TIESAS SPRIEDUMS (ceturtā palāta)

2008. gada 10. jūlijā *

Lieta C-173/07

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši EKL 234. pantam, ko *Oberlandesgericht Frankfurt am Main* (Vācija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2007. gada 7. martā un kas Tiesā reģistrēts 2007. gada 2. aprīlī, tiesvedībā

Emirates Airlines — Direktion für Deutschland

pret

Diether Schenkel.

TIESA (ceturtā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], tiesneši Dž. Arestis [*G. Arestis*], R. Silva de Lapuerta [*R. Silva de Lapuerta*], J. Malenovskis [*J. Malenovský*] (referents) un T. fon Danvics [*T. von Danwitz*],

* Tiesvedības valoda — vācu.

ģenerāladvokāte E. Šarpstone [*E. Sharpston*],
sekretārs R. Grass [*R. Grass*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— *Emirates Airlines Direktion für Deutschland* vārdā — K. Leferss [*C. Leffers*], *Rechtsanwältin*,

— D. Šenkela [*D. Schenkel*] vārdā — M. Šefelss [*M. Scheffels*], *Rechtsanwalt*,

— Grieķijas valdības vārdā — M. Apesoss [*M. Apessos*], kā arī O. Pacopulu [*O. Patsopoulou*] un V. Karra [*V. Karra*], pārstāvji,

— Francijas valdības vārdā — Ž. de Bergess [*G. de Bergues*] un A. Āre [*A. Hare*], pārstāvji,

— Polijas valdības vārdā — E. Osņecka-Tamecka [*E. Ośniecka-Tamecka*], pārstāve,

— Zviedrijas valdības vārdā — A. Falka [*A. Falk*], pārstāve,

— Eiropas Kopienu Komisijas vārdā — R. Vidāls Puī [*R. Vidal Puig*] un Ž. Brauns [*G. Braun*], pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokātes secinājumus 2008. gada 6. marta tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regulas (EK) Nr. 261/2004, 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.), 3. panta 1. punkta a) apakšpunktu.

2 Šis lūgums ir iesniegts sakarā ar strīdu starp aviosabiedrību *Emirates Airlines — Direktion für Deutschland* (turpmāk tekstā — "*Emirates*") un [Dīteru] Šenkelu sakarā ar *Emirates* atteikumu viņam izmaksāt kompensāciju par lidojuma no Manilas [*Maynila*] (Filipīnas) atcelšanu.

Atbilstošās tiesību normas

Starptautiskais tiesiskais regulējums

3 Padome ar 2001. gada 5. aprīļa Lēmumu 2001/539/EK apstiprināja Konvenciju par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju (OV L 194, 38. lpp.; turpmāk tekstā — "Monreālas konvencija"), kurai ir pievienojusies Eiropas Kopiena.

4 Šīs konvencijas mērķis cita starpā ir nodrošināt patērētāju interešu aizsardzību starptautisko gaisa pārvadājumu jomā un vajadzību pēc taisnīgas kompensācijas, kas noteikta, balstoties uz atlīdzināšanas principu.

5 Šīs konvencijas 1. panta 2. un 3. punktā, kas attiecas uz tās piemērošanas jomu, ir paredzēts:

"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. Savukārt pārvadājums starp divām vietām vienas Konvencijas dalībvalsts teritorijā bez norunātas apstāšanās vietas kādas citas valsts teritorijā nav starptautiskais pārvadājums šīs konvencijas nozīmē.

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, un tas nezaudē savu starptautisko raksturu tikai tādēļ, ka viens vai vairāki pārvadājuma līgumi pilnībā jāpilda tikai vienas valsts teritorijā."

Kopienu tiesiskais regulējums

6 Regulas Nr. 261/2004 2. pantā ar nosaukumu "Definīcijas" ir paredzēts:

"Šajā regulā:

[..]

g) "rezervācija" ir fakts, ka pasažierim ir biļete, vai cits pierādījums, kas liecina par to, ka gaisa pārvadātājs vai ceļojuma rīkotājs rezervāciju ir pieņēmis un reģistrējis;

h) "galamērķis" ir galamērķis, kas norādīts uz biļetes, kuru uzrāda pie reģistrācijas letes, vai, tieši savienoto reisu [lidojumu] gadījumā, pēdējā reisa [lidojuma] galamērķis; pieejamus alternatīvus reisus [lidojumus] ar pārsēšanos neņem vērā, ja ievēro sākotnēji plānoto ielidošanas laiku;

[..]."

