GENERALINĖS ADVOKATĖS ELEANOR SHARPSTON IŠVADA, pateikta 2011 m. birželio 28 d.[1]

1. Šioje byloje *Juzgado de lo Mercantil n. 1 Pontevedra* (Ispanija) klausia, ar „atšaukimas“, kaip jis suprantamas pagal Reglamentą Nr. 261/2004[2], apima atvejį, kai skrydis pradedamas vykdyti, tačiau dėl techninių priežasčių lėktuvas priverstas grįžti į išvykimo oro uostą. Jis taip pat prašo išaiškinti reglamento 12 straipsnyje pavartotos sąvokos „papildoma kompensacija“ reikšmę.

Teisinis pagrindas

Monrealio konvencija

2. 1999 m. gruodžio 9 d. Europos bendrija pasirašė Konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (toliau – Monrealio konvencija) ir ją patvirtino 2001 m. balandžio 5 d.[3]

3. **Monrealio konvencijos trečioje konstatuojamojoje dalyje pripažįstama būtinybė užtikrinti tarptautinio vežimo oru vartotojų interesų apsaugą ir teisingos kompensacijos, paremtos restitucijos principu, būtinybė.**

4. Monrealio konvencijos 19 straipsnyje nurodyta:

„Vežėjas atsako už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo vežant oru keleivius, bagažą arba krovinius. Tačiau vežėjas neatsako už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo, jeigu įrodo, kad jis ir jo darbuotojai ir atstovai ėmėsi visų prieinamų

1 — Originalo kalba: anglų.

2 — 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10, toliau – reglamentas).

3 — 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimas 2001/539/EB 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). Monrealio konvencija ES, Prancūzijai ir Ispanijai įsigaliojo 2004 m. birželio 28 d.; šiuo metu ji galioja visose valstybėse narėse.

protingų priemonių žalai išvengti, arba tai, kad jam ar jiems buvo neįmanoma imtis šių priemonių.“

(2) Atsisakymas vežti ir skrydžių atšaukimas arba atidėjimas ilgam laikui sukelia keleiviams rimtų nemalonumų ir nepatogumų.

5. Pagal Reglamento Nr. 2027/97 [4] 3 straipsnio 1 dalį ES oro vežėjų atsakomybę už keleivius ir jų bagažą reglamentuoja visos su tokia atsakomybe susijusios Monrealio konvencijos nuostatos.

<...>

Reglamentas Nr. 261/2004

(12) Nemalonumai ir nepatogumai, kuriuos sukelia keleiviams skrydžių atšaukimas, <...> turėtų būti sumažinti. Tai turėtų būti pasiekiama skatinant vežėjus pranešti keleiviams apie skrydžių atšaukimą iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko, be to, pasisiūlyti tinkamai nukreipti juos kitu maršrutu, kad keleiviai galėtų kitaip suplanuoti kelionę. <...>

6. Reglamento preambulėje yra šios konstatuojamosios dalys:

(13) Keleiviai, kurių skrydžiai buvo atšaukti, turėtų turėti galimybę atgauti už bilietus sumokėtą sumą arba vykti kitu maršrutu patenkinamomis sąlygomis, ir jais turėtų būti tinkamai pasirūpinta, kol jie laukia vėlesnio skrydžio.

„(1) Bendrijos veiksmais oro transporto srityje, be kita ko, turėtų būti siekiama užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį. Be to, turėtų būti visokeriopai atsižvelgiama į vartotojų apsaugos reikalavimus apskritai.

(14) Kaip ir pagal Monrealio konvenciją, skrydžius vykdančių oro vežėjų prievolės turėtų būti ribojamos arba jiems turėtų būti taikomos išimtys tais atvejais, kai įvykio priežastis yra ypatingos aplinkybės, kurių

4 — 1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru (OL L 285, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 3 t., p. 489), pakeistas 2002 m. gegužės 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 889/2002, iš dalies keičiančiu Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju (OL L 140, p. 2; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 6 t., p. 246).

nebūtų buvę galima išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių. <...>

7. Reglamento 1 straipsnio 1 dalimi numatytos minimalios keleivių teisės, kai: a) juos be jų sutikimo atsisakoma vežti; b) jų skrydis atšaukiamas; c) jų skrydis atidedamas. 3 straipsnio 1 dalies a punkte numatyta, kad reglamentas, be kita ko, taikomas keleiviams, išvykstantiems iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje.

8. 2 straipsnio l punkte „atšaukimas“ apibrėžiamas kaip „anksčiau numatyto skrydžio <...> nevykdymas“ [5].

9. 5 straipsnis pavadintas „Skrydžių atšaukimas“. Jo 1 dalies a ir b punktuose numatyta, kad keleiviams, kurių skrydis atšauktas, skrydį vykdantis oro vežėjas turi teikti pagalbą pagal 8 straipsnį ir 9 straipsnio 1 dalies a punktą bei 9 straipsnio 2 dalį. Be to, nukreipiant kitu maršrutu, jeigu pagrįstai tikimasi, kad naujojo skrydžio pradžios laikas bus ne anksčiau kaip kitą dieną po atšaukto skrydžio numatyto laiko, atitinkami keleiviai turi teisę gauti 9 straipsnio 1 dalies b ir c punktuose nurodytą pagalbą.

