TEISINGUMO TEISMO (devintoji kolegija) NUTARTIS

2020 m. lapkričio 12 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Teisingumo Teismo procedūros reglamento 99 straipsnis – Oro transportas – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – Bendros kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju – 5 straipsnio 1 dalies c punktas – 7 straipsnio 1 dalis – Teisė į kompensaciją – Didelis pavėlavimas atskristi – Per Bendrijos oro vežėją užsakytas skrydis, susidedantis iš dviejų skrydžių, kuriuos iš trečiosios šalies į valstybę narę vykdo skirtingi oro vežėjai – Didelis vėlavimas, įvykęs dėl pirmojo skrydžio, kurį pagal bendrojo kodo sutartį vykdė trečiosios šalies oro vežėjas – Bendrijos vežėjui pareikštas ieškinys dėl kompensacijos“

Byloje C-367/20

dėl *Amtsgericht Hamburg* (Hamburgo apylinkės teismas, Vokietija) 2020 m. rugpjūčio 4 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2020 m. rugpjūčio 6 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

SP

prieš

KLM Royal Dutch Airlines, *Direktion für Deutschland*,

TEISINGUMO TEISMAS (devintoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininko pareigas einantis D. Šváby (pranešėjas), teisėjai S. Rodin ir K. Jürimäe,

generalinis advokatas P. Pikamäe,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į išklausius generalinį advokatą priimtą sprendimą išspręsti bylą motyvuota nutartimi pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 99 straipsnį,

priima šią

* Proceso kalba: vokiečių.

Nutartį

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 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 5 dalies, 5 straipsnio 1 dalies b ir c punktų ir 7 straipsnio 1 dalies išaiškinimo.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant keleivio SP ir oro vežėjos *KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland* (toliau – KLM) ginčą dėl pastarosios atsisakymo sumokėti kompensaciją šiam keleiviui, kurio skrydis su persėdimu labai pavėlavo atskristi.

Teisinis pagrindas

3 Reglamento Nr. 261/2004 1 konstatuojamojoje dalyje nurodyta:

„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.“

4 Šio reglamento 2 straipsnio b ir c punktuose nustatyta:

„Šiame reglamente:

<…>

b) „skrydį vykdantis oro vežėjas“ – tai oro vežėjas, vykdantis arba ketinantis vykdyti skrydį pagal sutartį su keleiviu arba kito su keleiviu sutartį sudariusio juridinio arba fizinio asmens vardu;

c) „Bendrijos oro vežėjas“ – tai oro vežėjas, turintis galiojančią veiklos licenciją, kurią valstybė narė išdavė 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)] nuostatas.“

5 Minėto reglamento 3 straipsnio „Taikymo sritis“ 1 ir 5 dalyse numatyta:

„1. Šis reglamentas taikomas:

<…>

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.

<…>

5. Šis reglamentas taikomas bet kuriam skrydį vykdančiam oro vežėjui, teikiančiam transporto paslaugas keleiviams, kuriems taikom[os] 1 ir 2 dal[ys]. Kai skrydį vykdantis oro vežėjas, nesudaręs sutarties su keleiviu, vykdo prievoles pagal šį reglamentą, laikoma, kad jis tai daro asmens, sudariusio sutartį su tuo keleiviu, vardu.“

6 To paties reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkte nustatyta:

„Atšaukus skrydį:

<…>

c) atitinkami keleiviai 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.“

7 Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalis suformuluota taip:

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

<…>

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

<…>“

8 Šio reglamento 13 straipsnyje nustatyta:

„Tais atvejais, kai skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka kompensaciją arba įvykdo kitas jam pagal šį reglamentą tenkančias prievoles, jokia šio reglamento nuostata negali būti aiškinama kaip apribojanti jo teises pagal taikytiną teisę reikalauti kompensacijos iš bet kurio asmens, įskaitant trečiąsias šalis. Pirmiausia šis reglamentas jokiu būdu neriboja skrydį vykdančio oro vežėjo teisės reikalauti, kad turizmo kelionių organizatorius arba kitas asmuo, su kuriuo skrydį vykdantis oro vežėjas yra sudaręs sutartį, grąžintų sumokėtą sumą. Analogiškai, jokia šio reglamento nuostata negali būti aiškinama kaip ribojanti turizmo kelionių organizatoriaus ar trečiosios šalies, išskyrus keleivį, su kuria skrydį vykdantis oro vežėjas yra sudaręs sutartį, teisę reikalauti, kad skrydį vykdantis oro vežėjas pagal atitinkamus taikytinus įstatymus grąžintų sumokėtą sumą arba išmokėtų kompensaciją.“

Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

9 SP užsisakė bilietus (užsakymas buvo patvirtintas) į 2019 m. birželio 8 d. numatytą skrydį iš Niujorko (Jungtinės Amerikos Valstijos) į Hamburgą (Vokietija) per Amsterdamą (Nyderlandai).

10 Vykdant šį skrydį su persėdimu, kuris buvo užsakytas pateikus vieną užsakymą KLM, t. y. „Bendrijos oro vežėjui“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio c punktą, skrydis iš Niujorko į Amsterdamą, kurį pagal bendrojo kodo sutartį vykdė trečiojoje šalyje įsisteigusi vežėja *Delta Airlines*, vėlavo, todėl atitinkami keleiviai nespėjo į numatytą jungiamąjį skrydį iš Amsterdamo į Hamburgą, o tai lėmė, kad SP į galutinę paskirties vietą atvyko pavėlavęs daugiau nei trimis valandomis.

11 KLM atsisakius išmokėti Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalies c punkte numatytą kompensaciją, SP kreipėsi į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusį teismą *Amtsgericht Hamburg* (Hamburgo apylinkės teismas, Vokietija).

12 Kilus abejonių dėl Reglamento Nr. 261/2004 taikymo atitinkamam skrydžiui, nepaisant išaiškinimo, kurį Teisingumo Teismas pateikė 2019 m. liepos 11 d. Sprendime *České aerolinie* (C-502/18, EU:C:2019:604), *Amtsgericht Hamburg* (Hamburgo apylinkės teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktas ir 7 straipsnio 1 dalis, siejami su 3 straipsnio 5 dalimi, turi būti aiškinami taip, kad skrydžio su persėdimu, kurį sudaro du pagal vieną užsakymą užsakyti skrydžiai, iš ne valstybės narės teritorijoje (trečiojoje šalyje) esančio oro uosto į oro uostą, esantį valstybėje narėje, per kitos [valstybės narės] oro uostą atveju keleivis, į galutinę paskirties vietą pavėlavęs atvykti trimis ar daugiau valandų dėl pirmojo skrydžio, kurį pagal bendrojo kodo sutartį vykdė trečiojoje šalyje įsisteigęs vežėjas, remdamasis šiuo reglamentu gali Bendrijos oro vežėjui, pas kurį buvo užsakytas visas skrydis ir kuris vykdė tik antrą skrydžio dalį, pareikšti ieškinį dėl kompensacijos?“

Dėl prejudicinio klausimo

13 Pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 99 straipsnį Teisingumo Teismas, vadovaudamasis teisėjo pranešėjo siūlymu ir išklausęs generalinį advokatą, bet kada gali nuspręsti priimti sprendimą motyvuota nutartimi, jeigu atsakymas į klausimą, dėl kurio pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą, nekelia jokių pagrįstų abejonių.

14 Kadangi būtent taip yra nagrinėjamoje byloje, reikia taikyti šią nuostatą.

15 Savo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia sužinoti, ar Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktas ir 7 straipsnio 1 dalis, siejami su šio reglamento 3 straipsnio 1 dalies b punktu ir 5 dalimi, turi būti aiškinami taip, kad skrydžio su persėdimu, kurį sudaro du pagal vieną užsakymą užsakyti skrydžiai, iš trečiosios šalies teritorijoje esančio oro uosto į oro uostą, esantį valstybėje narėje, per kitos valstybės narės oro uostą atveju keleivis, į galutinę paskirties vietą pavėlavęs atvykti trimis ar daugiau valandų dėl pirmojo skrydžio, kurį pagal bendrojo kodo sutartį vykdė trečiojoje šalyje įsisteigęs vežėjas, remdamasis šiuo reglamentu gali antrąjį skrydį atlikusiam Bendrijos oro vežėjui pareikšti ieškinį dėl kompensacijos.

