TEISINGUMO TEISMO (ketvirtoji kolegija) SPRENDIMAS

2008 m. liepos 10 d. *

Byloje C-173/07

dėl *Oberlandesgericht Frankfurt am Main* (Vokietija) 2007 m. kovo 7 d. Nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2007 m. balandžio 2 d., pagal EB 234 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Emirates Airlines – Direktion für Deutschland

prieš

Diether Schenkel,

TEISINGUMO TEISMAS (ketvirtoji kolegija),

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

* Proceso kalba: vokiečių.

generalinė advokatė E. Sharpston,
kancleris R. Grass,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

— *Emirates Airlines Direktion für Deutschland*, atstovaujamos advokatės C. Leffers,

— D. Schenkel, atstovaujamo advokato M. Scheffels,

— Graikijos vyriausybės, atstovaujamos M. Apessos, O. Patsopoulou ir V. Karra,

— Prancūzijos vyriausybės, atstovaujamos G. de Bergues ir A. Hare,

— Lenkijos vyriausybės, atstovaujamos E. Ośniecka-Tamecka,

— Švedijos vyriausybės, atstovaujamos A. Falk,

— Europos Bendrijų Komisijos, atstovaujamos R. Vidal Puig ir G. Braun,

susipažinęs su 2008 m. kovo 6 d. posėdyje pateikta generalinės advokatės išvada,

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą susijęs su 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 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10), 3 straipsnio 1 dalies a punkto išaiškinimu.

2 Šis prašymas buvo pateiktas nagrinėjant oro transporto bendrovės *Emirates Airlines – Direktion für Deutschland* (toliau – *Emirates*) ir D. Schenkel ginčą dėl šios bendrovės atsisakymo mokėti ieškovui kompensaciją dėl skrydžio iš Manilos (Filipinai) atšaukimo.

Teisinis pagrindas

Tarptautinės teisės aktai

3 Europos Bendrijų sudaryta konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija) buvo patvirtinta 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu 2001/539/EB (OL L 194, 2001, p. 38; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 491, toliau – Monrealio konvencija).

4 Šia konvencija visų pirma siekiama užtikrinti tarptautinio vežimo oru vartotojų interesų apsaugą ir teisingą kompensaciją jiems, paremtą visiškos restitucijos principu.

5 Šios konvencijos 1 straipsnio „Taikymo sritis“ 2 ir 3 dalyse nustatyta:

„2. Šioje konvencijoje sąvoka „tarptautinis vežimas“ – tai bet koks vežimas, kurio metu pagal šalių susitarimą, išvykimo ir atvykimo vieta, nesvarbu, ar sustojama vežant, ar perkraunama, yra abiejų valstybių, šios konvencijos šalių, teritorijose arba vienos valstybės, šios konvencijos šalies, teritorijoje, jeigu sutarto sustojimo vieta yra kitoje valstybėje, net jeigu ši nėra valstybė, šios konvencijos šalis. Šioje konvencijoje vežimas tarp dviejų vienos valstybės, šios konvencijos šalies, teritorijoje esančių punktų be sutarto sustojimo vietos nėra laikomas tarptautiniu vežimu.

3. Šioje konvencijoje vežimas, kurį atlieka keletas vežėjų paeiliui, yra laikomas vienu vežimu, jeigu šalys pripažįsta jį kaip vieningą veiklą, dėl kurios buvo susitarta sudarius

vieną ar keletą sutarčių, ir jeigu jis nepraranda savo tarptautinio pobūdžio vien dėl to, kad vieną ar keletą sutarčių numatoma vykdyti tiktai vienos valstybės teritorijoje.“

Bendrijos teisės aktai

6 Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnyje „Sąvokų apibrėžimai“ numatyta:

„Šiame reglamente:

<…>

g) „rezervavimas“ – tai faktas, kad keleivis turi bilietą ar kitą įrodymą, kuriame nurodyta, kad oro vežėjas arba turizmo kelionių organizatorius rezervavimą patvirtino ir įregistravo;

h) „galutinė paskirties vieta“ – paskirties vieta, nurodyta biliete, pateikiamame keleivių registravimo vietoje, o tiesiogiai skrydžius jungiant – paskutinio skrydžio paskirties vieta; į kitus galimus jungiamuosius skrydžius neatsižvelgiama, jei atvykimo laikas nesiskiria nuo pradinio numatyto atvykimo laiko.