10. Pagal 5 straipsnio 1 dalies c punktą keleiviai, kurių skrydis atšauktas, taip pat turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka pagal 7 straipsnį, nebent:

„i) jiems buvo pranešta apie atšaukimą mažiausiai prieš dvi savaites iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko;

ii) jiems buvo pranešta apie atšaukimą ne daugiau kaip prieš dvi savaites ir ne mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir buvo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip dviem valandomis anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip keturiomis valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką;

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

5 — Šioje apibrėžtyje taip pat numatyta sąlyga: „kuriame buvo rezervuota bent viena vieta“. Tačiau ši byla nėra susijusi su skrydžiais, kurie atšaukiami dar nerezervavus nė vienos vietos.

11. 5 straipsnio 3 dalyje nurodyta: „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.“

12. 7 straipsnio „Teisė į kompensaciją“ 1 ir 2 dalyse nustatyta:

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

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

b) 400 eurų visų didesnio kaip 1 500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1 500–3 500 kilometrų atstumo skrydžių atveju;

c) [600] eurų visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju.

Nustatant atstumą, pagrindu laikoma paskutinė paskirties vieta, į kurią keleivis dėl atsisakymo vežti arba skrydžio atšaukimo atvyksta vėliau už tvarkaraštyje numatytą laiką.

2. Kai keleiviams pagal 8 straipsnį siūloma vykti į galutinę paskirties vietą kitu maršrutu ir kito skrydžio atvykimo laikas yra vėlesnis už keleivio įsigytame biliete nurodytą tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką mažiau kaip

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

b) trimis valandomis – visų didesnio kaip 1 500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1 500–3 500 kilometrų atstumo skrydžių atveju; arba

c) keturiomis valandomis – visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju,

skrydį vykdantis oro vežėjas gali 50 % sumažinti 1 dalyje numatytą kompensaciją.“

13. 8 straipsnis pavadintas „Teisė atgauti sumokėtą sumą arba vykti kitu maršrutu“. Jo 1 dalyje numatyta, kad jeigu daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviams turi būti leidžiama rinktis: a) atgauti visą už bilietą perkant sumokėtą sumą už neįvykusios kelionės dalį arba už visą tokią kelionę, taip pat tam tikrais atvejais kaip galima greičiau skrydį į pirmąją išvykimo vietą, b) kaip galima greitesnį nukreipimą kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis arba c) tokį nukreipimą kitu maršrutu vėliau.

14. 8 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad jeigu oro vežėjas siūlo keleiviui skrydį į kitą paskirties miesto arba regiono oro uostą, jis privalo padengti keleivio nuvykimo iš to kito oro uosto į keleivio įsigytame biliete nurodytą oro uostą arba į kitą netolimą su keleiviu sutartą paskirties vietą kainą.

15. 9 straipsnis pavadintas „Teisė į rūpinimąsi“. Jo 1 dalyje numatyta, kad kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviams turi būti pasiūlyta (nemokamai, tačiau taikant įvairias atsižvelgiant į laukimo laiką nustatytas sąlygas): a) maisto ir gaiviųjų gėrimų, b) apgyvendinimas viešbutyje ir c) transportas iš oro uosto į keleivių apgyvendinimo vietą. Be to, 9 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad keleiviams turi būti pasiūlyta du kartus nemokamai paskambinti telefonu, išsiųsti telekso ar fakso pranešimus arba elektroninius laiškus.

16. 12 straipsnio „Papildoma kompensacija“ 1 dalyje nurodyta: „Šis reglamentas taikomas nepažeidžiant keleivių teisės gauti papildomą kompensaciją. Pagal šį reglamentą gautos kompensacijos suma gali būti atimama iš tokios kompensacijos sumos.“

Faktinės aplinkybės, procesas ir prejudiciniai klausimai

17. Ieškovai – María del Mar Pato Barreiro, Luis Ángel Rodríguez González ir jų ketverių metų duktė Yaiza Pato Rodríguez (toliau – Pato Rodríguez šeima), Manuel López Alonso, Aurora Sousa Rodríguez ir jų šešerių metų sūnus Yago López Sousa (toliau – López Sousa šeima) ir Rodrigo Manuel Puga Lueiro – įsigijo bilietus *Air France* skrydžiui Paryžius (*Charles de Gaulle*)–Vigas (*Peinador*), numatytam 2008 m. rugsėjo 25 d. 19 val. 40 min.

18. Lėktuvas išskrido pagal numatytą tvarkaraštį, tačiau po kelių minučių pilotas nusprendė grįžti į *Charles de Gaulle* oro uostą dėl lėktuvo techninio gedimo.

19. *Air France* personalas pagalbą arba viešbutį, kuriame būtų galima praleisti naktį, pasiūlė tik R. M. Puga Lueiro. Kiti ieškovai nakvojo kitame *Charles de Gaulle* oro uosto terminale, nes terminalas, iš kurio jie turėjo išskristi, vidurnaktį buvo uždarytas.

20. Pato Rodríguez šeimą *Air France* nukreipė kitu maršrutu, užregistruodama juos rugsėjo 26 d. 7 val. 05 min. skrydžiui Paryžius

(*Orly*)–Portas. Iš Porto iki Vigo miesto, kuriame gyvena, jie grįžo taksi už 170 eurų.

21. López Sousa šeima iš naujo užregistruota rugsėjo 26 d. 19 val. 40 min. skrydžiui Paryžius–Vigas. Iki skrydžio jiems nebuvo suteikta jokios pagalbos.