7 Šīs regulas 3. pantā ar nosaukumu "Darbības joma" ir noteikts:

"1. Šo regulu piemēro:

a) pasažieriem, kas izlido no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas [EK] 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 [lidojumu] apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Kopienas pārvadātājs.

[..]"

8 Regulas Nr. 261/2004 4. pantā ar nosaukumu "Iekāpšanas atteikums" ir paredzēts:

"1. Ja gaisa pārvadātājs kādu iemeslu dēļ plāno atteikt iekāpšanu uz kādu reisu [lidojumu], tas vispirms aicina brīvprātīgos atkāpties no rezervētajām biļetēm un saņemt atlīdzinājumu saskaņā ar nosacījumiem, par ko vienojas attiecīgais pasažieris un apkalpojošais gaisa pārvadātājs. Papildus šajā punktā minētajam atlīdzinājumam brīvprātīgajiem sniedz atbalstu saskaņā ar 8. pantu.

[..]"

9 Regulas Nr. 261/2004 5. pantā ar nosaukumu "Atcelšana" ir noteikts:

"1. Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

[..]

c) ir tiesības saskaņā ar 7. pantu no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saņemt kompensāciju [..]

[..]."

10 Regulas Nr. 261/2004 7. pantā ar nosaukumu "Tiesības saņemt kompensāciju" ir paredzēts:

"1. Ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieri saņem kompensāciju šādā apmērā:

a) EUR 250 par visiem lidojumiem 1500 kilometru vai mazākā attālumā;

b) EUR 400 par visiem lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1500 kilometru attālumā un par visiem citiem lidojumiem 1500 līdz 3500 kilometru attālumā;

c) EUR 600 par visiem lidojumiem, uz ko neattiecas a) vai b) apakšpunkts.

Nosakot attālumu, ņem vērā pēdējo galamērķi, kurā iekāpšanas atteikums vai lidojuma atcelšana ir par iemeslu tam, ka pasažieris ielido ar kavēšanos pēc paredzētā laika.

[..]"

11 Regulas Nr. 261/2004 8. pantā ar nosaukumu "Tiesības saņemt atlīdzinājumu vai mainīt maršrutu" ir paredzēts:

"1. Ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieriem dod iespēju izvēlēties:

a) — vai septiņās dienās saskaņā ar 7. panta 3. punktu saņemt biļetes pilnas cenas atlīdzinājumu tās summas apmērā, par kuru tā ir pirkta, attiecībā uz to ceļojuma daļu vai daļām, kas nav veiktas, un attiecībā uz jau veikto daļu vai daļām, ja lidojumam vairs nav jēgas, ņemot vērā pasažiera sākotnējo ceļojuma plānu, attiecīgā gadījumā kopā ar

— atpakaļceļa lidojumu uz sākotnējo izlidošanas vietu pēc iespējas agrāk;

b) vai arī mainīt maršrutu, izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumus, līdz to galamērķim pēc iespējas agrāk; vai arī

c) mainīt maršrutu, izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumus, līdz to galamērķim vēlākā dienā atbilstīgi pasažiera vēlmēm, ja ir pieejamas brīvas vietas.

2. Šā panta 1. punkta a) apakšpunkts attiecas arī uz pasažieriem, kuru lidojumi ir kompleksa pakalpojuma [ceļojuma] daļa, izņemot tiesības saņemt atlīdzinājumu, ja šādas tiesības izriet no [Padomes 1990. gada 13. jūnija] Direktīvas 90/314/EEK [par kompleksiem ceļojumiem, kompleksām brīvdienām un kompleksām ekskursijām (OV L 158, 59. lpp.)] noteikumiem.

[..]"

12 Saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 17. pantu ar nosaukumu "Ziņojums":

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

— [..]

— 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 ko attiecas Direktīva 90/314/EEK, un kuri

izlido no trešās valsts lidostas uz dalībvalsts lidostu ar reisu [lidojumu], ko neveic Kopienas gaisa pārvadātāji,

[..]."

