā no lidostām [...]” (vācu valodas redakcijā) un “izlido no

15 — 6.–8. punkts iepriekš.

lidostas” (citu valodu redakcijās) 3. panta 1. punktā parastā nozīme ir tāda, ka tās abas attiecas uz konkrētu gaisa ceļojumu vienā virzienā. Ja tiek aplūkots turp un atpakaļ ceļojuma lidojums atpakaļ, tad došanās sākotnējā lidojumā turp jau ir vēsturē. Ja kāds sēžas lidojumā atpakaļ no Singapūras uz Romu, šī persona parasti netiek aprakstīta kā tāda, kas “dodas lidojumā” no Romas. Tāpat šī persona arī “neizlido” no Romas.

32. Ja Kapienu likumdevējs būtu iecerējis, ka frāzēm, kas ir izmantotas dažādajās 3. panta 1. punkta redakcijās, būtu jāattiecas uz lidojumu atpakaļ, tad nebūtu bijis grūti šo tiesību normu formulēt citādi. Viens apakšpunkts varētu izskaidrot, ka viss ceļojums turp un atpakaļ ir jāvērtē, ņemot vērā tā lidojuma izlidošanas vietu, kas ir šī ceļojuma pirmā sastāvdaļa.

33. Dr. Šenkela izvīrītajā 3. panta 1. punkta interpretācijā tā faktiskajā formā noteikts, ka i) ceļojums turp un atpakaļ ir jāuzskata par vienu lidojumu; ii) šis lidojums ir jāuzskata par tādu, kurš notiek “uz” sākotnējās izlidošanas vietu. Šķiet, ka tas ietekmē pasažierim nodrošināto aizsardzību šādā veidā. Gadījumā, ja pasažieris uzsāk savu ceļojumu turp un atpakaļ no Kapienas lidostas (uz trešo valsti un atpakaļ), tad regula attieksies uz viņa ceļojuma turp un atpakaļ posmiem neatkarīgi no pārvaldātāja. Tomēr, ja pasažieris uzsāks savu ceļojumu turp un atpakaļ trešā valstī (uz

Kapienas lidostu un atpakaļ), uz viņu nebūs attiecināma regulas aizsardzība. Pat ja viņš lidos ar Kapienas pārvaldātāju, viņš nelidos *uz* “lidostu kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums”.

34. Būtu bijis iespējams attiecīgo normatīvo aktu formulēt tādējādi, ka tas piešķirtu plašāku aizsardzību pasažieriem, kuri sāk savu ceļojumu Eiropas Savienībā, samazinot aizsardzību, kas tiek piešķirta pasažieriem, kuri sāk ceļojumu trešā valstī. Tomēr likumdevējs ir izvēlējis to nedarīt.

35. Tā vietā šī teksta skaidrā nozīme ir tāda, ka tas attiecas uz visiem lidojumiem uz āru, kuri izlido no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums (3. panta 1. punkta a) apakšpunkts), bet tas attiecas uz lidojumiem iekšup tikai tad, ja tos nodrošina Kapienas pārvaldātājs (3. panta 1. punkta b) apakšpunkts).

Regulas mērķis

36. Ir skaidrs, ka ar Regulu Nr. 261/2004 ir mēģināts nodrošināt augsta līmeņa aizsardzību pasažieriem un uzlabot Regulā Nr. 295/91 paredzētos aizsardzības standartus.

37. Ir vienlīdz skaidrs arī, ka 3. panta 1. punkts ierobežo šīs aizsardzības apmēru. Aizsardzība attiecas uz visiem pasažieriem, kas izlido no lidostas dalībvalsts teritorijā. Pasažieri, kas izlido no lidostas trešā valstī uz lidostu dalībvalstī, ir aizsargāti tikai tad, ja tie lido, izmantojot Kopienas pārvadātāju¹⁶.

38. *Travaux préparatoires* [sagatavošanas materiāli] parāda, ka tikusi specifiski apsvērtas iecerētās jaunās regulas atbilstošā piemērošanas joma attiecībā uz lidojumiem no trešo valstu lidostām uz Kopieni.