22. R. M. Puga Lueiro išskrido rugsėjo 26 d. rytiniu skrydžiu Paryžius–Bilbao–Vigas.

23. Ieškovai kartu kreipėsi į teismą, kuris vėliau pateikė prašymą priimti prejudicinį sprendimą, pareikšdami prieš *Air France* nukreiptą ieškinį ir nurodė, kad buvo pažeistos jų sudarytos vežimo oru sutartys. Kiekvienas iš jų prašo priteisti po 250 eurų pagal reglamento 7 straipsnį.

24. Pato Rodríguez šeima taip pat reikalauja padengti 170 eurų taksi išlaidas už kelionę nuo Porto oro uosto iki Vigo. López Sousa šeima reikalauja padengti maitinimosi oro uoste išlaidas, t. y. už kiekvieną kartą po 20,50 euro, ir po 23,20 euro už kiekvieną papildomą šuns priežiūros specialiame konteineryje dieną. Galiausiai, kiekvienas ieškovas reikalauja papildomai po 650 eurų neturtinei žalai atlyginti, išskyrus R. M. Puga Lueiro, kuris kaip šios žalos atlyginimo prašo 300 eurų.

25. Nutartyje dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą nacionalinis teismas pažymi, kad jo nagrinėjamoje byloje kyla reglamento aiškinimo klausimų. Jo teigimu, šalys skirtingai aiškina sąvokos „atšaukimas“ apimtį, o tai negali būti išspręsta remiantis teisės norma. Todėl šis teismas Teisingumo Teismui pateikė tokius prejudicinius klausimus:

„a) ar [reglamento] 2 straipsnio l punkte apibrėžta „atšaukimo“ sąvoka turi būti aiškinama kaip reiškianti tik numatytu laiku neįvykdytą skrydį, ar taip pat ji apima bet kurį atvejį, kai rezervuotas skrydis buvo pradėtas vykdyti, tačiau lėktuvas nepasiekė paskirties vietos, įskaitant ir priverstinį grįžimą į išvykimo oro uostą dėl techninių priežasčių?

b) ar [reglamento] 12 straipsnyje esanti „papildomos kompensacijos“ sąvoka turi būti aiškinama taip, kad atšaukto skrydžio atveju nacionalinis teismas gali priteisti žalos, įskaitant neturtinę, atlyginimą dėl neįvykdytos vežimo oru sutarties pagal sutartinių prievolių nevykdymo srities nacionalinę teisę ir teismų praktiką, ar, atvirkščiai, ši kompensacija turi apimti tik keleivių patirtas tinkamai pagrįstas išlaidas, kurias vežėjas oru nepakankamai padengė pagal [reglamento] 8 ir 9 straipsnių reikalavimus, net jeigu tiesiogiai šiomis nuostatomis nebuvo remtasi, ir, galiausiai, ar šios dvi

papildomos kompensacijos sąvokos tarpusavyje suderinamos?“

26. Rašytines pastabas pateikė ieškovai prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiame teisme, Prancūzijos, Italijos bei Lenkijos vyriausybės, Jungtinė Karalystė ir Komisija. *Air France* pateikė pastabas praleidusi jų pateikimo terminą, tačiau Teisingumo Teismui atsisakius jas priimti ji nepaprašė surengti posėdžio, kad galėtų išdėstyti savo požiūrį. Kadangi nė viena kita šalis neprašė surengti posėdžio, jis nebuvo surengtas.

Vertinimas

Pirmasis klausimas

27. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas prašo išaiškinti reglamento 2 straipsnio l punkte pateiktos sąvokos „atšaukimas“ apibrėžtį. Jis nurodo du galimus variantus. Pirma, „atšaukimas“ galėtų reikšti „tik numatytu laiku neįvykdytą skrydį“. Antra, jis galėtų reikšti „bet kurį atvejį, kai <...> skrydis buvo pradėtas vykdyti, tačiau lėktuvas nepasiekė savo paskirties vietos, įskaitant ir priverstinį grįžimą į išvykimo oro uostą dėl techninių priežasčių“.

28. Tačiau pažymėtina, kad iš tikrųjų, kiek tai susiję su pagrindine byla, lėktuvas kaip tik ir buvo priverstas grįžti į išvykimo oro uostą dėl techninių priežasčių – ko gero, praėjus vos kelioms minutėms nuo skrydžio pradžios. Todėl sutinku su ieškovais šioje byloje, kad klausimas, į kurį turi atsakyti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, yra, ar šios konkrečios aplinkybės yra atšaukimas, kaip jis suprantamas pagal reglamentą. Šioje byloje Teisingumo Teismui nėra būtina ir, mano nuomone, būtų neprotinga nagrinėti kitas galimas aplinkybes, kuriomis lėktuvas gali numatytu laiku išvykti iš išvykimo oro uosto, tačiau nutraukti skrydį nepasiekęs numatytos paskirties vietos. Mėgindamas pateikti visa apimantį atsakymą Teisingumo Teismas greičiausiai praleistų kurį nors vieną arba daugiau galimų atvejų ir į juos neatsižvelgtų.