16 Norint atsakyti į šį klausimą pirmiausia reikia nustatyti, ar Reglamentas Nr. 261/2004 taikytinas tokiam skrydžiui.

17 Pagal Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies b punktą šis reglamentas taikomas, be kita ko, keleiviams, vykstantiems iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto į oro uostą, esantį valstybės narės, kuriai taikoma SESV, teritorijoje, nebent jie gautų lengvatų ar kompensaciją ir toje trečiojoje šalyje jiems būtų suteikta pagalba, jei atitinkamą skrydį vykdantis oro vežėjas yra Bendrijos oro vežėjas.

18 Iš to matyti, jog tam, kad Reglamentas Nr. 261/2004 būtų taikytinas tokiai situacijai, kaip numatyta šioje nuostatoje, turi būti įvykdytos trys sąlygos: pirma, tai turi būti skrydis iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto į valstybės narės teritorijoje esantį oro uostą; antra, šį skrydį turi faktiškai vykdyti Bendrijos oro vežėjas, t. y. pagal šio reglamento 2 straipsnio c punktą oro vežėjas, turintis galiojančią valstybės narės išduotą veiklos licenciją, ir, trečia, atitinkami keleiviai trečiojoje šalyje, iš kurios išvyko, turi būti negavę lengvatų ar kompensacijos ir pagalbos (šiuo klausimu žr. 2020 m. birželio 11 d. Sprendimo *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, 33 punktą).

19 Dėl pirmosios iš šių sąlygų Teisingumo Teismas turėjo progą paaiškinti, kad skrydis su vienu ar daugiau persėdimų pagal vieną užsakymą sudaro vieną visumą, kiek tai susiję su keleivių teise į kompensaciją pagal Reglamentą Nr. 261/2004, o tai reiškia, kad šio reglamento taikymas turi būti vertinamas atsižvelgiant į pirmąją išvykimo vietą ir galutinę paskirties vietą (2019 m. liepos 11 d. Sprendimo *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, 16 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

20 Taigi skrydis su persėdimu, kaip antai nagrinėjamas pagrindinėje byloje, kuris, kaip konstatavo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, buvo užsakytas pagal vieną užsakymą ir atliktas iš Niujorko į Hamburgą kaip galutinę paskirties vietą, turi būti laikomas įvykdytu iš trečiosios šalies oro uosto į valstybės narės oro uostą.

21 Dėl antrosios iš šios nutarties 18 punkte nurodytų sąlygų Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad kvalifikavimas kaip „skrydį vykdančio oro vežėjo“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio b punktą, suponuoja, pirma, atitinkamo skrydžio įvykdymą ir, antra, su keleiviu sudarytos sutarties buvimą (2019 m. liepos 11 d. Sprendimo *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, 23 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

22 Atsižvelgdamas į tai, jis, be kita ko, nusprendė, kad tokiu gali būti laikomas oro vežėjas, kuris, kaip KLM pagrindinėje byloje, vykdo vieną iš jungiamųjų skrydžių pagal su atitinkamu keleiviu sudarytą vežimo sutartį (šiuo klausimu žr. 2019 m. liepos 11 d. Sprendimo *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, 24 ir 25 punktus).

23 Taigi skrydis su persėdimu, kurio vieną iš skrydžių vykdo toks vežėjas, kaip KLM, kuris, kaip paaiškėjo, turi valstybės narės išduotą galiojančią veiklos licenciją, turi būti laikomas skrydį vykdančio Bendrijos oro vežėjo skrydžiu, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies b punktą, neatsižvelgiant į tai, kad šį skrydį su persėdimu iš dalies atliko ir ne Bendrijos vežėjas.