Pamata lieta un prejudiciālie jautājumi

13 D. Šenkels Vācijā rezervēja *Emirates* ceļojumu turp un atpakaļ no Diseldorfas (Vācija) uz Manilu caur Dubaiju (Apvienotie Arābu Emirāti).

14 Atpakaļceļam D. Šenkels bija rezervējis lidojumu 2006. gada 12. martā no Manilas. Šis lidojums tika atcelts tehniska rakstura problēmu dēļ. D. Šenkels beidzot izlidoja no Manilas 2006. gada 14. martā, ielidojot Diseldorfā tajā pašā dienā.

15 D. Šenkels iesniedza *Amtsgericht Frankfurt am Main* [Frankfurtes pie Mainas Pirmās instances tiesā] prasību pret *Emirates*, pieprasot kompensāciju EUR 600 apmērā, atsaucoties uz Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu un 7. panta 1. punkta c) apakšpunktu.

16 Viņš norādīja, ka uz viņu attiecoties šajās normās paredzētā kompensācija par lidojuma atcelšanu. Viņš apgalvoja, ka lidojums turp un lidojums atpakaļ esot viena un tā paša lidojuma saistītas daļas. Tā kā šī vienotā lidojuma sākumpunkts bija Diseldorfa, tad viņš esot bijis "pasažieris, kas izlido no lidostas kādas Eiropas Kopienas dalībvalsts teritorijā" šīs regulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta izpratnē.

17 *Emirates* apgalvoja, ka lidojums turp un lidojums atpakaļ esot jāuzskata par diviem dažādiem lidojumiem. Turklāt *Emirates* neesot licences, kuru būtu piešķīrusi dalībvalsts atbilstoši Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulas (EEK) Nr. 2407/92 par gaisa pārvadātāju licencēšanu (OV L 240, 1. lpp.) 2. panta c) punktam.

18 Norādot, ka tādēļ tā neesot uzskatāma par "Kopienas pārvadātāju", kas ir minēts Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta b) apakšpunktā, *Emirates* secināja, ka tai neesot pienākuma izmaksāt kompensāciju D. Šenkelam par atcelto lidojumu.

19 *Amtsgericht Frankfurt am Main* apmierināja D. Šenkela prasījumus. *Emirates* iesniedza apelācijas sūdzību *Oberlandesgericht Frankfurt am Main* [Frankfurtes pie Mainas Augstākajā tiesā].

20 Kaut arī *Oberlandesgericht Frankfurt am Main* tiecas uzskatīt, ka ceļojums turp un atpakaļ ir viens lidojums Regulas Nr. 261/2004 izpratnē, tai ir radies jautājums par šādas lidojuma jēdziena interpretācijas pamatotību.

21 Šajos apstākļos *Oberlandesgericht Frankfurt am Main* nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

"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?"

Par prejudiciālo jautājumu

22 Iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunkts ir interpretējams tādējādi, ka tas ir piemērojams ceļojumam turp un atpakaļ, kurā pasažieri, kas sākotnēji ir izlidojuši no lidostas dalībvalsts, uz kuru attiecas Līgums, teritorijā, atgriežas šajā lidostā, izlidojot no lidostas trešās valsts teritorijā. Iesniedzējtiesa arī jautā, vai apstāklis, ka lidojums turp un lidojums atpakaļ ir ticis rezervēts ar vienu rezervāciju, ietekmē šo interpretāciju.

23 Uzdodot jautājumu, iesniedzējtiesa atsaucas uz "lidojuma" un "ceļojuma" jēdzieniem, kas ir izmantoti Regulā Nr. 261/2004, un vēlas uzzināt, vai lidojuma jēdziens ietver ceļojumu turp un atpakaļ.

24 Lidojuma jēdziens ir noteicošs, lai atbildētu uz uzdoto jautājumu, neraugoties uz to, ka, kaut arī tas ir minēts Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta vācu valodas versijā, lielākajā daļā citu šīs normas versiju citās valodās uz to atsauču nav vai arī izmantots vārds, kas ir atvasināts no vārda "lidojums".