29. Be to, iš nutartyje dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą nurodytų faktinių aplinkybių neatrodo, kad kuriuo nors metu po to, kai lėktuvas grįžo į išvykimo oro uostą, aptariamas skrydis buvo tęsiamas. Visi ieškovai savo paskirties vietą galiausiai pasiekė kitais skrydžiais [6]. Todėl nebūtina svarstyti, ar,

6 — Akivaizdu, kad negalima laikyti, jog 2008 m. rugsėjo 26 d. 19 val.40 min. numatytas ir pradėtas vykdyti skrydis, kuriam buvo užregistruota López Sousa šeima, yra tas pats skrydis, kuris buvo numatytas ir pradėtas vykdyti rugsėjo 25 d. 19 val.40 min.

jeigu po atidėjimo lėktuvas būtų vėl pakilęs, toks atidėjimas būtų galėjęs būti prilyginamas atšaukimui ir, jeigu taip, kokios trukmės tokiu atveju turėtų būti atidėjimas.

30. Taip pat sutinku su Komisija, kad nustatant, ar skrydis yra atšauktas, grįžimo priežastis nėra svarbi. Jeigu atšaukiamas skrydis, tokia priežastis gali būti svarbi norint nustatyti, ar skrydis buvo atšauktas „dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių“, kaip tai nurodyta reglamento 5 straipsnio 3 dalyje, nes tokiu atveju kompensacija nepriklauso. Grįžimo priežastis nėra svarbi tik norint nustatyti, ar skrydis buvo atšauktas (nesvarbu, ar šios bylos, ar bet kuriomis kitomis aplinkybėmis). Šioje byloje grįžimo į išvykimo oro uostą aplinkybės detaliau nenurodomos ir neklausiama, ar šios aplinkybės galėjo būti „ypatingos“, kaip tai suprantama pagal 5 straipsnio 3 dalį.

31. Todėl manau, kad pirmasis klausimas turėtų būti nagrinėjamas patikslinus jo formuluotę: ar reglamento 2 straipsnio l punkte apibrėžta „atšaukimo“ sąvoka reiškia tik numatytu laiku neįvykdytą skrydį, ar ji taip pat apima atvejį, kai lėktuvas grįžta į išvykimo oro uostą ir daugiau nebeišvyksta?

32. Man nesudėtinga atsakyti, kad skrydis yra atšauktas, kaip tai suprantama pagal reglamentą, jeigu net ir išvykęs numatytu laiku lėktuvas neatvyksta į numatytą paskirties vietą, o grįžta į išvykimo oro uostą ir daugiau nebeišvyksta.

33. Reglamente sąvoka „skrydis“ neapibrėžta, tačiau Teisingumo Teismas yra nurodęs, kad šią sąvoką reikia aiškinti taip, „kad tai yra vežimo oro transportu operacija, taigi tam tikra šio vežimo „dalis“, kurią vykdo oro transporto vežėjas pagal nustatytą tvarkaraštį“ [7]. Taigi, jo esmė yra keleivių ir jų bagažo vežimas oro transportu iš oro uosto A į oro uostą B [8].

34. Tačiau skrydžio „atšaukimo“ sąvoka apibrėžta. Ji apibrėžta kaip „anksčiau numatyto skrydžio <...> nevykdymas“. Ši apibrėžtis suformuluota naudojant objektyvius elementus. Joje minimas faktinis skrydžio nevykdymas, o ne sprendimo nevykdyti skrydžio priėmimas ir juo labiau ne momentas, kada toks sprendimas gali būti priimtas.

7 — 2008 m. liepos 10 d. Sprendimo *Emirates Airlines*, C-173/07, Rink. p. I-5237, 40 punktas.

8 — Žinoma, tam tikrais atvejais komerciniais lėktuvais (paprastai mažais) keleiviai skraidinami į trumpas ekskursijas, galbūt pasižvalgyti iš lėktuvo arba pirmą kartą paskraidyti, ir tuomet dėl akivaizdžių priežasčių numatoma grįžti į išvykimo oro uostą. Tokie skrydžiai ne tik nėra susiję su šia byla, bet ir abejotina, ar jie patektų į reglamento taikymo sritį.

35. Man atrodo, kad kai numatyta, jog keleiviai ir jų bagažas bus nuskraidinti iš taško A į tašką B, tačiau lėktuvas, išvykęs, kaip numatyta, iš taško A, grįžta į tašką A ir daugiau nebeišvyksta, o tiesiog išleidžia keleivius su bagažu jų išvykimo vietoje, negalima teigti, kad toks skrydis įvykdytas. Iš tikrųjų neįvykdoma nė viena oro vežėjo pagal jo nustatytą tvarkaraštį privalomo įvykdyti „vežimo vieneto“ dalis. Neįvykdytas nė vienas šios operacijos esmę sudarantis elementas. Vežėjas nieko ir niekur nenuvežė. Keleiviai yra tokioje padėtyje, tarsi jie būtų likę išvykimo salėje, neturėdami vilties išvykti numatytu skrydžiu. Reikės rasti kitą būdą nugabenti juos į tašką B, nes jie nebus ten nugabenti anksčiau numatytu skrydžiu.

36. Mano manymu, tai neabejotinai yra atitinkamo skrydžio „nevykdymas“.

37. Tačiau Prancūzijos vyriausybė ir Jungtinė Karalystė prieštarauja tokiam reglamento aiškinimui, kad jei lėktuvas išvyksta, galima teigti, jog skrydis buvo atšauktas.