24 Dėl trečiosios iš šios nutarties 18 punkte nurodytų sąlygų pažymėtina, kad iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą visiškai nematyti, kad atitinkamas keleivis Jungtinėse Amerikos Valstijose būtų gavęs lengvatų ar kompensaciją ir jam būtų buvusi suteikta pagalba.

25 Taigi – išskyrus atvejį, jeigu atitinkamas keleivis Jungtinėse Valstijose gavo lengvatų ar kompensaciją ir jam buvo suteikta pagalba (tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas) – skrydis su persėdimu iš trečiosios šalies teritorijoje esančio oro uosto į valstybės narės teritorijoje esantį oro uostą, iš dalies atliktas skrydį vykdančio Bendrijos oro vežėjo, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies b punktą (šiuo atveju – KLM), patenka į šio reglamento taikymo sritį.

26 Toliau reikia nustatyti, ar tokio pagal vieną užsakymą užsakyto skrydžio su persėdimu keleivis, kuris į galutinę paskirties vietą pavėlavo atvykti trimis ar daugiau valandų, gali ieškinį dėl Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkte ir 7 straipsnio 1 dalyje numatytos kompensacijos pareikšti bet kuriam šį skrydį atlikusiam oro vežėjui, įskaitant skrydį vykdžiusį oro vežėją, su kuriuo šis keleivis yra sudaręs vežimo sutartį, tačiau pavėluota buvo ne dėl jo skrydžio.

27 Primintina, kad vėlavusių skrydžių keleiviai turi būti laikomi turinčiais teisę į kompensaciją, numatytą Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkte, siejamame su šio reglamento 7 straipsnio 1 dalimi, jeigu atvykdami į galutinę paskirties vietą jie praranda tris ar daugiau valandų (2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 61 punktas; šiuo klausimu taip pat žr. 2012 m. spalio 23 d. Sprendimo *Nelson ir kt.*, C-581/10 ir C-629/10, EU:C:2012:657, 37 punktą).

28 Dėl asmens, privalančio mokėti kompensaciją skrydžio su persėdimu didelio vėlavimo atvykti atveju, kaip antai nagrinėjamu pagrindinėje byloje, Teisingumo Teismas yra paaiškinęs, kad bet kuris skrydį vykdantis oro vežėjas, kuris dalyvauja vykdant bent vieną jungiamąjį skrydį, privalo mokėti šią

kompensaciją, neatsižvelgiant į tai, ar keleivis atvykti į galutinę paskirties vietą labai pavėlavo dėl šio vežėjo vykdyto skrydžio (šiuo klausimu žr. 2019 m. liepos 11 d. Sprendimo *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, 20–26 punktus).

29 Teisingumo Teismas visų pirma pažymėjo, kad, kaip priminta šios nutarties 19 punkte, pagal vieną užsakymą užsakyti skrydžiai su vienu ar keliais persėdimais turi būti suprantami kaip visuma, o tai reiškia, kad, vykdant tokius skrydžius, skrydį vykdantis oro vežėjas, įvykdęs antrąjį skrydį, negali kratytis atsakomybės, remdamasis tuo, kad kitas oro vežėjas netinkamai įvykdė ankstesnį skrydį (šiuo klausimu žr. 2019 m. liepos 11 d. Sprendimo *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, 27 punktą).

30 Toliau Teisingumo Teismas priminė, kad Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 5 dalies antrame sakinyje nurodyta: kai skrydį vykdantis oro vežėjas, nesudaręs sutarties su atitinkamu keleiviu, vykdo prievoles pagal šį reglamentą, laikoma, kad jis tai daro asmens, sudariusio sutartį su tuo keleiviu, vardu. Taigi esant tokiai situacijai, kai vykdant skrydį su persėdimu, kurį sudaro du pagal vieną užsakymą užsakyti skrydžiai, pirmąjį skrydį pagal bendrojo kodo sutartį įvykdo kitas skrydį vykdantis oro vežėjas nei tas, kuris sudarė vežimo sutartį su minėtu keleiviu ir įvykdė antrąjį skrydį, pastarasis vežėjas net ir vykdant pirmąjį skrydį lieka saistomas sutartinių įsipareigojimų tam keleiviui (šiuo klausimu žr. 2019 m. liepos 11 d. Sprendimo *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, 28 ir 29 punktus).