39. Atbilstoši Komisijas sākotnējā priekšlikuma¹⁷ 3. panta 1. punktam regula būtu attiekusies uz pasažieriem, kuri izlido no trešās valsts uz dalībvalstī, ja tiem būtu noslēgts līgums ar Kopienas pārvadātāju vai tūrisma operatoru par kompleksu tūrisma pakalpojumu, kas tiek piedāvāts pārdošanai Kopienas teritorijā.

40. Padomes dokuments, kas vēlāk tika izdots pēc konsultācijām ar *COREPER* (Pastāvīgo pārstāvju komiteja) un atbilstošo Padomes Darba grupu, kurā tika piedāvāts uzlabots regulas projekts, norāda, ka viens

no diviem “galvenajiem neatrisinātajiem jautājumiem” attiecās tieši uz regulas piemērošanas jomu attiecībā uz lidojumiem no trešām valstīm, kā tas tagad definēts 3. panta 1. punkta b) apakšpunktā¹⁸. Šī apakšpunkta tekstam (kas tajā brīdī bija identisks galu galā pieņemtajam tekstam) pievienotā garā zemsvītras piezīme parāda, ka atsevišķas dalībvalstis deva priekšroku paplašinātai aizsardzībai tiem pasažieriem, kuri lidostā trešā valstī dodas lidojumā ar galamērķi Kopienā, kamēr citas dalībvalstis pretojās šai idejai; un ka (dažādā mērā) tika apspriestas iespējamās problēmas, kas saistītas ar ekstrateritorialitāti, izpildes neiespējamību un diskrimināciju starp pasažieriem¹⁹.

41. Nākamajā nedēļā prezidentūra piedāvāja nemainītu *inter alia* 3. panta 1. punkta b) apakšpunkta tekstu. Tomēr tā lūdza delegācijām apsvērt iespēju Padomes sēdes protokolā ievietot dalībvalstu paziņojumu, kas attiecas uz pantu, kas tajā stadijā bija 19. pants (ar virsrakstu “Ziņojums”), uzaicinot Komisiju šajā pantā paredzētā ziņojuma sagatavošanas gaitā īpaši pievērsties iespējai paplašināt regulas piemērošanas

16 — Tas, ka tiek iekļauta šī pēdējā pasažieru kategorija, pats par sevi paplašina aizsardzības jomu tālāk, nekā nodrošināts atbilstoši Regulai Nr. 295/91. Skat. Regulas Nr. 261/2004 preambulas sesto apsvērumu.

17 — 2001. gada 21. decembra COM(2001) 784, galīgā redakcija.

18 — Padomes 2002. gada 22. novembra Ziņojums Nr. 14444/1/02 REV 1. Tā angļu valodas redakcija ir pieejama interneta adresē <http://register.consilium.europa.eu>.

19 — Komisija savā 2005. gada 16. februāra paziņojumā presei (kas tika publicēta dienu, pirms stājās spēkā Regula Nr. 261/2004) kā paskaidrojumu par to, kāpēc jaunā regula neattiecas uz lidojumiem, ko no trešās valsts uz dalībvalsti nodrošina ārpuskopienas pārvadātāji, minēja iespējamās problēmas ar ekstrateritorialitāti.

jomu, attiecinot to arī uz lidojumiem no trešo valstu lidostām uz Kopienu²⁰.

42. 2002. gada decembrī Padome panāca politisku vienošanos par tās kopējo nostāju par regulas projektu, un ieteikums par piezīmi Padomes sēdes protokolā tika attīstīts tādejādi, ka tika sagatavots 19. panta teksta grozījumu projekts²¹. Regulas redakcijā, kas tika izsludināta, attiecīgi noteikts, ka Komisijai jāziņo “jo īpaši attiecībā uz [...] iespējamu šīs regulas darbības jomas paplašināšanu, lai to attiecinātu arī uz pasažieriem, kuriem ir līgums ar Kopienas pārvaldītāju vai ir rezervēts lidojums, kurš ir daļa no kompleksa ceļojuma [...], un kuri izlido no trešās valsts lidostas uz dalībvalsts lidostu ar reisu, ko neveic Kopienas [...] pārvaldītāji”²².