38. Pirmiausia, Jungtinė Karalystė remiasi Teisingumo Teismo sprendimo *Sturgeon* [9] teiginiu, kad „atidėtas skrydis, neatsižvelgiant į atidėjimo, net ir ilgam laikui, trukmę, negali būti laikomas atšauktu, jei išvykimas pagal jį įvyksta pagal iš pradžių numatytą planą“. Ji daro išvadą, kad jeigu lėktuvas išvyksta pagal ūkio subjekto iš pradžių numatytą planą, jis niekada negali būti laikomas atšauktu.

39. Nemanau, kad galima daryti tokią išvadą. Cituojamas teiginys susijęs su skrydžiais, kurie atidedami – lėktuvas išvyksta ir atvyksta į paskirties vietą vėliau, negu numatyta. Jis nėra susijęs su nutrauktas skrydžiais, kai lėktuvas grįžta į išvykimo oro uostą ir skrydžio rezultatas yra toks, tarsi lėktuvas niekada nebūtų išvykęs.

40. Prancūzijos vyriausybė taip pat remiasi Sprendimu *Sturgeon* ir visų pirma Teisingumo Teismo teiginiu [10], kad „prielaidą dėl atšaukimo iš principo galima daryti tais atvejais, kai iš pradžių numatytas ir atidėtas skrydis pakeičiamas kitu skrydžiu, t. y. kai ankstesnio skrydžio plano atsisakoma“. Prancūzijos vyriausybė daro *a contrario* išvadą, kad apie atšaukimą kalbėti negalima, jeigu nėra atsisakoma ankstesnio skrydžio plano.

9 — 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, Rink. p. I-10923, 34 punktas.

10 — Sprendimo 36 punktas.

41. Ši išvada man taip pat atrodo nepagrįsta. Kaip minėjau, Sprendimas *Sturgeon* buvo susijęs su teiginiu, kad skrydis tebuvo atidėtas, o ne atšauktas, o šioje byloje tokių teiginių nepateikta. Be to, viena vertus, tai, kad galima daryti išvadą, jog tam tikromis aplinkybėmis skrydis yra atšauktas, nereiškia, kad skrydis negali būti atšauktas jokiomis kitomis aplinkybėmis. Kita vertus, panašu, kad bent jau kai kurių ieškovų rezervacijos iš tiesų buvo priskirtos kitam skrydžiui. Be to, buvo atsisakyta iš esmės viso ankstesnio skrydžio plano, išskyrus patį išvykimą. Maršrutas ir atvykimas į paskirties vietą (kurie, be abejonės, sudaro vežimo oro transportu operacijos arba jos dalies esmę) buvo atšaukti ir pakeisti grįžimu į išvykimo oro uostą, todėl nebuvo įvykdyta jokia reikšminga pirminio plano dalis.

42. Be to, Jungtinė Karalystė teigia, kad dvi iš trijų aplinkybių, kuriomis reglamente numatytos minimalios teisės, t. y. atsisakymas vežti ir skrydžio atidėjimas, dėl savo pobūdžio yra susijusios su situacija iki pakilimo. Todėl, jos teigimu, skrydžio atšaukimas taip pat sietinas su situacija iki pakilimo.

43. Man atrodo, kad tai nėra logiška išvada. Lygiai taip pat būtų galima teigti, kad atsisakymo vežti ir skrydžio atšaukimo atvejais keleivis negali pasinaudoti skrydžiu, kuriam jis įsigijo bilietą, todėl skrydžio atidėjimas taip pat privalo būti susijęs su tokia situacija – tai būtu absurdiška, nes atidėjus skrydį keleivis pasinaudoja skrydžiu, kuriam įsigijo bilietą.

44. Be to, Jungtinė Karalystė siekia įrodyti, kad vien nukrypimas nuo ankstesnio skrydžio plano (pavyzdžiui, skrydžio plano keitimas arba nukreipimas į kitą galutinės paskirties vietą) nėra atitinkamo skrydžio atšaukimas nei įprasta to žodžio prasme, nei reglamento 2 straipsnio l punkte nurodyta jo prasme. Jungtinė Karalystė taip pat nurodo, kad jeigu „atšaukimo“ sąvoka turėtų būti taikoma tais atvejais, kai skrydžio metu lėktuvas paprasčiausiai nesilaikė planuoto maršruto, o nuskrido tik dalį atstumo, būtų sudėtinga pagal reglamento 7 straipsnio 1 dalį kompensacijos dydį sieti su atstumu arba to būtų neįmanoma padaryti.

45. Tačiau jau minėjau, kad šis prašymas priimti prejudicinį sprendimą nėra susijęs su jokiomis kitomis aplinkybėmis, išskyrus paprastą ir galutinį grįžimą į išvykimo oro uostą nepasiekus jokios kitos paskirties vietos, ir kad Teisingumo Teismas sprendime turėtų remtis tik tokiomis aplinkybėmis. Todėl manau, kad

Jungtinės Karalystės teiginiai dėl šių aplinkybių nėra susiję su spręstinu klausimu.