25 Kā to ir norādījusi ģenerāladvokāte savu secinājumu 8. punktā, pasažieri, kas izlido no lidostas dalībvalsts teritorijā vai trešā valstī, vienmēr ir pasažieri, kas dodas lidojumā, izlidojot no šādas lidostas. Tādējādi šai atšķirībai starp valodu versijām nav ietekmes uz patieso šo normu, kurās noteikta minētās regulas piemērošanas joma, nozīmi.

26 Līdz ar to vispirms ir jāinterpretē lidojuma jēdziens.

27 Šajā sakarā ir jākonstatē, ka šis jēdziens nav minēts Regulas Nr. 261/2004 2. pantā ar nosaukumu "Definīcijas". Tas nav definēts arī citos šīs regulas pantos.

28 Šādos apstākļos lidojuma jēdziens ir jāinterpretē, ņemot vērā visus Regulas Nr. 261/2004 noteikumus, kā arī tās mērķi.

29 Tomēr pirms šīs analīzes sākšanas ir jānorāda, ka Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunkts, uz kuru atsaucas iesniedzējtiesa, ir jāaplūko kopā ar šī paša 3. panta 1. punkta b) apakšpunktu.

30 No visa šī 1. punkta izriet, ka minētā regula attiecas uz gadījumiem, kad pasažieri dodas lidojumā no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā (a) apakšpunkts) vai no trešās valsts lidostas uz lidostu kādas dalībvalsts teritorijā, ar nosacījumu, ka attiecīgo lidojumu apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Kopienas pārvadātājs (b) apakšpunkts).

31 No tā izriet, ka ir uzskatāms, ka uz gadījumu, kad pasažieri izlido no trešās valsts lidostas, neattiecas Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunkts, un līdz ar to tas ietilpst šīs regulas piemērošanas jomā tikai tad, ja ir ievērots 3. panta 1. punkta b) apakšpunktā minētais nosacījums, proti, ka attiecīgo lidojumu apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Kopienas pārvadātājs.

32 Attiecībā uz minētās regulas piemērojamo noteikumu interpretāciju vispirms ir jānorāda, ka Regulas Nr. 261/2004 8. panta 2. punktā ir atsauce uz lidojumu, kas ir kompleksa ceļojuma daļa, no kā izriet, ka lidojums nav identisks ceļojumam un ka ceļojums var ietvert vairākus lidojumus. Šajā sakarā šī panta 1. punktā ietverta

nepārprotama atsauce uz "atpakaļceļa lidojuma" jēdzienu, tādējādi norādot arī uz turpceļa lidojuma pastāvēšanu šī paša ceļojuma laikā.

33 Šo apgalvojumu apstiprina Regulas Nr. 261/2004 2. panta h) punkts, kurā "galamērķa" jēdziens definēts kā galamērķis, kas norādīts uz biļetes, kuru uzrāda pie reģistrācijas letes, vai, savienoto lidojumu gadījumā, pēdējā lidojuma galamērķis.

34 Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punktā ir nodalīta pasažieru sākotnējā izlidošanas vieta no galamērķa, tādējādi šajā punktā ir minētas divas dažādas vietas. Ja "lidojums" minētās regulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta izpratnē būtu jāuzskata par ceļojumu turp un atpakaļ, tad tā galamērķis būtu identisks sākotnējai izlidošanas vietai. Tādā gadījumā šai normai nebūtu jēgas.

35 Visbeidzot, "lidojumu" Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta izpratnē uzskatot par ceļojumu turp un atpakaļ, patiesībā tiktu samazināta aizsardzība, ko pasažieriem piešķir šī regula, kas būtu pretēji tās mērķim nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību (šajā sakarā skat. 2006. gada 10. janvāra spriedumu lietā C-344/04 *IATA* un *ELFAA*, Krājums, I-403. lpp., 69. punkts).

36 Turklāt, no vienas puses, Regulas Nr. 261/2004 4. panta 1. punktā, 5. panta 1. punktā un 8. panta 1. punktā ir paredzēts atlīdzināt dažādu veidu kaitējumu, kas var rasties lidojuma dēļ, bet nav paredzēts, ka šāds kaitējums var rasties vairākas reizes viena lidojuma laikā. Šādos apstākļos pasažieri, kas sākotnēji izlidojuši no kādas dalībvalsts lidostas, varētu paļauties uz šādu aizsardzību tikai vienu reizi, ja tas pats kaitējums rastos turpceļā un arī atpakaļceļā.