31 Be to, Teisingumo Teismas nurodė, kad toks sprendimas pateisinamas Reglamento Nr. 261/2004 1 konstatuojamojoje dalyje nurodytu tikslu užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, siekiant garantuoti, kad kompensaciją vežamiems keleiviams sumokėtų su jais vežimo sutartį sudaręs skrydį vykdantis oro vežėjas, neatsižvelgiant į šio vežėjo susitarimus dėl kitų jungiamųjų skrydžių, sudarančių jo parduotą skrydį su persėdimu, vykdymo (šiuo klausimu žr. 2019 m. liepos 11 d. Sprendimo *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, 30 punktą).

32 Galiausiai Teisingumo Teismas priminė, kad, remiantis Reglamento Nr. 261/2004 13 straipsniu, skrydį vykdančio oro vežėjo pagal šį reglamentą įvykdytos pareigos neapriboja jo teisės pagal taikytiną nacionalinę teisę reikalauti žalos atlyginimo iš bet kurio asmens, dėl kurio šis vežėjas neįvykdė savo pareigų, įskaitant trečiuosius asmenis, o tai leidžia (kiek tai susiję su skrydžiu su persėdimu, kuris buvo užsakytas pagal vieną užsakymą ir atliktas pagal bendrojo kodo sutartį) skrydį vykdančiam oro vežėjui, turėjusiam sumokėti Reglamente Nr. 261/2004 numatytą kompensaciją dėl labai vėlavusio skrydžio, kurio pats nevykdė, kreiptis į skrydį vykdžiusį oro vežėją, kuriam tenka atsakomybė už tokį pavėlavimą, kad gautų šių finansinių išlaidų kompensaciją (2019 m. liepos 11 d. Sprendimo *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, 31 ir 32 punktai).

33 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į pateiktą klausimą reikia atsakyti taip: Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktas ir 7 straipsnio 1 dalis, siejami su šio reglamento 3 straipsnio 1 dalies b punktu ir 5 dalimi, turi būti aiškinami taip, kad skrydžio su persėdimu, kurį sudaro du pagal vieną užsakymą užsakyti skrydžiai, iš trečiosios šalies teritorijoje esančio oro uosto į oro uostą, esantį valstybėje narėje, per kitos valstybės narės oro uostą atveju keleivis, į galutinę paskirties vietą pavėlavęs atvykti trimis ar daugiau valandų dėl pirmojo skrydžio, kurį pagal bendrojo kodo sutartį vykdė trečiojoje šalyje įsisteigęs vežėjas, remdamasis šiuo reglamentu gali antrąjį skrydį atlikusiam Bendrijos oro vežėjui pareikšti ieškinį dėl kompensacijos.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

34 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.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (devintoji kolegija) nutaria:

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, 5 straipsnio 1 dalies c punktas ir 7 straipsnio 1 dalis, siejami su 3 straipsnio 1 dalies b punktu ir 5 dalimi, turi būti aiškinami taip, kad skrydžio su persėdimu, kurį sudaro du pagal vieną užsakymą užsakyti skrydžiai, iš trečiosios šalies teritorijoje esančio oro uosto į oro uostą, esantį valstybėje narėje, per kitos valstybės narės oro uostą atveju keleivis, į galutinę paskirties vietą pavėlavęs atvykti trimis ar daugiau valandų dėl pirmojo skrydžio, kurį pagal bendrojo kodo sutartį vykdė trečiojoje šalyje įsisteigęs vežėjas, remdamasis šiuo reglamentu gali antrąjį skrydį atlikusiam Bendrijos oro vežėjui pareikšti ieškinį dėl kompensacijos.

Parašai.