<…>“

7 Šio reglamento 3 straipsnyje „Taikymo sritis“ įtvirtinta:

„1. Šis reglamentas taikomas:

a) keleiviams, išvykstantiems iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, kuriai taikoma (EB) Sutartis;

b) keleiviams, vykstantiems iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto į oro uostą, esantį valstybės narės teritorijoje, kuriai taikoma Sutartis, nebent jie gautų lengvatų ar kompensaciją ir toje trečiojoje šalyje jiems būtų suteikta pagalba, jei atitinkamą skrydį vykdantis oro vežėjas yra Bendrijos oro vežėjas.

<…>“

8 Pagal Reglamento Nr. 261/2004 4 straipsnį „Atsisakymas vežti“:

„1. Kai skrydį vykdantis oro vežėjas pagrįstai tikisi, kad turės atsisakyti vežti tam tikro skrydžio keleivius, jis pirmiausia ieško savanorių, sutinkančių atsisakyti rezervavimo mainais į kompensaciją atitinkamo keleivio ir skrydį vykdančio oro vežėjo sutartomis sąlygomis. Savanoriams teikiama pagalba pagal 8 straipsnį; tokia pagalba nelaikoma šioje dalyje nurodytos kompensacijos dalimi.

<…>“

9 Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnyje „Skrydžių atšaukimas“ nurodyta:

„1. Atšaukus skrydį:

<…>

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

<…>“

10 Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje „Teisė į kompensaciją“ įtvirtinta:

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

a) 250 eurų visų 1500 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.

<…>“

11 Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnyje „Teisė atgauti sumokėtą sumą arba vykti kitu maršrutu“ numatyta:

„1. Kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviams leidžiama rinktis:

a) — per septynias dienas 7 straipsnio 3 dalyje numatytu būdu atgauti visą už bilietą jį perkant sumokėtą sumą, už neįvykusios kelionės dalį arba dalis sumokėtą sumą ir už jau įvykusią kelionės dalį ar dalis sumokėtą sumą, jei pagal keleivio numatytą kelionės planą skrydis nebeteko prasmės, taip pat tam tikrais atvejais,

— kaip galima greičiau skrydį atgal į pirmąją išvykimo vietą;

b) kaip galima greitesnį nukreipimą kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis; arba

c) nukreipimą kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis kitu keleiviui patogiu laiku, jeigu yra vietų.

2. 1 dalies a punktas taip pat taikomas keleiviams, kurių skrydžiai yra paketo dalis, išskyrus teisę atgauti sumokėtą sumą, jei tokia teisė įgyjama pagal Direktyvą 90/314/EEB (1990 m. birželio 13 d. Tarybos direktyva dėl kelionių, atostogų ir organizuotų išvykų paketų (OL L 158, 1990, p. 59; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 10 t., p. 132)

<…>“

12 Pagal Reglamento Nr. 261/2004 17 straipsnį „Ataskaita“:

„Komisija iki 2007 m. sausio 1 d. pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą apie šio reglamento veikimą ir rezultatus, pirmiausia dėl

— <…>

— galimo šio reglamento taikymo srities išplėtimo įtraukiant keleivius, sudariusius sutartį su Bendrijos oro vežėju arba turinčius skrydžio rezervavimą, kuris yra organizuotos turistinės kelionės, kuriai taikoma Direktyva 90/314/EEB, dalis ir

kurie vyksta iš trečiosios šalies oro uosto į valstybėje narėje esantį oro uostą, kai skrydžius vykdo ne Bendrijos oro vežėjai,

<…>“

Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

13 D. Schenkel Vokietijoje bendrovėje *Emirates* užsakė kelionę iš Diuseldorfo (Vokietija) per Dubajų (Jungtiniai Arabų Emyratai) į Manilą ir atgal.

