GENERALINIO ADVOKATO
YVES BOT IŠVADA,
pateikta 2012 m. gegužės 15 d.[1]

Sujungtos bylos C-581/10 ir C-629/10

Emeka Nelson,
Bill Chinazo Nelson,
Brian Cheimezie Nelson (C-581/10)
prieš
Deutsche Lufthansa AG
(*Amtsgericht Köln* (Vokietija) pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą)
ir
TUI Travel plc,
British Airways plc,
easyJet Airline Co. Ltd,
International Air Transport Association,
The Queen (C-629/10)
prieš
Civil Aviation Authority

(High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Jungtinė Karalystė) pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Transportas — Bendros kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju — Teisė į kompensaciją skrydžio atidėjimo / vėlavimo atveju — Šios teisės suderinamumas su Monrealio konvencija“

1. Nagrinėjamos bylos susijusios su Reglamento (EB) Nr. 261/2004[2] 5, 6 ir 7 straipsnio aiškinimu ir galiojimu.

2. *Amtsgericht Köln* (Vokietija) ir *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* (Jungtinė Karalystė) pateiktais klausimais iš tiesų siekiama sužinoti, ar Teisingumo Teismui patvirtins 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendime *Sturgeon ir kt.*[3] pateiktą minėtų nuostatų aiškinimą, pagal kurį atidėtų skrydžių keleiviai gali būti prilyginti atšauktų skrydžių keleiviams teisės į kompensaciją taikymo klausimu, todėl gali pasinaudoti Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatyta teise į kompensaciją, jei dėl atidėto skrydžio praranda tris valandas ir daugiau, t. y. jei galutinę paskirties vietą pasiekia trimis ar daugiau valandų vėliau, nei iš pradžių oro vežėjo numatytas atvykimo laikas[4].

1 — Originalo kalba: prancūzų.

2 — 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas, 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, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10).

3 — C-402/07 ir C-432/07, Rink. p. I-10923.

4 — 69 punktas.

3. Šioje išvadoje siūlau Teisingumo Teismui patvirtinti šį aiškinimą ir nuspręsti, kad šio reglamento 5, 6 ir 7 straipsniai yra suderinami su 1999 m. gruodžio 9 d. Monrealyje pasirašyta Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru transporto taisyklių suvienodinimo [5], proporcingumo principu ir teisinio saugumo principu.

I – Teisinis pagrindas

A – *Tarptautinės teisės aktai*

4. Monrealio konvencija Bendrijos vardu patvirtinta Sprendimu 2001/539/EB [6] ir Europos Sąjungai įsigaliojo 2004 m. birželio 28 d.

5. Monrealio konvencijos 19 straipsnyje numatyta, kad vežėjas atsako už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo vežant oru keleivius, bagažą arba krovinius. Tačiau vežėjas neatsako už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo, jeigu jis įrodo, kad jis, jo darbuotojai ir atstovai ėmėsi visų prieinamų protingų priemonių žalai išvengti, arba tai, kad jam ar jiems buvo neįmanoma imtis šių priemonių.

6. Monrealio konvencijos 29 straipsnyje nurodyta:

„Vežant keleivius, bagažą ir krovinį, bet koks ieškinys dėl žalos atlyginimo, nesvarbu, koks jo pagrindas, ar tai būtų ši Konvencija, sutartis, teisės pažeidimas arba kas kita, gali būti pareiškiamas tik pagal šioje Konvencijoje numatytas sąlygas ir atsakomybės ribas, iš anksto nesprendžiant klausimo, kokie asmenys turi teisę pareikšti ieškinį bei kokios yra jų atitinkamos teisės. Bet kuriuo tokiu atveju baudiniai, pavyzdiniai arba bet kokie kiti neatlygintiniai nuostoliai negali būti išieškomi.“

B – *Sąjungos teisės aktai*

7. Reglamento Nr. 261/2004 1 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad Bendrijos veiksmais oro transporto srityje, be kita ko, turėtų būti siekiama užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį.

8. Šio reglamento 14 konstatuojamojoje dalyje numatyta, kad skrydžius vykdančių oro vežėjų prievolės turėtų būti ribojamos arba jiems turėtų būti taikomos išimtys tais atvejais, kai įvykio priežastis yra ypatingos aplinkybės, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių. Tokios aplinkybės gali susidaryti pirmiausia šiais atvejais: dėl politinio nestabilumo, meteorologinių sąlygų, neleidžiančių vykdyti atitinkamo skrydžio, pavojaus saugumui, netikėtai atsiradusių skrydžių saugos trūkumų ir streikų, turinčių įtakos skrydį vykdančio oro vežėjo veiklos vykdymui.

9. Pagal minėto reglamento 15 konstatuojamąją dalį turėtų būti laikoma, kad susidarė ypatingos aplinkybės, kai tam tikrą dieną dėl tam tikro orlaivio atžvilgiu priimto oro eismo valdymo sprendimo skrydis ilgam atidedamas, atidedamas iki kitos dienos arba atšaukiamas vienas ar daugiau to orlaivio skrydžių, nors atitinkamas oro vežėjas ėmėsi visų pagrįstų priemonių, kad išvengtų vėlavimų ar atšaukimų.

10. Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnyje nustatyta:

„1. Atšaukus skrydį:

<...>

5 — Toliau – Monrealio konvencija.

6 — 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimas dėl Europos bendrijos priimamos Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija) (OL L 194, p. 38; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 491).

b) oro vežėjas atitinkamiems keleiviams teikia pagalbą pagal 9 straipsnio 1 dalies a punktą ir 9 straipsnio 2 dalį, taip pat nukreipimo kitu maršrutu atveju, jei pagrįstai tikimasi, kad naujojo skrydžio išvykimo laikas bus ne anksčiau kaip kitą dieną po atšaukto skrydžio planuoto išvykimo, – 9 straipsnio 1 dalies b punkte ir 9 straipsnio 1 dalies c punkte nurodytą pagalbą;

c) atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka pagal 7 straipsnį <...>

3. Skrydį vykdantis oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos pagal 7 straipsnį, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.