46. Tiek Prancūzijos vyriausybė, tiek Jungtinė Karalystė pateikia keletą panašių papildomų argumentų.

47. Pirma, jos pabrėžia reglamento tikslą skatinti oro vežėjus pranešti keleiviams apie skrydžių atšaukimą likus kuo daugiau laiko iki numatytos dienos [11] ir neatšaukinėti skrydžių vien komerciniais sumetimais (galbūt tokiais atvejais, kai dėl per mažo rezervuotų vietų skaičiaus skrydis yra nepelningas) [12]. Akivaizdu, kad lėktuvui išvykus nėra galimybės apie skrydžio atšaukimą keleiviams pranešti prieš numatytą išvykimo laiką ir oro transporto bendrovė negali turėti komercinių sumetimų netęsti skrydžio. Todėl atšaukimu laikyti su skrydžiu susijusius įvykius po numatyto išvykimo laiko yra nesuderinama su reglamento tikslu ir paskirtimi.

48. Galima sutikti, kad tikslas atgrasyti nuo skrydžių atšaukimo ir skatinti iš anksto apie jį pranešti yra vienas iš reglamento tikslų. Tiesa ir tai, kad už atšaukimą numatyta kompensacija 12 konstatuojamąja dalimi susieta su nepranešimu keleiviams iš anksto – toks nepranešimas neturi nieko bendra su skrydžio atšaukimu lėktuvui išvykus. Jeigu tai būtų vienintelis su skrydžių atšaukimu susijęs tikslas, šių dviejų vyriausybių nurodytas teiginys galėtų turėti tam tikros prasmės. Tačiau reglamentu siekiama ir kitų tikslų – visų pirma, užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį [13]. Iš tiesų atrodo aišku, kad atgrasymas nuo skrydžių atšaukimo ir skatinimas iš anksto apie jį pranešti paprasčiausiai yra dalis priemonių siekiant pagrindinio keleivių apsaugos tikslo. Atšaukus skrydį prieš pat jo numatytą laiką mokama kompensacija yra kita tokia priemonė; ji nemažiau atitinka šį tikslą ir tais atvejais, kai skrydis atšaukiamas jau atėjus jo numatytam laikui.

49. Situacija, į kurią pateko ieškovai pagrindinėje byloje, neabejotinai nebuvo atsisakymas vežti. Taip pat neatrodo (priešingai nei Sprendime *Sturgeon* nagrinėtoje situacijoje),

11 — Žr. reglamento 12 konstatuojamąją dalį kartu su 5 straipsnio 1 dalies c punktu, kuriuose numatyta, kad skrydį vykdantis oro vežėjas turi pranešti keleiviams apie skrydžių atšaukimą – taip jis gali išvengti prievolės mokėti kompensaciją, jeigu įvykdomos tam tikros kitos sąlygos.

12 — Žr. pirminio Komisijos pasiūlymo dėl reglamento, COM(2001) 784 galutinis, aiškinamojo memorandumo 1 punktą, kuriame numatyta: „Atsisakymas vežti ir skrydžių atšaukimas komerciniais sumetimais kelia didelį pasipiktinimą ne tik todėl, kad dėl jų sugaištama daug laiko ir griaunami kelionės planai, bet ir todėl, kad jie rodo vežėjo įsipareigojimo nuvežti keleivius pakankamai greitai nepaisymą.

13 — Ypač žr. reglamento 1 ir 2 konstatuojamąsias dalis ir 2006 m. sausio 10 d. Sprendimo *IATA ir ELFAA*, C-344/04, Rink. p. I-403, 69 punktą.

kad oro vežėjas teigia, jog tai buvo skrydžio atidėjimas. Jeigu tai nebūtų ir atšaukimas, keleivių apsaugos reglamentavime atsirastų didelė spraga. Vežėjas galėtų teigti, kad pagal reglamentą jis neturėjo jokios prievolės net pasiūlyti pagalbos arba pasirūpinti (iš tiesų atrodo, kad šioje byloje ieškovais buvo labai mažai rūpinamasi ir jiems buvo teikiama labai nedaug pagalbos). Tokia aiški spraga visiškai prieštarautų tikslui užtikrinti aukšto lygio keleivių apsaugą. Ji reikštų, kad tokiomis aplinkybėmis keleiviai turėtų teisę į mažiau palankias sąlygas ne tik negu keleivių, kurių skrydis buvo atšauktas prieš išvykstant, bet ir negu tokių keleivių, kurių skrydis buvo atidėtas kelioms valandoms, nors iš tikrųjų situacija, į kurią patenka pirmieji keleiviai, būtų susijusi su gerokai didesniais nepatogumais.

50. Kadangi, kaip pažymi Komisija, nė viena reglamento nuostata nerodo, kad skrydžiai gali būti atšaukiami tik prieš lėktuvui išvykstant, man atrodo, kad negalima aiškinti, jog reglamento nuostatų formuluotėse įtvirtintas toks apribojimas, jeigu dėl to būtų taip stipriai pamintas pagrindinis reglamento tikslas.

51. Tačiau pažymėtina, kad ypatingos aplinkybės, kaip jos suprantamos pagal reglamento 5 straipsnio 3 dalį, yra labiau tikėtina skrydžio atšaukimo priežastis, kai lėktuvas jau išvyko, o ne kai skrydis atšaukiamas tuomet, kai oro vežėjas dar gali apie jį pranešti keleiviams iš anksto. Todėl atšaukęs skrydį lėktuvui jau išvykus vežėjas turi mokėti kompensaciją tik jeigu skrydis atšaukiamas dėl priežasties, kurios būtų buvę galima išvengti imantis visų pagrįstų priemonių. Tačiau jeigu taip būtų buvę galima išvengti tokios priežasties, kyla Monrealio konvencijos 19 straipsnyje numatyta atsakomybė ir remiantis reglamento 12 straipsnio 1 dalimi iš su tokia atsakomybe susijusių mokėtinų sumų gali būti atimama pagal reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnį mokėtina kompensacija.