14 D. Schenkel grįžimo skrydį iš Manilos rezervavo 2006 m. kovo 12 dienai. Dėl techninių kliūčių šis skrydis buvo atšauktas. Galiausiai D. Schenkel išskrido iš Manilos 2006 m. kovo 14 d. ir tą pačią dieną atvyko į Diuseldorfą.

15 D. Schenkel *Amtsgericht Frankfurt am Main* (Frankfurto prie Maino apylinkės teismas) pareiškė ieškinį *Emirates* ir remdamasis Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktu ir 7 straipsnio 1 dalies c punktu reikalavo iš atsakovės 600 eurų kompensacijos.

16 Jis tvirtino, kad jam taikytina šiose nuostatose numatyta kompensacija skrydžio atšaukimo atveju. Iš esmės jis teigė, jog skrydis pirmyn ir skrydis atgal yra susiję vieno ir to paties skrydžio etapai. Kadangi šio vieno skrydžio išvykimo vieta buvo Diuseldorfas, jis buvo „keleivis, išvykstantis iš oro uosto, esančio Europos Bendrijos valstybės narės teritorijoje“ šio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto prasme.

17 *Emirates* nurodė, kad skrydis pirmyn ir skrydis atgal turi būti laikomi dviem skirtingais skrydžiais. Be to, *Emirates* neturi pagal 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo (OL L 240, 1992, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 2 t., p. 3) 2 straipsnio c punktą išduotos valstybės narės licencijos.

18 Teigdama, kad ji nėra Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies b punkte numatytas „Bendrijos oro vežėjas“, *Emirates* darė išvadą, jog neturi mokėti D. Schenkel kompensacijos už atšauktą skrydį.

19 *Amtsgericht Frankfurt am Main* patenkinus D. Schenkel reikalavimus, *Emirates* pateikė apeliacinį skundą *Oberlandesgericht Frankfurt am Main* (Frankfurto prie Maino aukštesnysis apygardos teismas).

20 Nors *Oberlandesgericht Frankfurt am Main* linkęs manyti, jog kelionė pirmyn ir atgal yra vienas ir tas pats skrydis Reglamento Nr. 261/2004 prasme, jis abejoja, ar toks skrydžio sąvokos išaiškinimas yra teisingas.

21 Tokiomis aplinkybėmis *Oberlandesgericht Frankfurt am Main* nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui tokį prejudicinį klausimą:

„Ar <…> Reglamento (EB) Nr. 261/2004 <…> 3 straipsnio 1 dalies a punkte įtvirtinta nuostata turi būti aiškinama taip, kad „skrydis“ apima kelionę lėktuvu iš išvykimo vietos į paskirties vietą ir atgal tuomet, kai skrydis pirmyn ir skrydis atgal rezervuojami tuo pačiu metu?“

Dėl prejudicinio klausimo

22 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punktas turi būti aiškinamas taip, kad jis taikomas kelionei pirmyn ir atgal, kai išvykę iš Europos Bendrijos valstybės narės, kuriai taikomos Sutarties nuostatos, teritorijoje esančio oro uosto keleiviai grįžta į šį oro uostą skrydžiu iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto. Šis teismas taip pat klausia, ar šios nuostatos aiškinimui turi įtakos tai, jog skrydis pirmyn ir skrydis atgal rezervuojami tuo pačiu metu.

23 Pateikdamas šį klausimą, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo dvi Reglamente Nr. 261/2004 pavartotas sąvokas – „skrydis“ ir „kelionė“ – ir nori sužinoti, ar sąvoka skrydis apima „kelionę pirmyn ir atgal“ lėktuvu.

24 Skrydžio sąvoka yra lemiama atsakant į pateiktą klausimą, nepaisant to, jog, nors ji vartojama Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punkto versijoje vokiečių kalba, daugelyje kitų šios nuostatos kalbinių versijų jos nėra arba vartojamas iš žodžio „skrydis“ išvesta sąvoka.