43. Šādos apstākļos man šķiet neiespējami piekrist, ka 3. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādejādi, ka tas attiecas uz pasažieri lidojumā atpakaļ no trešās valsts uz dalībvalsti, ja šo lidojumu neveic Kopienas pārvaldītājs.

44. Ir taisnība, ka pret *travaux préparatoires* parasti ir jāizturas uzmanīgi. Turklāt tos var izmantot tikai pakārtoti citām interpretācijas metodēm²³. Tomēr, paturot to prātā, Tiesa reizēm tos ir izmantojusi kā interpretācijas līdzekli, noskaidrojot likumdevēja nolūku, it īpaši, ja tie apstiprina secinājumu, kas jau ir panākts, izmantojot citādus līdzekļus²⁴.

45. Es tikai piebilstu, ka, ja Dr. Šenkela ieteiktā pastāvošā 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta interpretācija būtu pareiza, tad lielākā daļa (kaut gan ne visi)²⁵ “pasažier[i], kuriem ir līgums ar Kopienas pārvaldītāju vai ir rezervēts lidojums, kurš ir daļa no kompleksa ceļojuma, [...] un kuri izlido no trešās valsts lidostas uz dalībvalsts lidostu ar reisu, ko neveic Kopienas [...] pārvaldītāji”²⁶, jau ietilptu regulas piemērošanas jomā. Lidz ar to šajā sakarā Padomes tieši ievietotā prasība par ziņošanu būtu lielā mērā lieka.

20 — Padomes 2002. gada 28. novembra Ziņojums 14724/02. Tā angļu valodas redakcija ir pieejama interneta adresē <http://register.consilium.europa.eu>.

21 — Skat. Padomes 2002. gada 16. decembra Ziņojumu 15595/02. Šis dokuments ir pieejams arī interneta adresē <http://register.consilium.europa.eu>.

22 — 17. pants, ievads un otrais ievilkums.

23 — Skat. ģenerālvokāta Ticano [*Tizzano*] 2001. gada 8. maija secinājumus lietā C-133/00 *Bowden* (2001. gada 4. oktobra spriedums, *Recueil*, I-7031. lpp.), 30. punkts.

24 — Skat., piemēram, 1998. gada 11. jūnija spriedumu lietā C-275/96 *Kuusijärvi* (*Recueil*, I-3419. lpp.), 46. punkts).

25 — Atbilstoši šai interpretācijai šajās kategorijās ietilpstotie pasažieri, kuri ir *sākuši* savus ceļojumus trešā valstī, neietilptu regulas piemērošanas jomā: skat. iepriekš 33. punktu.

26 — Ja ir pareiza Dr. Šenkela ieteiktā terminu “lidojums” un/vai “izlido” interpretācija, tad kļūst apšaubāms pats ziņošanas pienākuma teksts.

Turp un atpakaļ lidojumu vienlaicīgas rezervēšanas nozīmīgums

46. Principā preces vai pakalpojuma raksturs nav atkarīgs no veida, kādā tas ir ticis iegādāts. Tādēļ man nav uzreiz skaidrs, kāpēc turp un atpakaļ lidojumu rezervēšanas veidam būtu jāietekmē atbilde uz jautājumu par to, vai ceļojums turp un atpakaļ būtu jāuzskata par vienu "lidojumu", kas sākas no lidostas, kas ir tikusi izmantota šī ceļojuma sākumā. Viena komercdarījuma ietvaros ir iespējams (piemēram) rezervēt vairākus ceļojumus vienā virzienā, vienu vai vairākus (atšķirīgus) ceļojumus turp un atpakaļ vai pat sezonas biļeti, kas dod tiesības uz vairākiem lidojumiem.