52. Be to, Prancūzijos vyriausybė ir Jungtinė Karalystė įspėja apie riziką, susijusią su tuo, kad jeigu lėktuvo grįžimas į išvykimo oro uostą turėtų būti laikomas skrydžio atšaukimu, pilotai galėtų būti verčiami, užuot grįžę, tęsti skrydį, kad oro vežėjui netektų mokėti reglamente numatytos kompensacijos. Toks spaudimas galėtų kelti riziką lėktuvo saugai.

53. Tokia situacija neatrodo tikėtina. Net darant neįtikimą prielaidą, kad oro bendrovė gali būti beširdiškai abejinga keleivių saugai, man atrodo, kad mažai tikėtina, jog kuris nors oro vežėjas verčiau rizikuotų patirti avariją

(rizikuodamas tiek su savo paties materialiniais nuostoliais, tiek su aukoms mokėtinomis kompensacijomis susijusiomis milžiniškomis sumomis), nei sumokėti tam tikrą riboto dydžio reglamente numatytą kompensaciją. Tai dar mažiau tikėtina, jeigu saugos sumetimais skubiai grįžtama dėl ypatingų aplinkybių, kaip jos suprantamos pagal reglamento 5 straipsnio 3 dalį (o taip greičiausiai ir yra, nebent vežėjas nesiėmė visų pagrįstų priemonių), ir dėl to vežėjas atleidžiamas nuo prievolės mokėti 7 straipsnyje numatytą kompensaciją. Ir, nekalbant apie pilotų prisiimtą įsipareigojimą laikytis tarptautiniu lygmeniu nustatytų saugos procedūrų bei reikalavimų, manau, kad jie greičiausiai pirmenybę teiktų savo pačių ir įgulos bei keleivių saugumui, o ne juos įdarbinusio oro vežėjo verslo interesams.

54. Galiausiai, šios dvi vyriausybės atkreipia dėmesį į tai, kad net neturėdami teisės gauti reglamento 7 straipsnyje numatytos kompensacijos keleiviai tokiomis kaip šios bylos aplinkybėmis vis tiek gali reikšti reikalavimus pagal Monrealio konvencijos 19 straipsnį.

55. Tai tiesa. Tačiau nemanau, kad tai kaip nors susiję su klausimu, ar keleiviai turi teisę gauti reglamente nurodytą kompensaciją.

56. Todėl manau, kad reglamento 2 straipsnio l punkte pateikta „atšaukimo“ apibrėžtis apima atvejus, kai lėktuvas išvyksta, tačiau vėliau grįžta į išvykimo oro uostą ir daugiau nebepakyla.

Antrasis klausimas

57. Antrasis nacionalinio teismo klausimas grindžiamas prielaida, kad yra nustatyta, jog skrydis buvo atšauktas. Juo klausiama apie reglamento 12 straipsnio 1 dalyje nurodytos „papildomos kompensacijos“ sąvokos reikšmę. Priminsiu, kas šioje nuostatoje numatyta: „Šis reglamentas taikomas nepažeidžiant keleivių teisės gauti papildomą kompensaciją. Pagal šį reglamentą gautos kompensacijos suma gali būti atimama iš tokios kompensacijos sumos.“

58. Tokiomis aplinkybėmis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas klausia, pirma, ar nacionalinis teismas gali

priteisti žalos, įskaitant neturtinę, atlyginimą dėl neįvykdytos vežimo oru sutarties pagal sutartinių prievolių neįvykdymo srities nacionalinės teisės normas ir teismų praktiką, ar „papildoma kompensacija“ apima tik keleivių patirtas pagrįstas išlaidas, kurias vežėjas nevisiškai atlygino, kaip to reikalaujama pagal reglamento 8 ir 9 straipsnius, net jeigu šiomis nuostatomis nebuvo tiesiogiai remtasi. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas taip pat klausia, ar šios dvi „papildomos kompensacijos“ sąvokos tarpusavyje suderinamos.

59. Į pirmą šio klausimo dalį galima atsakyti paprastai. 12 straipsnio 1 dalyje nėra numatyta ribojimų, kokios rūšies žalą gali reikalauti atlyginti keleivis. Šis klausimas turi būti sprendžiamas vadovaujantis nacionaline teise, o joje turi būti atsižvelgta į Monrealio konvenciją. Šiuo klausimu galima pažymėti, kad Sprendime *Walz* [14] Teisingumo Teismas konstatavo, jog Monrealio konvencijoje nurodyta „žala“ galėtų būti tiek turtinė, tiek neturtinė.

14 — 2010 m. gegužės 6 d. sprendimo, C-63/09, Rink. p. I-4239, 29 punktas.

60. Atrodytų, kad toks aiškinimas atsako ir į antrą klausimo dalį. Tai, kad kompensacija mokėtina pagal reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnį, netrukdo keleiviui reikalauti papildomos kompensacijos už išlaidas, patirtas dėl to, kad oro vežėjas nevykdė 8 arba 9 straipsniuose nurodytų pareigų. Nors tokia kompensacija nėra eksplicitiškai numatyta, akivaizdu, kad įpareigojimas rūpintis ir teikti pagalbą neturėtų prasmės, jeigu jo nebūtų galima įvykdyti priverstinai.