<...>“

11. Šio reglamento 6 straipsnyje nurodyta:

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

a) dviem ar daugiau valandoms – 1500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju; arba

b) trims ar daugiau valandoms – visų didesnio kaip 1500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1500–3500 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 [b ir] c punktuose nurodytą pagalbą;

iii) kai atidedama ne mažiau kaip penkioms valandoms – 8 straipsnio 1 dalies a punkte nurodytą pagalbą.

2. Bet kuriuo atveju pagalba teikiama laikantis kiekvienam atstumo intervalui pirmiau nurodytų terminų.“

12. Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio „Teisė į kompensacija“ 1 dalyje numatyti kompensacijų dydžiai, atsižvelgiant į atitinkamo skrydžio atstumą. Vadovaujantis šia nuostata, keleiviai gauna 250 eurų kompensaciją visų 1 500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju, 400 eurų kompensaciją visų didesnio kaip 1 500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1 500–3 500 kilometrų atstumo skrydžių atveju bei 600 eurų kompensaciją visų skrydžių, nepatenkančių į ankstesnes grupes, atveju.

II – Pagrindinių bylų faktinės aplinkybės

A – *Byla C-581/10*

13. E. Nelson sau ir savo sūnums užsakė vietas skristi iš Lagoso į Frankfurtą prie Maino, skrydžio Nr. LH 565, lėktuvo išvykimo laikas – 2007 m. kovo 27 d. 22 val. 50 min. 2008 m. kovo 28 d. apie 2 val. skrydis atšauktas dėl techninio priekinės lėktuvo važiuoklės valdymo sistemos trūkumo. E. Nelson ir jo sūnūs buvo apgyvendinti viešbutyje. 2008 m. kovo 28 d. 16 val. jie buvo paimti iš viešbučio ir nuvežti į oro uostą, nes lėktuvas buvo pakeistas kitu iš Frankfurto prie Maino (Vokietija) atskridusiu orlaiviu. Skrydis iš Lagoso į Frankfurtą prie Maino galiausiai įvyko 2008 m. kovo 29 d. 1 valandą. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad šio skrydžio numeris buvo tas pats, t. y. LH 565, ir juo daugiausia skrido tie patys klientai, kurie buvo rezervavę bilietus 2007 m. kovo 27 d. skrydžiui. Į Frankfurtą prie Maino lėktuvas atvyko 2007 m. kovo 29 d. 7 val. 10 min., t. y. pavėlavęs daugiau nei 24 val. nuo anksčiau numatyto laiko.

14. E. Nelson teigia, kad dėl šio vėlavimo jis ir jo sūnūs įgijo teisę gauti Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalyje numatytą kompensaciją. Taigi jis pareiškė ieškinį *Amtsgericht Köln*, kuriuo iš ieškovės oro bendrovės *Deutsche Lufthansa AG* reikalauja kiekvienam iš ieškovų priteisti 600 eurų sumą pagal šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnio 1 dalį.

15. *Deutsche Lufthansa AG* teigia, kad atsižvelgiant į tai, jog skrydis įvyko, jo negalima pripažinti „atšauktu“, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 261/2004. Todėl nagrinėjamu atveju skrydis buvo tik atidėtas, o reglamente nenumatyta kompensacija dėl skrydžio atidėjimo.

16. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas sustabdė bylos nagrinėjimą, kol Teisingumo Teismas priims sprendimą sujungtose bylose *Sturgeon ir kt.* Nagrinėjimas atnaujintas paskelbus toje byloje sprendimą. Vis dėlto prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui liko abejonių dėl Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio, kaip jį išaiškino Teisingumo Teismas minėtame Sprendime *Sturgeon ir kt.*, suderinamumo su Monrealio konvencija. Todėl jis nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui prejudicinius klausimus.

B – *Byla C-629/10*

17. Pagrindinės bylos šalys yra *TUI Travel plc* (toliau – *TUI Travel*), *British Airways plc*, *easyJet Airline Co. Ltd* ir *International Air Transport Association* (Tarptautinio oro transporto asociacija, toliau – IATA) prieš *Civil Aviation Authority* (Civilinės aviacijos tarnyba, toliau – CAA).

18. *TUI Travel* priklauso 7 oro transporto bendrovės, įsikūrusios įvairiose valstybėse narėse. Šios bendrovės daugiausia vykdo užsakomuosius skrydžius *TUI Travel*, kurios pagrindinė veikla yra kelionių ir turistinių maršrutų organizavimas, vardu. IATA yra tarptautinė prekybos organizacija, kuri vienija apie 230 oro bendrovių, vykdančių 93 % tarptautinių reguliariųjų skrydžių.

19. Ginčas pagrindinėje byloje kilo dėl ieškovių prašymo CAA, kuriuo prašoma patvirtinti, jog CAA neaiškins Reglamento Nr. 261/2004 taip, kad juo įtvirtinta oro transporto bendrovių pareiga mokėti kompensacijas keleiviams dėl skrydžio atidėjimo. CAA atsisakė patvirtinti tokį aiškinimą ir nurodė, kad turi laikytis minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* Todėl ieškovės kreipėsi į *High Court of Justice (Chancery Division), High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)*. Šis teismas nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui kelis prejudicinius klausimus.

20. 2011 m. lapkričio 30 d. Teisingumo Teismo pirmininko nutartimi bylos C-581/10 ir C-629/10 buvo sujungtos, kad būtų bendrai vykdoma žodinė proceso dalis ir priimtas galutinis sprendimas.

III – Prejudiciniai klausimai

A – *Byla C-581/10*

21. *Amtsgericht Köln* pateikia Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatyta teisė į kompensaciją yra teisė į kitų netiesioginių nuostolių atlyginimą, kaip tai suprantama pagal [Monrealio konvencijos] 29 straipsnio antrą sakinį?

2. Koks Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsniu pagrįstos teisės į kompensaciją, kurios keleiviai gali reikalauti remdamiesi [minėtu Sprendimu *Sturgeon ir kt.*], kai galutinę paskirties vietą pasiekia praėjus trims ar daugiau valandų nuo oro transporto vežėjo iš pradžių planuoto atvykimo laiko, santykis su Monrealio konvencijos 19 straipsnyje numatyta teise į dėl vėlavimo atsiradusios žalos atlyginimą, atsižvelgiant į šios konvencijos 29 straipsnio antrame sakinyje nuostatą, kad netiesioginiai nuostoliai negali būti išieškomi?