25 Kaip savo išvados 8 punkte nurodė generalinė advokatė, keleiviai, vykstantys iš valstybės narės ar trečiosios šalies teritorijoje esančio oro uosto, neišvengiamai yra keleiviai, pradėję skrydį šiame oro uoste. Todėl šis įvairių kalbinių versijų skirtumas neturi įtakos tikrajai nagrinėjamų nuostatų, apibrėžiančių šio reglamento taikymo sritį, prasmei.

26 Atsižvelgiant į tai pirmiausia reikia išaiškinti skrydžio sąvoką.

27 Šiuo klausimu visų pirma reikia pažymėti, jog ši sąvoka nėra apibrėžta Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnyje „Sąvokų apibrėžimai“. Ji nėra apibrėžta ir kituose šio reglamento straipsniuose.

28 Tokiomis aplinkybėmis skrydžio sąvoką reikia aiškinti atsižvelgiant į visas Reglamento Nr. 261/2004 nuostatas ir juo siekiamą tikslą.

29 Vis dėlto prieš pradedant šį nagrinėjimą, reikia pažymėti, jog Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punkto nuostata, kurią nurodo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, turi būti skaitoma kartu su šio 3 straipsnio 1 dalies b punktu.

30 Iš viso aptariamo straipsnio 1 dalies teksto matyti, jog reglamentas taikomas atvejams, kai keleiviai vyksta iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje (a punktas), arba iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto į valstybės narės teritorijoje esantį oro uostą, jei skrydį vykdantis oro vežėjas yra Bendrijos oro vežėjas (b punktas).

31 Iš to darytina išvada, kad situacija, kai keleiviai išvyksta iš trečiojoje valstybėje esančio oro uosto, nepatenka tarp Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punkte numatytų atvejų ir todėl šis reglamentas jai gali būti taikomas, tik jei įvykdyta 3 straipsnio 1 dalies b punkte numatyta sąlyga, t. y. jei skrydį vykdantis oro vežėjas yra Bendrijos oro vežėjas.

32 Dėl reikšmingų šio reglamento nuostatų aiškinimo pirmiausia pažymėtina, jog Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 2 dalyje minimas paketo dalimi esantis skrydis, o tai reiškia, kad skrydis ir kelionė nėra tas pats ir kad kelionę gali sudaryti keli skrydžiai.

Šiuo atžvilgiu to paties straipsnio 1 dalyje aiškiai vartojama sąvoka „skrydis atgal“, parodanti jog egzistavo tai pačiai kelionei priklausęs skrydis pirmyn.

33 Šį teiginį patvirtina Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio h punktas, kuriame „galutinė paskirties vieta“ apibrėžta kaip paskirties vieta, nurodyta biliete, pateikiamame keleivių registravimo vietoje, o tiesiogiai skrydžius jungiant – paskutinio skrydžio paskirties vieta.

34 Be to, Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalyje daromas skirtumas tarp pirmosios keleivių išvykimo vietos ir galutinės paskirties vietos, taip numatant dvi skirtingas vietas. Todėl, jeigu būtų daroma prielaida, jog „skrydis“ nagrinėjamo reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto prasme yra kelionė pirmyn ir atgal, tai reikštų, kad darytina išvada, jog galutinė šio skrydžio paskirties vieta sutampa su pirmąja išvykimo vieta. Tokiu atveju ši nuostata netektų prasmės.

35 Galiausiai, jeigu „skrydis“ Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punkto prasme būtų suprantamas kaip kelionė pirmyn ir atgal, iš esmės būtų sumažinta keleiviams pagal šį reglamentą teiktina apsauga, o tai prieštarautų jo tikslui užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį (šiuo klausimu žr. 2006 m. sausio 10 d. Sprendimo *IATA ir ELFAA*, C-344/04, Rink. p. I-403, 69 punktą).

36 Be to, Reglamento Nr. 261/2004 4 straipsnio 1 dalyje, 5 straipsnio 1 dalyje ir 8 straipsnio 1 dalyje numatyti įvairių žalos, kuri gali kilti skrydžio metu, rūšių atlyginimo atvejai, tačiau šiose nuostatose nenumatyta, jog viena iš šių žalos rūšių gali kilti kelis kartus per tą patį skrydį. Tokiomis aplinkybėmis keleiviai, kurių pirminė išvykimo vieta buvo Europos Bendrijos teritorijoje esantis oro uostas, galėtų prašyti šios apsaugos tik vieną kartą, jeigu tą pačią žalą jie patirtų skrisdami pirmyn ir atgal.