37 No otras puses, interpretējot Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunktu tādējādi, ka vienā lidojumā ietilpst ceļojums turp un atpakaļ, nozīmētu arī atņemt attiecīgās tiesības pasažieriem tādā gadījumā, kad lidojumu no lidostas dalībvalsts teritorijā nenodrošina Kopienas pārvadātājs.

38 Šajā gadījumā šāda lidojuma pasažieri, kas sākotnēji izlidojuši no lidostas trešā valstī, nevarētu paļauties uz Regulā Nr. 261/2004 paredzēto aizsardzību. Turpretim pasažieri, kas sāktu savu ceļojumu ar šo pašu lidojumu, varētu paļauties uz šo aizsardzību, jo tie tiktu uzskatīti par pasažieriem, kas izlido no lidostas dalībvalsts teritorijā. Tādējādi rastos atšķirīga attieksme pret viena lidojuma, kurā būtu jābūt vienādai aizsardzībai pret no tā izrietošajām nelabvēlīgajām sekām, pasažieriem.

39 Atbilstoši pastāvīgajai judikatūrai vienlīdzīgas attieksmes vai nediskriminācijas princips noteic, ka līdzīgās situācijās nevar attiekties atšķirīgi un dažādās situācijās savukārt nevar attiekties vienādi, ja vien šādai pieejai nav objektīva pamata (skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *IATA* un *ELFAA*, 95. punkts; 2006. gada 12. septembra spriedumu lietā C-300/04 *Eman* un *Sevinger*, Krājums, I-8055. lpp., 57. punkts, kā arī 2007. gada 11. septembra spriedumu lietā C-227/04 P *Lindorfer*/Padome, Krājums, I-6767. lpp., 63. punkts).

40 Ņemot vērā visus šos elementus, "lidojuma" jēdziens Regulas Nr. 261/2004 izpratnē ir jāinterpretē tādējādi, ka tā būtībā ir viena gaisa pārvadātāja darbība, kas tādējādi zināmā veidā ir šī pārvadājuma, ko veic gaisa pārvadātājs, kurš nosaka savu maršrutu, "vienība".

41 Turpretim "ceļojuma" jēdziens ir saistīts ar pasažiera personu, kas izvēlas savu galamērķi un dodas turp, izmantojot gaisa pārvadātāju nodrošinātos lidojumus. Ceļojumu, kas parasti ietver "turpceļu" un "atpakaļceļu", galvenokārt nosaka personīgs un individuāls pārvietošanās mērķis. Ceļojuma jēdziens nav minēts Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta redakcijā, un tam principā nav nozīmes tā interpretācijā.

42 Šādos apstākļos ir jāpārbauda, vai citiem šajā lietā nozīmīgiem juridiskiem instrumentiem var būt ietekme uz lidojuma jēdziena interpretāciju. Šajā sakarā ir jāpārbauda, vai Monreālas konvencijai, kā šķietami to konstatē iesniedzējtiesa, ir izšķiroša nozīme. Tajā noteikti gaisa pārvadātāju pienākumi pret pasažieriem, ar kuriem tie ir noslēguši pārvadājuma līgumu, un cita starpā paredzēti noteikumi par veidu, kādā pasažieri var iegūt individuālu kompensāciju zaudējumu atlīdzības veidā par kaitējumu, ko radījis kavējums.

43 Nenoliedzami Monreālas konvencija ir Kopienu tiesību sistēmas neatņemama sastāvdaļa (šajā sakarā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *IATA* un *ELFAA*, 35. un 36. punkts). Turklāt no EKL 300. panta 7. punkta izriet, ka Kopienu iestādes saista tās noslēgtie nolīgumi un tādējādi šiem nolīgumiem ir augstāks spēks par atvasinātajiem Kopienu tiesību aktiem (šajā sakarā skat. 1996. gada 10. septembra spriedumu lietā C-61/94 Komisija/Vācija, *Recueil*, I-3989. lpp., 52. punkts).

44 Tomēr Monreālas konvencijā nekādā veidā nav noteikts iepriekš norādīto pienākumu apjoms, atsaucoties uz lidojuma jēdzienu, kas, starp citu, nav lietots minētās konvencijas tekstā.