3. Kaip kriterijus, kuriuo grindžiamas minėtame Sprendime *Sturgeon ir kt.* pateiktas išaiškinimas, leidžiantis išplėsti Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytos teisės į kompensaciją taikymą atidėjimo / vėlavimo atvejams, suderinamas su kriterijumi, kuriuo Teisingumo Teismas vadovavosi aiškindamas tą patį reglamentą 2006 m. sausio 10 d. Sprendime *IATA ir ELFAA* (C-344/04, Rink. p. I-403)?“

B – *Byla C-629/10*

22. *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* pateikia Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar Reglamento <...> Nr. 261/2004 5–7 straipsniai turi būti aiškinami taip, kad juose reikalaujama [šio reglamento] 7 straipsnyje numatytą kompensaciją išmokėti keleiviams, kurių skrydžiai atidedami [minėto reglamento] 6 straipsnyje pavartota šio žodžio prasme, ir, jei taip, kokiomis aplinkybėmis?

2. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai, ar Reglamento <...> Nr. 261/2004 5–7 straipsniai visiškai ar iš dalies negalioja dėl vienodo požiūrio principo pažeidimo?

3. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai, ar Reglamento <...> Nr. 261/2004 5–7 straipsniai visiškai ar iš dalies negalioja dėl: a) prieštaravimo Monrealio konvencijai; b) proporcingumo principo pažeidimo; ir (arba) c) teisinio saugumo principo pažeidimo?

4. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai, o į trečiąjį klausimą – neigiamai, kaip ir ar iš viso apriboti Teisingumo Teismo sprendimo šioje byloje galiojimą laiko atžvilgiu?

5. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai, kaip [minėtas] Sprendimas *Sturgeon ir kt.* veikia ir ar iš viso jis turi poveikio laikotarpiu nuo 2009 m. lapkričio 19 d. iki Teisingumo Teismo sprendimo šioje byloje dienos?“

IV – Vertinimas

A – *Išankstinės pastabos*

23. Kadangi kai kurie *Amtsgericht Köln* ir *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* pateikti klausimai yra susiję, siūlau Teisingumo Teismui juos nagrinėti toliau nurodyta tvarka.

24. Pirma, *Amtsgericht Köln* trečiuoju klausimu ir *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* pirmuoju klausimu iš tiesų prašo Teisingumo Teismo patvirtinti minėtame Sprendime *Sturgeon ir kt.* jo pateiktą Reglamento Nr. 261/2004 5, 6 ir 7 straipsnių išaiškinimą.

25. Antra, *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* antruoju klausimu siekia sužinoti, ar Teisingumo Teismui nusprendus peržiūrėti savo praktiką minėtame Sprendime *Sturgeon ir kt.*, minėto reglamento 5, 6 ir 7 straipsniai būtų negaliojantys dėl vienodo požiūrio principo pažeidimo.

26. Trečia, *Amtsgericht Köln* pirmasis ir antrasis klausimai bei *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* trečiasis klausimas iš esmės susiję su minėto reglamento 5, 6 ir 7 straipsnių suderinamumu su Monrealio konvencija, atsižvelgiant į tai, kad atidėto / pavėlavusio skrydžio keleiviai gali pretenduoti į Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytą kompensaciją, ir proporcingumo bei teisinio saugumo principais.

27. Ketvirta, ketvirtuoju klausimu *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* iš esmės siekia sužinoti, ar sprendimui, kurį Teisingumo Teismas turės priimti šiose bylose, turi būti taikomi galiojimo apribojimai laiko atžvilgiu, jei teismas nuspręstų, kad minėto reglamento 5, 6 ir 7 straipsniai turi būti aiškinami taip, jog oro transporto vežėjas privalo išmokėti kompensaciją keleiviui, kurio skrydis buvo atidėtas / pavėlavo.

28. Galiausiai, jei Teisingumo Teismas nuspręstų, kad minėtas nuostatas reikia aiškinti taip, jog oro vežėjas neprivalo išmokėti kompensacijos keleiviui, kurio skrydis buvo atidėtas / pavėlavo, *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* penktuoju klausimu siekia sužinoti, kokį poveikį turėtų turėti minėtas Sprendimas *Sturgeon ir kt.* laikotarpiu nuo 2009 m. lapkričio 19 d., t. y. jo paskelbimo, iki sprendimo paskelbimo nagrinėjamose bylose.

B – *Prejudiciniai klausimai*

1. Oro transporto keleivio teisė į kompensaciją skrydžio atidėjimo / vėlavimo atveju

29. Teisingumo Teismas jau turėjo galimybę nagrinėti klausimą, ar, vadovaujantis Reglamento Nr. 261/2004 5, 6 ir 7 straipsniais, oro transporto vežėjas turi mokėti kompensacijas atidėtų / pavėlavusių skrydžių keleiviams. Minėtame Sprendime *Sturgeon ir kt.* jis nusprendė, kad šie straipsniai aiškintini taip, kad teisės į kompensaciją taikymo klausimu atidėtų / pavėlavusių skrydžių keleiviai gali būti prilyginti atšauktų skrydžių keleiviams, taigi jie gali remtis šio reglamento 7 straipsnyje numatyta teise į kompensaciją, kai dėl atidėto / pavėlavusio skrydžio praranda tris valandas ar daugiau laiko, t. y. kai pasiekia galutinę paskirties vietą trimis ar daugiau valandų vėliau, nei iš pradžių oro vežėjo numatytas atvykimo laikas[7].

7 — Šio sprendimo 69 punktas.

30. Vis dėlto iš pagrindinių bylų matyti, kad oro transporto vežėjai atsisako taikyti minėtą Sprendimą ir mokėti kompensacijas tokiose situacijose atsidūrusiems keleiviams. Vežėjai teigia, kad, pirma, minėtame Sprendime *Sturgeon ir kt.* Teisingumo Teismo taikytas Reglamento Nr. 261/2004 5, 6 ir 7 straipsnių aiškinimas prieštarauja minėtame Sprendime *IATA ir ELFAA* įtvirtintam požiūriui ir, antra, Teisingumo Teismas viršijo savo įgaliojimus.