37 Dar daugiau, jeigu Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punktas būtų aiškinamas taip, kad skrydis apima kelionę pirmyn ir atgal, iš keleivių taip pat būtų atimtos teisės, kurias jie turi tuo atveju, kai skrydį iš valstybės narės teritorijoje esančio oro uosto vykdo ne Bendrijos vežėjas.

38 Šiuo atveju tokio skrydžio keleiviai, kurių pirmoji išvykimo vieta buvo trečiojoje šalyje esantis oro uostas, negalėtų naudotis Reglamento Nr. 261/2004 teikiama apsauga. Ir atvirkščiai, keleiviams, pradedantiems kelionę tuo pačiu skrydžiu, ši apsauga būtų teikiama, nes jie būtų vertinami kaip keleiviai, išvykstantys iš valstybės narės teritorijoje esančio oro uosto. Tokiomis aplinkybėmis to paties skrydžio keleiviai, kurie turi būti vienodai saugomi nuo dėl skrydžio kylančių žalingų padarinių, būtų vertinami skirtingai.

39 Tačiau pagal nusistovėjusią teismo praktiką vienodo požiūrio arba nediskriminavimo principas reikalauja, kad panašios situacijos nebūtų vertinamos skirtingai, o skirtingos situacijos – vienodai, jei toks vertinimas negali būti objektyviai pagrįstas (minėto sprendimo *IATA ir ELFAA* 95 punktas; 2006 m. rugsėjo 12 d. Sprendimo *Eman ir Sevinger*, C-300/04, Rink. p. I-8055, 57 punktas bei 2007 m. rugsėjo 11 d. Sprendimo *Lindorfer prieš Tarybą*, C-227/04 P, Rink. p. I-6767, 63 punktas).

40 Atsižvelgiant į visus šiuos argumentus sąvoką „skrydis“ Reglamento Nr. 261/2004 prasme reikia aiškinti taip, kad jis yra vežimo oro transportu operacija, taigi tam tikra šio vežimo „dalis“, kurią vykdo oro vežėjas pagal nustatytą tvarkaraštį.

41 Ir atvirkščiai, sąvoka „kelionė“ susijusi su keleiviu, kuris pasirenka paskirties vietą ir vyksta į ją oro vežėjų vykdomais skrydžiais. Kelionė, kurią paprastai sudaro vykimas „pirmyn“ ir „atgal“, apibrėžiama pirmiausia atsižvelgiant į individualų ir konkretų keliavimo tikslą. Kadangi kelionės sąvoka neįtvirtinta Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punkte, iš principo ji neturi įtakos šios nuostatos aiškinimui.

42 Tokiomis aplinkybėmis reikia patikrinti, ar yra kitų šioje srityje taikytinų teisės aktų, kurie galėtų turėti įtakos skrydžio sąvokos aiškinimui. Šiuo klausimu reikia išnagrinėti, ar yra svarbi Monrealio konvencija, kaip, atrodo, teigia prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas. Šioje konvencijoje apibrėžtos oro vežėjų pareigos keleivių atžvilgiu, su kuriais sudaryta vežimo sutartis, ir, be kita ko, įtvirtintos sąlygos, kuriomis atitinkamiems keleiviams gali būti atlyginta konkreti žala, t. y. nuostoliai už vėlavimo sukeltą žalą.

43 Monrealio konvencija iš tiesų yra sudedamoji Bendrijos teisės sistemos dalis (šiuo klausimu žr. minėto sprendimo *IATA ir ELFAA* 35 ir 36 punktus). Be to, iš EB 300 straipsnio 7 dalies matyti, jog Bendrijos institucijoms yra privalomi Bendrijos sudaryti susitarimai ir todėl šie susitarimai turi viršenybę Bendrijos antrinės teisės aktų atžvilgiu (šiuo klausimu žr. 1996 m. rugsėjo 10 d. Sprendimo *Komisija prieš Vokietiją*, C-61/94, Rink. p. I-3989, 52 punktą).