61. Tačiau nacionalinis teismas klausia ir to, ar galima reikalauti kompensacijos už išlaidas, patirtas dėl oro vežėjo pareigų, numatytų 8 arba 9 straipsnyje, nevykdymo, „net jeigu šiomis nuostatomis tiesiogiai nebuvo remtasi“. Neaišku, ką tiksliai tuo norėta pasakyti. Teisingumo Teismui pateiktose pastabose ieškovai cituoja nacionaliniam teismui pateikto ieškinio ištraukas, iš kurių matyti, kad jie aiškiai rėmėsi reglamentu numatytos pagalbos nesuteikimu ir šio reglamento 9 straipsniu. Tačiau, nepaisant dėl nacionalinių procesinių reikalavimų galinčių kilti sunkumų, pačiame reglamente tikrai nėra jokių nuostatų, kurios neleistų priteisti kompensacijos dėl nesirūpinimo ir pagalbos nesuteikimo remiantis 8 ir 9 straipsniais tik dėl to, kad ieškovas aiškiai

nesirėmė šiomis nuostatomis. Iš tiesų nacionalinės teisės norma, dėl kurios susidarytų tokia situacija, atrodytų neleistina, nes dėl jos ieškovai negalėtų pasinaudoti reglamentu jiems suteikiamomis teisėmis.

62. Kita vertus, visiškai gali būti, kad nacionalinis teismas klausia, ar tam, kad toks reikalavimas būtų priimtinas, ieškovas atitinkamu momentu turi būti paprašęs oro vežėjo pasirūpinti juo ir suteikti pagalbą pagal reglamento 8 ir 9 straipsnius. Jeigu iš tiesų klausiama to, atsakymas turi būti neigiamas. Nors reglamento 14 straipsnyje įtvirtintas reikalavimas oro vežėjams informuoti keleivius apie reglamente numatytas jų teises, įpareigojimas rūpintis ir teikti pagalbą niekaip nėra siejamas su keleivio prašymu. 8 ir 9 straipsnių formuluotės yra aiškios: „keleiviams leidžiama <...>“, „keleiviams <...> pasiūloma <...>“.

63. Reglamento 12 straipsnio 1 dalyje įtvirtintą „papildomos kompensacijos“ sąvoką aiškinti kaip apimančią kompensaciją už išlaidas, patirtas dėl 8 arba 9 straipsnyje numatytų oro vežėjo pareigų nevykdymo, sudėtinga ir dėl dar vienos priežasties. 12 straipsnio 1 dalies antrame sakinyje numatyta galimybė „pagal šį reglamentą“ gautos kompensacijos sumą atimti iš bet kurios „papildomos kompensacijos“. Jeigu būtų laikomasi griežto aiškinimo, kad pagal reglamentą mokama kompensacija yra tik 7 straipsnyje numatyta kompensacija, tai galėtų reikšti, kad ji galėtų būti įskaitoma į kompensaciją, mokėtiną už pareigos rūpintis ir teikti pagalbą nevykdymą, kuri negauta „pagal šį reglamentą“.

64. Toks aiškinimas būtų absurdiškas. Pareiga mokėti 7 straipsnyje numatytą kompensaciją ir pareiga rūpintis bei teikti pagalbą yra viena nuo kitos neatsiejamos ir viena kitą papildo. Oro vežėjas negali išvengti vienos iš jų įtraukdamas ją į kitą. Tačiau net jeigu būtų laikomasi tokio aiškinimo, 12 straipsnio 1 dalyje numatyta tik tai, kad pagal reglamentą gauta kompensacija *gali* būti atimama iš papildomos kompensacijos. Nėra numatyta įpareigojimo ją atimti, ir tai, ar konkrečios bylos aplinkybėmis ją atimti yra teisinga, visuomet turi nustatyti kompetentingas teismas. Šios bylos aplinkybėmis aišku, kad tai nebūtų teisinga.

Išvada

65. Atsižvelgdama į visas išdėstytas aplinkybes, siūlau Teisingumo Teismui į *Juzgado de lo Mercantil No 1 de Pontevedra* pateiktus prejudicinius 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 atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, 2 straipsnio l punkte apibrėžta „atšaukimo“ sąvoka apima atvejus, kai skrydis buvo pradėtas vykdyti, tačiau lėktuvas grįžo į išvykimo oro uostą ir daugiau nebeišvyko.

Reglamento Nr. 261/2004 12 straipsnio 1 dalyje esanti „papildomos kompensacijos“ sąvoka apima pagal nacionalinės teisės normas ir nacionalinių teismų praktiką priteistą žalos, įskaitant neturtinę, atlyginimą dėl skrydžio atšaukimo pažeidžiant vežimo oru sutartį.

Jeigu oro vežėjas neįvykdo Reglamento Nr. 261/2004 8 ir 9 straipsniais jam nustatytų pareigų, nukentėję keleiviai gali reikalauti atlyginti visas išlaidas, kurias jie patyrė dėl tokio pareigų nevykdymo, nepaisant to, ar atitinkamu momentu jie prašė vykdyti tokias pareigas. Iš tokio atlyginimo negalima atimti pagal šio reglamento 7 straipsnį gautos kompensacijos.