31. Minėtame Sprendime *IATA ir ELFAA* Teisingumo Teismas turėjo nagrinėti šių nuostatų galiojimo klausimą. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, be kita ko, klausė, ar Reglamento Nr. 261/2004 5, 6 ir 7 straipsniai yra negaliojantys, nes neatitinka teisinio saugumo principo.

32. Minėto Sprendimo *IATA ir ELFAA* 76 punkte Teisingumo Teismas šiuo klausimu, be kita ko, nusprendė, kad „nors Bendrijos akto preambulė gali sukonkretinti jo turinį, ja neturėtų būti remiamasi nukrypstant nuo atitinkamo akto nuostatų“. Be to, jis paaiškino, kad „iš [Reglamento Nr. 261/2004 14 ir 15 konstatuojamųjų dalių] formuluočių <...> galima suprasti, jog pagal bendrąją taisyklę ypatingų aplinkybių atveju faktinis oro vežėjas turėtų [būti] atleistas nuo visų savo įpareigojimų, o tai kelia tam tikrų neaiškumų tarp taip išreikšto Bendrijos teisės aktų leidėjų ketinimo ir pačių [šio reglamento] 5 ir 6 straipsnių <...>, [kuriais nepripažįstamas toks bendras] šio atleidimo nuo atsakomybės [pobūdis, turinio]. [Tačiau šio neaiškumo apimtis nėra tokia, kad dėl jos šiais dviem straipsniais, kurie patys yra visiškai aiškūs, įtvirtinta sistema taptų nenuosekli]“.

33. Atsižvelgdama į šį punktą, Jungtinės Karalystės vyriausybė priėjo prie išvados, kad Teisingumo Teismas pripažino, jog Reglamente Nr. 261/2004 nenumatyta jokia pareiga išmokėti kompensaciją keleiviams, kurių skrydis buvo atidėtas / pavėlavo, ir šio reglamento 15 konstatuojamąja dalimi negalima pasinaudoti, siekiant pakeisti minėto reglamento nuostatų prasmę[8]. Todėl minėtame Sprendime *Sturgeon ir kt.* Teisingumo Teismas neteisėtai grindė savo vertinimą šia konstatuojamąja dalimi ir nusprendė, kad kompensacija gali būti mokama ir dėl skrydžio atidėjimo / vėlavimo.

34. Nemanau, kad iš minėto Sprendimo *IATA ir ELFAA* 76 punkto galima daryti tokias išvadas ir kad minėtame Sprendime *Sturgeon ir kt.* pateiktas Teisingumo Teismo išaiškinimas prieštarauja pirmajame sprendime pasirinktam požiūriui.

35. Iš tiesų minėtą punktą reikia vertinti atsižvelgiant į jo kontekstą. Kaip minėta, byloje, kurioje priimtas minėtas Sprendimas *IATA ir ELFAA*, Teisingumo Teismas turėjo priimti sprendimą dėl Reglamento Nr. 261/2004 5, 6 ir 7 straipsnių galiojimo. Ieškovės teigia, kad minėto reglamento 14 ir 15 konstatuojamosiose dalyse nenuosekliai nurodyta, jog skrydžius vykdančių oro transporto vežėjų atsakomybė dėl skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui / didelio vėlavimo ypatingomis aplinkybėmis turėtų būti ribojama arba netaikoma, o šio reglamento 5 ir 6 straipsniuose, kuriais reglamentuojamos jų prievolės susidarius minėtoms aplinkybėms, toks atleidimas nuo atsakomybės nenumatytas[9].

36. Iš tiesų ieškovės stebisi, kad Reglamento Nr. 261/2004 tekste nebuvo numatyta prievolės suteikti keleiviams pagalbą ir pasirūpinti jais išimtis, jei skrydis atidedamas dėl ypatingų aplinkybių. Jų teigimu, šio reglamento 14 ir 15 konstatuojamosiose dalyse nurodyta, kad susidarius ypatingoms aplinkybėms oro transporto vežėjas turi būti atleistas nuo visų prievolių, susijusių ne tik su skrydžio atšaukimu, bet ir su jo atidėjimu / vėlavimu. Taigi jos nurodė, kad minėtas konstatuojamąsias dalis vertinant kartu su šio reglamento 6 straipsniu kyla tam tikrų neaiškumų, kurie pažeidžia teisinio saugumo principą[10].

8 — Jos pastabų byloje C-581/10 35–38 punktai.

9 — Žr. šio sprendimo 75 punktą.

10 — Žr., be kita ko, *European Low Fares Airline Association* pastabų 31 punktą ir IATA pastabų 132–135 punktus byloje, kurioje priimtas minėtas Sprendimas *IATA ir ELFAA*.

37. Būtent šiuo klausimu Teisingumo Teismas minėto Sprendimo *IATA ir ELFAA* 76 punkte nusprendė, kad šio neaiškumo apimtis nėra tokia, kad dėl jo Reglamento Nr. 261/2004 5 ir 6 straipsniais, kurie patys yra visiškai aiškūs, įtvirtinta sistema taptų nenuosekli. Kitaip tariant, manytina, jog Teisingumo Teismas pažymėjo, kad iš šio reglamento 14 ir 15 konstatuojamųjų dalių teksto galintis kilti neaiškumas visiškai nepaneigia iš teksto turinio aiškiai matomos aplinkybės, kad išimtis dėl ypatingų aplinkybių nėra bendro pobūdžio ir galioja tik prievolei išmokėti kompensaciją.

38. Todėl nemanau, kad iš šios analizės galima daryti išvadą, jog minėtame Sprendime *Sturgeon ir kt.* Teisingumo Teismo pateiktas Reglamento Nr. 261/2004 5, 6 ir 7 straipsnių išaiškinimas prieštarauja minėtame šio teismo Sprendime *IATA ir ELFAA* pateiktam išaiškinimui.