44 Tačiau Monrealio konvencijoje minėtų pareigų apimtis nėra niekaip siejama su skrydžio sąvoka, kuri taip pat nėra vartojama šios konvencijos tekste.

45 Be to, kaip teisingai pažymi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, pagal Monrealio konvenciją vežimas, kurį atlieka keletas vežėjų paeiliui, yra laikomas „vienu vežimu“, ypač jeigu dėl jo buvo susitarta sudarius vieną sutartį. Kadangi ši vieno vežimo sąvoka susijusi su kelių keleivio pasirinktų maršrutų seka, ji labiau panaši į kelionės sąvoką, kaip ji apibrėžta šio sprendimo 41 punkte.

46 Taigi Monrealio konvencija neturi lemiamos įtakos „skrydžio“ sąvokos Reglamento Nr. 261/2004 prasme aiškinimui.

47 Atsižvelgiant į šio sprendimo 32–41 punktus darytina išvada, kad kelionė pirmyn ir atgal negali būti laikoma vienu ir tuo pačiu skrydžiu. Todėl Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punktas netaikomas kelionei pirmyn ir atgal, kaip nagrinėjama pagrindinėje byloje, kai išvykę iš Europos Bendrijos teritorijoje esančio oro uosto keleiviai grįžta į šį oro uostą skrydžiu iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto.

48 Tokį aiškinimą galima pagrįsti ir Reglamento Nr. 261/2004 17 straipsnio antra įtrauka, patikslinta dvidešimt trečia konstatuojamąja dalimi, pagal kurią Bendrijos teisės aktų leidėjas ateityje numato galimą šio reglamento taikymo srities išplėtimą įtraukiant keleivius, vykstančius iš trečiosios šalies į valstybę narę, kai skrydžius vykdo ne Bendrijos oro vežėjai.

49 Jeigu būtų daroma prielaida, jog Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punktas taikomas ir kelionei pirmyn ir atgal, kai iš Europos Bendrijos valstybės narės teritorijoje esančio oro uosto išvykę keleiviai užsiregistruoja skrydžiui iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto, šio reglamento 17 straipsnio antroje įtraukoje numatyti keleiviai į jo taikymo sritį. Tokiu atveju ši nuostata netektų prasmės.

50 Aplinkybė, jog skrydis pirmyn ir skrydis atgal rezervuojami tuo pačiu metu, neturi įtakos šio sprendimo 47 punkte padarytai išvadai.

51 Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio g punkte pateiktas sąvokos „rezervavimas“ apibrėžimas neleidžia patikslinti Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punkto taikymo srities apimties. Tai, kad keleiviai atlieka vieną rezervavimą, neturi įtakos dviejų skrydžių savarankiškumui.

52 Taigi rezervavimo būdas nėra svarbus nustatant Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punkto taikymo sritį.

53 Atsižvelgiant į pirmiau išdėstytus argumentus, į pateiktą klausimą reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punktas turi būti aiškinamas taip, kad jis netaikomas kelionei pirmyn ir atgal, kai iš Europos Bendrijos valstybės narės, kuriai taikomos Sutarties nuostatos, teritorijoje esančio oro uosto išvykę keleiviai grįžta į šį oro uostą skrydžiu iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto. Šios nuostatos aiškinimui neturi įtakos tai, jog skrydis pirmyn ir skrydis atgal rezervuojami tuo pačiu metu.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

54 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (ketvirtoji kolegija) nusprendžia:

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, 3 straipsnio 1 dalies a punktas turi būti aiškinamas taip, kad jis netaikomas kelionei pirmyn ir atgal, kai iš Europos Bendrijos valstybės narės, kuriai taikomos EB sutarties nuostatos, teritorijoje

esančio oro uosto išvykę keleiviai grįžta į šį oro uostą skrydžiu iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto. Šios nuostatos aiškinimui neturi įtakos tai, jog skrydis pirmyn ir skrydis atgal rezervuojami tuo pačiu metu.

Parašai.