47. Tomēr iesniedzējtiesa un Dr. Šenkels norāda, ka Monreālas konvencijā noteikts, ka vienā darījumā rezervēts ceļojums turp un atpakaļ ir jāuzskata par vienu lidojumu. Atbilstoši Monreālas konvencijas 1. panta 2. punktam "starptautisks pārvadājums" notiek, ja saskaņā ar vienošanos starp pusēm sākuma punkts un gala punkts atrodas vai nu a) divu Konvencijas dalībvalstu teritorijās, vai b) vienas Konvencijas dalībvalsts teritorijā, bet ar norunātu apstāšanās vietu kādas citas valsts teritorijā. Līdz ar to Monreālas konvencijā noteikti ir paredzēta iespēja, ka ceļā var notikt apstāšanās. 1. panta 3. punktā noteikts, ka pārvadājums uz gala punktu, kuru pēc kārtas veic vairāki pārvadātāji, ir "uzskatāms par vienotu pārvadājumu, ja [...] puses to ir uzskatījušas par vienotu atsevišķu operāciju".

48. Atsevišķu valstu judikatūrā (lielākoties, bet ne tikai anglosakšu jurisdikcijās) ir ticis atbalstīts pieļāvums, ka atbilstoši 1929. gada Varšavas konvencijai (Monreālas konvencijas priekštece) starptautiska pārvadājuma līgumā, kas noslēgts par pārvadājumu turp un atpakaļ, šī turp un atpakaļ ceļojuma gala mērķis ir tā sākuma punkts²⁷.

49. Tomēr, kaut gan Kopena ir parakstījusi Monreālas konvenciju un tā tai ir saistoša²⁸, Regula Nr. 261/2004 nav Kopenienu tiesību akts, ar kuru tiek ieviesta šī konvencija. Drīzāk tā darbojas paralēli tai. Regulā Nr. 261/2004 konvencija ir pieminēta garā-

27 — Skat. Greene, L. J. lietā *Grein/Imperial Airways Ltd* [1937] 1 K.B. 50, 78.–79. lpp.: "Tas, ka šajā frāzē [sākuma punkts un galapunkts] tiek izmantots vienskaitlis, liecina, ka, pēc konvencijas dalībvalstu domām, katram pārvadājuma līgumam ir viens sākuma punkts un viens galapunkts. Starppunktu, kurā pārvadājums var tikt pārtraukts, neuzskata par "galapunktu". Ņemot vērā šīs frāzes kontekstu un it īpaši faktu, ka sākuma punkts un galapunkts ir jāmeklē līgumā, man šķiet, ka šis izteiciens nozīmē: "viet[ū], kurā sākas nolīgtais pārvadājums, un viet[ū], kurā beidzas nolīgtais pārvadājums". [...] Ja līgums ir noslēgts par riņķveida ceļojumu, kas sākas Berlīnē, kura laikā tiek apmeklētas dažādas Eiropas galvaspilsētas un kas beidzas Berlīnē, tad nolīgtais pārvadājums sākas Berlīnē un beidzas Berlīnē". Skat. arī spriedumu lietā *Lee/China Airlines*, 669 F.Supp. 979 (C.D.Cal. 1987), un lietā *Qureshi/K.L.M. (Royal Dutch Airlines)* (1979), 41 N.S.R. (2d) 653 (divi procesuāli lēmumi attiecīgi no ASV un Kanādas par jautājumu, vai noraidīt prasības jurisdikcijas neesamības dēļ). Turklāt Vācijā skat. *Bundesgerichtshof* lēmumu [1976] ZLW, 255, un *Landgericht Berlin* lēmumu [1973] ZLW, 304. Es neesmu varējusi atrast līdzvērtīgus avotus attiecībā uz Monreālas konvenciju. Atsevišķi akadēmiski autori uzskata, ka tie paši apsverumi attiecas arī uz šo konvenciju, Skat., piemēram, E. Giemulla un R. Schmid (red.), *Montreal Convention 1999* (2006, neiesiets) *Kluwer Law*.