39. Kalbant apie patį kompensacijos išmokėjimo oro transporto keleiviui, kurio skrydis buvo atidėtas pavėlavo mažiausiai tris valandas, principą, nematau reikalo Teisingumo Teismui grįžti prie minėtame Sprendime *Sturgeon ir kt.* pateikto nagrinėjamų nuostatų išaiškinimo, nes pagrindinių bylų šalys nenurodė jokių naujų aplinkybių, dėl kurių būtų galima abejoti šiuo išaiškinimu.

40. Minėtame Sprendime *Sturgeon ir kt.* Teisingumo Teismas taikė teleologinį Reglamento Nr. 261/2004 aiškinimo metodą[11]. Šio reglamento 5, 6 ir 7 straipsnių aiškinimas išplaukia iš jo 15 konstatuojamosios dalies ir yra grindžiamas pačiu dokumento tikslu, t. y. priminsiu, užtikrinti aukštą apsaugos lygį oro transporto keleiviams, nesvarbu, ar situacija, kurioje jie atsidūrė, yra atsisakymas vežti, skrydžio atšaukimas arba atidėjimas ilgam laikui / didelis vėlavimas, nes visi jie yra panašių dėl oro transporto patiriamų rimtų nemalonumų ir nepatogumų aukos[12].

41. Iš tiesų Teisingumo Teismas taikė Reglamento Nr. 261/2004 15 konstatuojamosios dalies *a contrario* aiškinimą. Joje nurodyta, jog „turėtų būti laikoma, kad susidarė ypatingos aplinkybės [ir todėl taikytina prievolės išmokėti kompensaciją išimtis], kai tam tikrą dieną dėl tam tikro orlaivio atžvilgiu priimto oro eismo valdymo sprendimo skrydis ilgam atidedamas, atidedamas iki kitos dienos arba atšaukiamas vienas ar daugiau to orlaivio skrydžių“. Taigi, Teisingumo Teismas minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* 43 punkte nusprendė, kad atidėjimo ilgam laikui sąvoka taip pat yra susijusi su teise į kompensaciją.

42. Be to, kaip Teisingumo Teismas pažymėjo minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* 47 punkte, pagal bendrąjį aiškinimo principą Bendrijos aktas turi būti aiškinamas kiek įmanoma taip, kad nebūtų paneigtas jo galiojimas. Juo labiau, esant keliems galimiems Sąjungos teisės nuostatos aiškinimo variantams, pirmenybė turi būti teikiama tam, kuris užtikrintų jos praktinį veiksmingumą.

43. Taigi, minėtame Sprendime *Sturgeon ir kt.* įtvirtintu požiūriu Teisingumo Teismas kaip tik nesiekia ginčyti Reglamento Nr. 261/2004 5, 6 ir 7 straipsnių teisėtumo, pasirinkdamas aiškinimą, kurį taikant užtikrinamas šių nuostatų veiksmingumas. Iš tiesų šio sprendimo 52 punkte Teisingumo Teismas pažymėjo, kad minėtu reglamentu siekiama, be kita ko, ištaisyti žalą, kurią atitinkami keleiviai patiria dėl prarasto laiko ir kurią dėl laiko negrįžtamumo galima atlyginti tik kompensacija. Todėl jis pripažino, kad ir keleiviai, kurių skrydis atšauktas, ir keleiviai, kurių skrydis atidėtas / pavėlavo, patiria analogišką žalą, kurią sudaro prarastas laikas, taigi – jų situacijos yra panašios minėto reglamento 7 straipsnyje numatytos teisės į kompensaciją taikymo tikslais[13].

44. Todėl jei keleiviams būtų taikoma skirtinga tvarka, nors jų situacijos yra panašios, būtų pažeistas vienodo požiūrio principas. Būtent dėl šios priežasties Teisingumo Teismas minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* 61 punkte nusprendė, kad atidėtų / pavėlavusių skrydžių keleiviai gali remtis Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatyta teise į kompensaciją.

11 — Žr. šio sprendimo 41 ir 42 punktus.

12 — Žr. minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* 44 punktą.

13 — Ten pat, 54 punktas.

45. Be to, Teisingumo Teismas nurodė, kad atidėjimą / vėlavimą reikia pripažinti ilgalaikiu ir suteikiančiu teisę į minėtą kompensaciją, jei keleiviai galutinę paskirties vietą pasiekia trimis ar daugiau valandų vėliau, nei iš pradžių oro vežėjo numatytas atvykimo laikas. Toks šio reglamento 15 konstatuojamojoje dalyje pavartotos skrydžio „atidėjimo ilgam“ sąvokos aiškinimas taip pat buvo kritikuotas, visų pirma oro transporto vežėjų ir teisės doktrinos atstovų, kurių manymu, tokios trukmės nustatymas yra nepagrįstas ir nepateisinamas remiantis minėto reglamento nuostatomis.

46. Nepritariu šiai nuomonei. Pirma, reikia priminti, kad teisinio saugumo principas yra vienas pagrindinių Sąjungos teisės principų, kuriuo pirmiausia reikalaujama, kad teisės aktas būtų aiškus ir tikslus tam, kad teisės subjektai galėtų aiškiai žinoti savo teises ir pareigas ir atitinkamai jomis remtis [14]. Taikant šį principą oro transporto keleivių, kurių skrydis buvo atidėtas/ pavėlavo, ir oro transporto vežėjų situacijai, jis reikštų, kad keleiviai turi turėti galimybę sužinoti, kada jie gali reikalauti išmokėti kompensaciją, o vežėjai – galimybę sužinoti, kada jie privalo išmokėti šią kompensaciją. Laiko tarpo nustatymas suteikia galimybę išvengti skirtingo ilgam atidėto / labai pavėlavusio skrydžio sąvokos vertinimo nacionaliniuose teismuose, o tai sukeltų teisinį neapibrėžtumą [15]. Keturias valandas praradusiems keleiviams galėtų būti išmokama kompensacija tik kai kuriose valstybėse narėse, nes vieni nacionaliniai teismai nuspręstų, jog tokį atidėjimą / vėlavimą reikia pripažinti ilgu pagal Reglamentą Nr. 261/2004, o kiti priimtų priešingą sprendimą. Greta teisinio neapibrėžtumo tai lemtų skirtingą požiūrį į tokiose pačiose situacijose atsidūrusius oro transporto keleivius.