45 Turklāt, kā to pareizi ir norādījusi iesniedzējtiesa, atbilstoši Monreālas konvencijai vairāki pārvadājumi pēc kārtas ir uzskatāmi par "vienotu pārvadājumu", ja par to ir noslēgts viens līgums. Tomēr, tā kā šajā vienotā pārvadājuma jēdzienā ir atsauce uz vairākiem braucieniem pēc kārtas, kurus izvēlas pasažieris, tad šis jēdziens drīzāk ir tuvāks ceļojuma jēdzienam, kas ir definēts šī sprieduma 41. punktā.

46 Tādējādi Monreālas konvencijai nav izšķirošas nozīmes "lidojuma" jēdziena interpretācijā Regulas Nr. 261/2004 izpratnē.

47 No šī sprieduma 32.–41. punkta izriet, ka ceļojums turp un atpakaļ nav uzskatāms par vienu un to pašu lidojumu. Līdz ar to Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunkts nav piemērojams tādam ceļojumam turp un atpakaļ kā pamata lietā aplūkotais, kurā pasažieri, kas sākotnēji ir izlidojuši no lidostas dalībvalsts teritorijā, atgriežas šajā lidostā, izlidojot no lidostas trešās valsts teritorijā.

48 Šādu interpretāciju apstiprina arī Regulas Nr. 261/2004 17. panta otrais ievilkums, kuru paskaidro tās divdesmit trešais apsvērums, atbilstoši kuram Kopienas likumdevējs nākotnē paredzēs iespējamu šīs regulas darbības jomas paplašināšanu, lai to attiecinātu arī uz pasažieriem, kuri izlido no trešās valsts lidostas uz dalībvalsts lidostu ar lidojumiem, ko neveic Kopienas gaisa pārvadātāji.

49 Ja tiktu uzskatīts, ka Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunkts attiecas arī uz ceļojumiem turp un atpakaļ, kuros pasažieri, kas sākotnēji ir izlidojuši no lidostas dalībvalsts teritorijā, atpakaļceļā izlido no trešās valsts lidostas, tad minētās regulas 17. panta otrajā ievilkumā minētie pasažieri jau ietilptu tās piemērošanas jomā. Tādā gadījumā šai normai nebūtu nozīmes.

50 Runājot par to, ka lidojums turp un lidojums atpakaļ ir rezervēts vienā rezervācijā, šis apstāklis neietekmē šī sprieduma 47. punktā izdarīto secinājumu.

51 Regulas Nr. 261/2004 2. panta g) punktā minētā "rezervācijas" definīcija nesniedz nekādus elementus, kas ļautu precizēt Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta piemērošanas jomu. Apstāklis, ka pasažieri veic vienu rezervāciju, neietekmē abu lidojumu autonomiju.

52 Līdz ar to rezervācijas veids nav uzskatāms par svarīgu apstākli, lai noteiktu Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta piemērošanas jomu.

53 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, uz uzdoto jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunkts ir interpretējams tādējādi, ka tas nav piemērojams ceļojumam turp un atpakaļ, kurā pasažieri, kas sākotnēji ir izlidojuši no lidostas dalībvalsts, uz kuru attiecas Līgums, teritorijā, atgriežas šajā lidostā, izlidojot no lidostas trešās valsts teritorijā. Apstāklis, ka lidojums turp un lidojums atpakaļ ir ticis rezervēts vienā rezervācijā, neietekmē šo interpretāciju.

Par tiesāšanās izdevumiem

54 Attiecībā uz pamata lietas dalībniekiem šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Tiesāšanās izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto lietas dalībnieku tiesāšanās izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (ceturtā palāta) nospriež:

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regulas (EK) Nr. 261/2004, 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, 3. panta 1. punkta a) apakšpunkts ir interpretējams tādējādi, ka tas nav piemērojams ceļojumam turp un atpakaļ, kurā pasažieri, kas sākotnēji ir izlidojuši no lidostas dalībvalsts, uz kuru

attiecas EK līgums, teritorijā, atgriežas šajā lidostā, izlidojot no lidostas trešās valsts teritorijā. Apstāklis, ka lidojums turp un lidojums atpakaļ ir ticis rezervēts vienā rezervācijā, neietekmē šo interpretāciju.

[Paraksti]