28 — EKL 300. panta 7. punktā noteikts, ka "noligumi, kas noslēgti saskaņā ar šajā pantā izklāstītajiem nosacījumiem, uzliek saistības Kopenas iestādēm un dalībvalstīm". Kopena parakstīja Monreālas konvenciju, pamatojoties uz EKL 300. panta 2. punktu. Skat. Lēmumu 2001/539, minēts 9. zemsviras piezīmē, un 2006. gada 10. janvāra spriedumu lietā C-344/04 *IATA* (Krājums, I-403. lpp., 35. un 36. punkts).

mejoj tikai vienu reizi (preambulā)²⁹. Tas ir krasā pretstatā Regulai Nr. 2027/97 ar grozījumiem³⁰, kas ievieš konkrētas konvencijas daļas³¹. Šīs regulas 2. panta 2. punktā noteikts, ka tajā izmantotie jēdzieni, kas nav definēti, ir līdzvērtīgi konvencijā izmantotajiem jēdzieniem.

50. Turklāt es it īpaši piekritu *Emirates*, Polijai un Zviedrijai, ka pastāv skaidras atšķirības starp Monreālas konvenciju un Regulu Nr. 261/2004. Visbūtiskāk ir tas, ka vārdkopa "starptautisks pārvaldījums", kas ir definēta konvencijas 1. panta 2. punktā un kuru ir interpretējušas dažādu valstu tiesas³², nepārādās regulā.

51. Man šķiet, ka nebūtu jācenšas piemērot Monreālas konvencijā atrodamus (atšķirīgus)

29 — Preambulas 14. apsvērumā veikta atsauce uz konvenciju regulā paredzētās attaisnojošās tiesību normas kontekstā. Tomēr šī atsauce pēc sava rakstura ir vispārīga. Tā vienīgi sasaista abus tekstus, neminot nevienu konkrētu normu. Tas it īpaši skaidri ir redzams apsvēruma redakcijā franču valodā, kas sākas šādi: "Tout comme dans le cadre de la convention de Montréal [...] (izcēlums mans).

30 — Padomes 1997. gada 9. oktobra Regula (EK) par gaisa pārvadātāju atbildību nelaiemes gadījumos (OV L 285, 1. lpp.) ar grozījumiem, kas izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 13. maija Regulu (EK) Nr. 889/2002 (OV L 140, 2. lpp.). Atbilstoši šīs pēdējās regulas preambulas sestajam apsvērumam Regulā Nr. 2027/97 bija jāizdara grozījumi, lai to pieskaņotu Monreālas konvencijas noteikumiem, tādējādi izveidojot vienotu starptautisko gaisa pārvadātāju atbildības sistēmu. Regulas Nr. 2027/97 konsolidētā redakcija, kas ir datēta ar 2002. gada 30. maiju, ir pieejama, izmantojot interneta adresi <http://eur-lex.europa.eu>.

31 — Skat. Regulas Nr. 2027/97 1. pantu ar grozījumiem.

32 — Skat. iepriekš 48. punktu un ar to saistīto zemsvītras piezīmi.

jēdzienus, lai noteiktu Regulas Nr. 261/2004 piemērošanas jomu tādā veidā, kas skaidri atšķiras no tās teksta un likumdošanas vēstures.

52. Iesniedzējtiesa un Dr. Šenkels turklāt apgalvo, ka, ja "lidojuma" jēdziens Regulā Nr. 261/2004 neattiektos uz ceļojumu turp un atpakaļ, ja šāds ceļojums tiek rezervēts viena darījuma ietvaros, tad saskaņā ar regulu nodrošinātais pasažieru aizsardzības līmenis atpaliktu no atbilstoši Monreālas konvencijai nodrošinātā aizsardzības līmeņa. Tas būtu pretrunā šīs regulas tiešajam mērķim, kas prasa nodrošināt augstu pasažieru aizsardzības līmeni.