47. Antra, norint nustatyti laiko tarpą, kurį viršijus atidėto / pavėlavusio skrydžio keleiviai gali reikalauti išmokėti kompensaciją, reikia priminti, kad Teisingumo Teismas rėmėsi atšauktų skrydžių keleivių, kurie, vadovaujantis Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunkčiu, nukreipiami kitu maršrutu, situacija, nes ji panaši į keleivių, kurių skrydis atidėtas pavėlavo, situaciją ir šių dviejų kategorijų keleiviai apie įvykį, kuris apsunkina jų pervežimą oro transportu, informuojami iš esmės tuo pačiu momentu [16]. Be to, dvi minėtos keleivių kategorijos galutinę paskirties vietą pasiekia vėliau, nei iš pradžių numatytas laikas, ir dėl to patiria tokių pačių laiko praradimų [17]. Teisingumo Teismas taip pat pažymėjo, kad pagal šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktį kitu maršrutu nukreiptiems keleiviams šio reglamento 7 straipsnyje numatyta teisė į kompensaciją, jei vežėjas nenukreipė jų į kitą skrydį, pagal kurį išvykstama ne daugiau kaip viena valanda anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykstama į galutinę paskirties vietą mažiau nei dviem valandomis vėliau už numatytą atvykimo laiką. Šie keleiviai įgyja teisę į kompensaciją, kai praranda tris valandas arba daugiau laiko, nei iš pradžių buvo numatyta oro vežėjo [18].

48. Taigi Teisingumo Teismas nusprendė, kad atidėtų / pavėlavusių skrydžių keleiviai gali remtis Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatyta teise į kompensaciją, jei dėl tokių skrydžių jie praranda tris valandas ir daugiau laiko, t. y. jei galutinę paskirties vietą jie pasiekia trimis ar daugiau valandų vėliau, nei iš pradžių oro vežėjo numatytas atvykimo laikas [19].

49. Todėl, atsižvelgdamas į visas anksčiau nurodytas aplinkybes, manau, kad šio reglamento 5, 6 ir 7 straipsnius reikia aiškinti taip, jog atidėtų / pavėlavusių skrydžių keleiviai gali remtis minėto reglamento 7 straipsnyje numatyta teise į kompensaciją, jei dėl atidėto / pavėlavusio skrydžio jie praranda tris valandas ir daugiau laiko, t. y. jei galutinę paskirties vietą pasiekia trimis ar daugiau valandų vėliau, nei iš pradžių oro vežėjo numatytas atvykimo laikas.

14 — Žr. minėto Sprendimo *IATA ir ELFAA* 68 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką.

15 — Šiuo klausimu žr. generalinės advokatės E. Sharpston išvados byloje, kurioje priimtas minėtas Sprendimas *Sturgeon ir kt.*, 88–90 punktus.

16 — Žr. minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* 55 ir 56 punktus.

17 — Ten pat, 56 punktas.

18 — Ten pat, 57 punktas.

19 — Ten pat, 61 punktas.

50. Dėl to nereikia atsakyti į *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* pateiktą antrąjį klausimą.

2. Reglamento Nr. 261/2004 5, 6 ir 7 straipsnių suderinamumas su Monrealio konvencija, proporcingumo principu ir teisinio saugumo principu

51. *Amtsgericht Köln* iš esmės prašo atsakyti į klausimą, koks Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytos teisės į kompensaciją ryšys su Monrealio konvencijos 19 ir 29 straipsniais, pagal kuriuos negali būti kompensuojami kiti netiesioginiai nuostoliai, atsiradę dėl vėlavimo vežant oru keleivius.

52. Be to, *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* klausia, jei Teisingumo Teismas nuspręstų, kad atidėtų / pavėlavusių skrydžių keleiviai gali reikalauti išmokėti šio reglamento 7 straipsnyje numatytą kompensaciją, ar ši nuostata visiškai ar iš dalies negalioja dėl prieštaravimo Monrealio konvencijai, proporcingumo principo pažeidimo ir (arba) teisinio saugumo principo pažeidimo.

53. Kalbant apie minėto reglamento 7 straipsnyje įtvirtintos teisės į kompensaciją suderinamumą su Monrealio konvencijos 19 ir 29 straipsniais, reikia priminti, kad Teisingumo Teismas yra nusprendęs, jog bet koks vėlavimas vežant oru keleivius, bendrai vertinant, gali padaryti dviejų rūšių žalos, t. y. pirma, visiems keleiviams sukelia beveik tapačią žalą, kurią atlyginti galima standartiškai ir nedelsiant suteikiant pagalbą visiems atitinkamiems asmenims arba jais pasirūpinant, ir, antra, individualią žalą, susijusią su kelionės priežastimi, kuriai atlyginti reikia kiekvienu atveju įvertinti padarytų nuostolių dydį, todėl jos atlyginimas gali būti tik *a posteriori* ir konkretus [20].

54. Monrealio konvencija skirta reguliuoti antrosios rūšies žalos atlyginimo sąlygas [21]. Kadangi Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnyje numatyta pagalba keleiviams ir pasirūpinimas jais skrydžio atidėjimo ilgam laikui / didelio vėlavimo atveju yra standartiškai ir nedelsiant teiktinos žalos atlyginimo priemonės, minėta konvencija nenustato naudojimosi jomis sąlygų [22].

55. Kaip ir pagalba bei pasirūpinimas keleiviais, šio reglamento 7 straipsnyje numatyta kompensacija yra standartiškai ir nedelsiant teiktina priemonė, skirta atlyginti žalą, kurią oro transporto keleiviui, visų pirma atidėto / vėluojančio skrydžio keleiviui, sudaro negrįžtamai prarastas laikas [23]. Šią išvadą patvirtina tai, kad minėta kompensacija yra piniginė, o jos dydis priklauso ne nuo asmeniškai patirtos žalos, bet nuo nuskristo arba turėto nuskristi skrydžio atstumo, bei tai, kad ji yra bendro pobūdžio, nepasirinktinai taikytina visiems gavimo sąlygas atitinkantiems keleiviams.

56. Todėl manau, kad Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnis neprieštarauja Monrealio konvencijos 19 ir 29 straipsniams.

57. Kalbant apie proporcingumo principo laikymąsi, pažymėtina, kad Teisingumo Teismas jau yra išsakęs nuomonę dėl šio reglamento 7 straipsnio suderinamumo su minėtu principu [24]. Jis nusprendė, kad pačiomis Reglamento Nr. 261/2004 5 ir 6 straipsniuose numatytomis priemonėmis [25] galima nedelsiant atlyginti tam tikrą žalą, oro transporto keleivių patirtą dėl skrydžio atšaukimo ar jo atidėjimo ilgam laikui / didelio vėlavimo, ir taip užtikrinti aukštą atitinkamų asmenų apsaugos lygį, kurio ir siekiama reglamentu [26].

20 — Minėto Sprendimo *IATA ir ELFAA* 43 punktas. Taip pat žr. minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* 51 punktą.

21 — Minėto Sprendimo *IATA ir ELFAA* 44 punktas.

22 — Ten pat, 46 punktas.

23 — Šiuo klausimu žr. minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* 52 punktą.

24 — Žr. minėto Sprendimo *IATA ir ELFAA* 81 punktą.

25 — Šios priemonės yra pagalba ir rūpinimasis keleiviais, numatyti Reglamento Nr. 261/2004 8 ir 9 straipsniuose, ir šio reglamento 7 straipsnyje numatyta kompensacija.

26 — Minėto Sprendimo *IATA ir ELFAA* 84 punktas.

58. Be to, Teisingumo Teismas pažymėjo, kad neginčijama, jog Sąjungos teisės aktų leidėjo nustatytų skirtingų priemonių apimtis kinta atsižvelgiant į keleivių patirtos žalos dydį, kuris yra nustatomas arba pagal skrydžio atidėjimo / vėlavimo ir kito skrydžio laukimo trukmę, arba pagal pranešimo suinteresuotiems asmenims apie skrydžio atšaukimą laiką. Taigi tokie keleivių, kuriems skirtos šios priemonės, teisės nustatymo kriterijai tikrai neatrodo svetimi proporcingumo reikalavimui [27].

59. Kai kurios pagrindinių bylų šalys taip pat pateikia argumentą, kad įpareigojimas mokėti kompensaciją keleiviams, kurių skrydis buvo atidėtas / pavėlavo, būtų nepagrįsta ir nepateisinamai didelė finansinė našta oro vežėjams. Tokia kompensacija būtų neproporcinga Reglamentu Nr. 261/2004 siekiamam tikslui.

60. Vadovaujantis Europos saugios oro navigacijos organizacijos (Eurokontrolės) Europos Komisijai susipažinti pateiktais duomenimis, šio reglamento nuostatos dėl atidėtų / pavėlavusių skrydžių galėtų būti taikytinos mažiau nei 1,2 % skrydžių. Be to, mažiau nei 0,5 % skrydžių atidedama tris valandas ir daugiau, nepaisant to, ar skrydis atidėtas / pavėlavo dėl ypatingų aplinkybių, ar ne. Skrydžių, dėl kurių atidėjimo / vėlavimo atsirastų teisė į kompensaciją pagal minėto reglamento 7 straipsnį, dalis yra mažesnė nei 0,15 % [28].

61. Taigi trijų ir daugiau valandų atidėjimo / vėlavimo, dėl kurio atsiranda teisė į minėtą kompensaciją, atvejų skaičius atrodo ribotas. Todėl kompensacijų, kurias reikėtų išmokėti dėl tris ir daugiau valandų atidėtų / pavėlavusių skrydžių, poveikis man neatrodo neproporcingas Reglamentu Nr. 261/2004 siekiamam tikslui, kuris, priminsiu, yra užtikrinti aukštą oro transporto keleivių apsaugos lygį.

62. Taip yra ir todėl, kad, kaip Teisingumo Teismas nurodė minėtame Sprendime *Sturgeon ir kt.*, oro vežėjai neprivalo mokėti kompensacijos, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas arba atidėtas ilgam laikui / labai pavėlavo dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių, t. y. aplinkybių, kurių oro vežėjas negali realiai kontroliuoti [29]. Be to, pagal Reglamentą Nr. 261/2004 įvykdyti įpareigojimai neapriboja šių oro transporto vežėjų teisių reikalauti žalos atlyginimo iš bet kurio atidėjimą / vėlavimą sukėlusio asmens, įskaitant trečiąsias šalis, pagal šio reglamento 13 straipsnį [30]. Galiausiai Teisingumo Teismas nusprendė, kad keleiviui, kurio skrydis buvo atidėtas / pavėlavo ir kuris galutinę paskirties vietą pasiekė trimis ar daugiau valandų vėliau, nei iš pradžių numatytas laikas, mokėtina kompensacija gali būti sumažinta 50 % pagal minėto reglamento 7 straipsnio 2 dalies c punktą, jei skrydžio, nepatenkančio į 7 straipsnio 2 dalies a ir b punktų taikymo sritį, atidėjimas / vėlavimas yra trumpesnis nei keturios valandos [31]. Taigi oro vežėjai gali nepatirti jokios arba patirti tik labai nedidelę finansinę naštą dėl daugiau nei tris valandas atidėto / pavėlavusio skrydžio.

63. Todėl, atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, manau, kad Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnis yra suderinamas su proporcingumo principu.

64. Galiausiai prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas byloje C-629/10 iš esmės klausia, ar minėtame Sprendime *Sturgeon ir kt.* Teisingumo Teismo taikytas šios nuostatos aiškinimas suderinamas su teisinio saugumo principu.

27 — Ten pat, 85 punktas.

28 — Žr. Komisijos tarnybų darbinį dokumentą, pridėtą prie 2011 m. balandžio 11 d. Komisijos komunikato Europos Parlamentui ir Tarybai dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, taikymo (SEC (2011) 428 galutinis). Šis dokumentas pateikiamas anglų kalba.

29 — Žr. šio sprendimo 67 punktą.

30 — Šio sprendimo 68 punktas.

31 — Minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* 63 punktas.