53. Es šim argumentam nepiekritu.

54. Pirmkārt, regulas piemērošanas joma atšķiras no konvencijas piemērošanas jomas. Daudzos aspektos regulā risinātas situācijas, uz kurām neattiecas konvencija. Piemēram, regula ir piemērojama attiecībā uz tīri iekšējiem lidojumiem dalībvalsts robežās un uz lidojumiem no dalībvalsts uz trešo valsti, kas nav konvencijas dalībvalsts. Atšķirībā no konvencijas regula attiecas uz iekāpšanas atteikumiem un lidojumu atcelšanu. No otras puses, regulas piemērošanas jomu ierobežo teritoriāli apsvērumi. Tā nav piemērojama attiecībā uz lidojumiem starp divām valstīm,

kas ir konvencijas dalībvalstis, taču nav Kopienas dalībvalstis.

55. Šajos apstākļos es neuzskatu, ka tāpēc, ka uz atsevišķu situāciju attiecas tikai konvencija, var teikt, ka atbilstoši regulai piemērotais kopējais aizsardzības līmenis noteikti ir zemāks nekā atbilstoši konvencijai piemērotais aizsardzības līmenis.

56. Otrkārt, Regulā Nr. 261/2004 papildināta aizsardzība, ko konvencija nodrošina lidmašīnu pasažieriem. Tā neaizstāj konvenciju. Tas skaidri izriet no regulas 12. panta, kurā ir tieši noteikts, ka tās piemērošana "neieerobežo pasažiera tiesības saņemt turpmāku kompensāciju".

57. Spriedumā lietā *IATA*³³ Tiesa nolēma, ka lidojumu kavēšanās vispārēji var radīt divu veidu kaitējumus, kas ir jāatlīdzina dažādos veidos. Pirmais veids ir identisks visiem pasažieriem. Otrs kaitējuma veids ir individuāls katram pasažierim, kurš ir jākompensē vēlāk individuālā kārtā³⁴. Konvencija attiecas uz otro kaitējuma veidu, bet regulā paredzēti standartizēti un tūlītēji kompensācijas pasākumi attiecībā uz pirmā veida kaitējumu. Līdz ar to regula "vienkārši darbojas agrākā stadijā nekā sistēma, kas izriet no Monreālas

konvencijas"³⁵. Regulā paredzētie pasākumi attiecībā uz lidojumu kavēšanos "paši par sevi nav šķērslis, lai attiecīgie pasažieri [...] varētu celt prasību arī par [...] zaudējumu atlīdzināšanu [konvencijā] paredzētajos apstākļos"³⁶. Drīzāk tie "uzlabo pasažieru interešu aizsardzību un apstākļus, kādos attiecībā uz tiem darbojas atlīdzināšanas princips"³⁷.

58. Līdz ar to regulas piešķirtajai aizsardzībai attiecībā uz lidojumu kavēšanos ir papildinošs raksturs. Tam tā *a fortiori* jābūt attiecībā uz kompensācijām un citiem pasākumiem, kas tajā ir paredzēti attiecībā uz lidojumu atcelšanu un iekāpšanas atteikumiem. Konvencijā pasažieriem nav paredzēta vispār nekāda aizsardzība pret šādiem atgadījumiem.

59. Šajos apstākļos es nevaru piekrist argumentam, ka, ja regula netiks interpretēta veidā, kas ir pretrunā tās burtiskajam tekstam, tās likumdošanas vēsturei un tās šķietamajam mērķim, tad atbilstoši tai nodrošinātais aizsardzības līmenis atpaliks no konvencijas nodrošinātā aizsardzības līmeņa.

33 — Minēts 28. zemsvitras piezīmē.

34 — 43. punkts.

35 — 44. un 46. punkts.

36 — 47. punkts.

37 — 48. punkts.

Secinājumi

60. Tādēļ es iesaku Tiesai uz iesniedzējtiesas jautājumu atbildēt šādi:

Pasažieri, kas lido lidojumā atpakaļ no trešās valsts uz dalībvalsti, nav uzskatāmi par “pasažieriem, kas izlido no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā”, Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta izpratnē un līdz ar to tie neietilpst šīs regulas piemērojamības personām jomā, ja attiecīgo lidojumu apkalpojošais gaisa pārvadātājs nav Kopienas pārvadātājs, pat ja vienlaikus rezervēts lidojums turp un atpakaļ.