65. Ieškovių pagrindinėje byloje C-629/10 teigimu, toks aiškinimas pažeidžia teisinio saugumo principą, nes prieštarauja aiškiam ir nedviprasmiškam Reglamento Nr. 261/2004 tekstui, Sąjungos teisės aktų leidėjo ketinimams ir minėtam Sprendimui *IATA ir ELFAA*.

66. Dėl šios išvados 31–48 punktuose išdėstytų priežasčių manau, kad minėtas aiškinimas neprieštarauja teisinio saugumo principui.

67. Atsižvelgdamas į anksčiau išdėstytus argumentus manau, kad Reglamento Nr. 261/2004 5, 6 ir 7 straipsniai yra suderinami su Monrealio konvencija, proporcingumo principu ir teisinio saugumo principu.

3. Būsimo sprendimo galiojimas laiko atžvilgiu

68. Ieškovės pagrindinėje byloje C-629/10 prašo Teisingumo Teismo apriboti būsimo sprendimo galiojimą laiko atžvilgiu, jei į *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* šioje byloje pateiktą pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai, o į trečiąjį klausimą – neigiamai. Jos pageidauja, kad Reglamento Nr. 261/2004 5, 6 ir 7 straipsniais nebūtų galima remtis grindžiant keleivių prašymus išmokėti kompensaciją dėl skrydžių, kurie atidėti / pavėlavo prieš paskelbiant teismo sprendimą nagrinėjamose bylose, išskyrus keleivius, kurie tuo laiku jau buvo pareiškę ieškinius teismuose dėl minėtos kompensacijos.

69. Šiuo klausimu reikia priminti, kad Sąjungos teisės normos išaiškinimas, kurį pateikia Teisingumo Teismas, įgyvendindamas SESV 267 straipsniu jam suteiktą kompetenciją, paaiškina ir patikslina šios normos prasmę ir turinį, kaip ji turėtų būti suprantama ir taikoma nuo įsigaliojimo momento. Remiantis tuo darytina išvada, kad taip išaiškintą normą teismai gali ir turi taikyti net teisiniams santykiams, atsiradusiems ir susidariusiems prieš sprendimą, kuriame išnagrinėtas prašymas dėl išaiškinimo, jei yra įvykdytos sąlygos, leidžiančios kompetentingiems teismams pareikšti ieškinį, susijusį su minėtos normos taikymu [32].

70. Išimtiniais atvejais, atsižvelgdamas į rimtas problemas, kurias jo sprendimas galėtų sukelti praeities įvykiams, Teisingumo Teismas gali būti priverstas apriboti bet kurio suinteresuotojo asmens galimybę remtis Sąjungos teisės nuostatos išaiškinimu, kurį jis pateikė išnagrinėjęs prašymą priimti prejudicinį sprendimą [33].

71. Be to, Teisingumo Teismas yra nurodęs, kad būtinas vienas bendras momentas, nuo kurio atsiranda Teisingumo Teismo pateikiamo Sąjungos teisės nuostatos išaiškinimo padariniai laiko atžvilgiu. Šiuo klausimu principas, kad toks apribojimas gali būti nustatytas tik pačiame sprendime, kuriuo pateikiamas prašytas išaiškinimas, užtikrina vienodą požiūrį į valstybes nares ir kitus asmenis šios teisės požiūriu ir kartu tenkina iš teisinio saugumo principo kylančius reikalavimus [34].

72. Šiose bylose aiškinamos Sąjungos teisės normos yra Reglamento Nr. 261/2004 5, 6 ir 7 straipsniai. Teisingumo Teismo iš esmės klausiama, ar šias nuostatas reikia aiškinti taip, kad oro vežėjas privalo išmokėti kompensaciją keleiviams, kurių skrydis buvo atidėtas / pavėlavo. Teisingumo Teismas jau turėjo galimybę išdėstyti argumentus šiuo klausimu minėtame Sprendime *Sturgeon ir kt.* [35], ir šiuo atveju nagrinėjamais prejudiciniais klausimais iš tiesų tik bandoma išsiaiškinti, ar Teisingumo Teismas patvirtina minėtame sprendime įtvirtintą tų pačių nuostatų aiškinimą.

32 — Žr., be kita ko, 2007 m. kovo 6 d. Sprendimo *Meilicke ir kt.* (C-292/04, Rink. p. I-1835) 34 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką.

33 — Žr., be kita ko, 2010 m. liepos 29 d. Sprendimo *Brouwer* (C-577/08, Rink. p. I-7489) 33 punktą. Taip pat žr. minėto Sprendimo *Meilicke ir kt.* 35 punktą.

34 — Minėto Sprendimo *Meilicke ir kt.* 37 punktas.

35 — Žr. šio sprendimo 69 punktą.

73. Tačiau reikia pripažinti, kad Teisingumo Teismas neapribojo minėto sprendimo galiojimo laiko atžvilgiu.

74. Todėl manau, kad nereikia riboti nagrinėjamose bylose priimsimo sprendimo galiojimo laiko atžvilgiu.

75. Kadangi siūlau Teisingumo Teismui į *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* byloje C-629/10 pateiktą pirmąjį klausimą atsakyti teigiamai, nereikia atsakyti į šio teismo pateiktą penktąjį klausimą.

V – Išvada

76. Atsižvelgdamas į visus išdėstytus argumentus, siūlau Teisingumo Teismui į *Amtsgericht Köln* ir *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* pateiktus klausimus atsakyti taip:

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 / didelio vėlavimo atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, 5, 6 ir 7 straipsnius reikia aiškinti taip:

— atidėtų / pavėlavusių skrydžių keleiviai gali remtis Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatyta teise į kompensaciją, jei dėl atidėto / pavėlavusio skrydžio jie praranda tris valandas ir daugiau laiko, t. y. jei galutinę paskirties vietą pasiekia trimis ar daugiau valandų vėliau, nei iš pradžių oro vežėjo numatytas atvykimo laikas,

— kad jie suderinami su 1999 m. gruodžio 9 d. Monrealyje pasirašyta Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru transporto taisyklių suvienodinimo, proporcingumo principu ir teisinio saugumo principu.