TEISINGUMO TEISMO (ketvirtoji kolegija) SPRENDIMAS

2022 m. vasario 24 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – 3 straipsnio 1 dalis – Taikymo sritis – Jungiamasis skrydis, kurio išvykimo vieta ir paskirties vieta yra trečiojoje šalyje – Bendrijos oro vežėjui pateikta rezervacija pagal vieną užsakymą – Tarpinis nusileidimas valstybės narės teritorijoje – 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktis ir 7 straipsnis – Kitu maršrutu nukreiptą skrydį vykdančio lėktuvo vėlavimas – Atsižvelgimas į faktinį atvykimo laiką, kiek tai susiję su kompensacija“

Byloje C-451/20

dėl *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija) 2020 m. rugpjūčio 25 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2020 m. rugsėjo 23 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Airhelp Ltd

prieš

Austrian Airlines AG

TEISINGUMO TEISMAS (ketvirtoji kolegija),

kurį sudaro ketvirtosios kolegijos pirmininkės pareigas einanti trečiosios kolegijos pirmininkė K. Jürimäe, teisėjai S. Rodin (pranešėjas) ir N. Piçarra,

generalinis advokatas H. Saugmandsgaard Øe,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– *Airhelp Ltd*, atstovaujamos *Rechtsanwältin* E. Stanonik-Palkovits,

– *Austrian Airlines AG*, atstovaujamos *Rechtsanwalt* M. Klemm,

– Austrijos vyriausybės, atstovaujamos J. Schmoll ir G. Kunnert,

* Proceso kalba: vokiečių.

– Danijos vyriausybės, atstovaujamos M. Wolff, J. Nymann-Lindegren ir M. Jespersen,

– Europos Komisijos, atstovaujamos G. Braun ir K. Simonsson,

susipažinęs su 2021 m. spalio 6 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

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 1 dalies, 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunkčio ir 7 straipsnio 1 dalies išaiškinimo.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant *Airhelp Ltd* ir *Austrian Airlines AG* ginčą dėl pastarosios atsisakymo išmokėti kompensaciją oro transporto keleiviui NT (jo teises perėmė *Airhelp*) dėl atšaukto jo skrydžio.

Teisinis pagrindas

3 Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio „Sąvokų apibrėžimai“ h punkte nustatyta:

„Šiame reglamente:

<…>

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;

<…>“

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

„1. Šis reglamentas taikomas:

a) keleiviams, išvykstantiems iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, kuriai taikoma 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.

<…>

5. Šis reglamentas taikomas bet kuriam skrydį vykdančiam oro vežėjui, teikiančiam transporto paslaugas keleiviams, kuriems taikoma 1 ir 2 dalis. 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.“

5 Šio reglamento 5 straipsnio „Skrydžių atšaukimas“ 1 dalies c punkto iii papunktyje nurodyta:

„Atšaukus skrydį:

<…>

c) atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka pagal 7 straipsnį, nebent:

<…>

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.“

6 To paties reglamento 7 straipsnio „Teisė į kompensaciją“ 1, 2 ir 4 dalyse numatyta:

„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.

<…>

4. 1 ir 2 dalyje nurodyti atstumai matuojami pagal ortodrominio maršruto metodą.“

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

7 NT rezervavo vietą jungiamajam skrydžiui iš Kišiniovo (Moldova) į Bankoką (Tailandas) per Vieną (Austrija). Buvo numatyta, kad oro vežėjas vykdys du šį jungiamąjį skrydį sudarančius skrydžius, o rezervuota buvo atliekant vieną užsakymą. Pirmasis skrydis jungė Kišiniovą ir Vieną; numatytas išvykimo ir atvykimo laikas atitinkamai buvo 2019 m. gegužės 29 d. 15 val. 55 min. ir 16 val. 40 min. Antrasis skrydžio segmentas jungė Vieną ir Bankoką; numatytas išvykimo ir atvykimo laikas atitinkamai buvo 2019 m. gegužės 29 d. 23 val. 20 min. ir 2019 m. gegužės 30 d. 14 val. 20 min. Pagal ortodrominį maršruto apskaičiavimo metodą atstumas nuo Kišiniovo iki Bankoko yra didesnis nei 3 500 km.

8 Skrydis iš Kišiniovo į Vieną buvo atšauktas likus mažiau nei septynioms dienoms iki numatyto išvykimo. Todėl *Austrian Airlines* pakeitė NT rezervaciją, perkeldama jį į kitą skrydį Nr. TK 68, jungiantį Stambulą (Turkija) ir Bankoką, o numatytas išvykimo ir atvykimo laikas atitinkamai buvo 2019 m. gegužės 30 d. 1 val. 25 min. ir 15 val. 00 min. Iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad neįmanoma nustatyti, nei kaip, nei kada NT iš Kišiniovo atvyko į Stambulą. Lėktuvas iš Stambulo į Bankoką paskirties vietą pasiekė 16 val. 47 min., t. y. 1 val. ir 47 min. vėliau, nei numatyta nukreipto skrydžio kitu maršrutu tvarkaraštyje.

9 Tuo atveju, jeigu lėktuvas iš Stambulo į Bankoką nebūtų vėlavęs, NT į galutinę paskirties vietą, t. y. Bankoką, būtų atvykęs 40 minučių vėliau nei tuo atveju, jei būtų galėjęs keliauti pagal pirminį savo planą per Vieną. Vis dėlto, kadangi lėktuvas maršrutu Stambulas–Bankokas vėlavo 1 val. ir 47 minutes, NT galutinę paskirties vietą iš tikrųjų pasiekė 2 val. ir 27 min. vėliau, nei numatyta iš pradžių rezervuojant jungiamąjį skrydį.

10 Pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnį NT perleido *Airhelp* teisę, kurią turėjo *Austrian Airlines* atžvilgiu.

11 *Airhelp* kreipėsi į *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas, Austrija) su ieškiniu, prašydama priteisti 300 EUR kompensaciją, motyvuodama tuo, kad *Austrian Airlines* nepasiūlė NT skrydžio kitu maršrutu, leidžiančio jam pasiekti galutinę paskirties vietą per dvi valandas nuo iš pradžių rezervuojant jungiamąjį skrydį numatyto atvykimo laiko, tačiau pripažino, kad *Austrian Airlines* turi teisę per pusę sumažinti Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalyje numatytą kompensaciją pagal šio straipsnio 2 dalį.

12 *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas) patenkino *Airhelp* prašymą, motyvuodamas tuo, kad iš Reglamento Nr. 261/2004 formuluotės aiškiai matyti, jog, atsižvelgiant į jo 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktį, reikia palyginti iš pradžių rezervuoto skrydžio numatytą atvykimo laiką su tuo, kada kitu maršrutu nukreiptą skrydį vykdantis lėktuvas faktiškai pasiekė galutinę paskirties vietą. Remdamasis tuo šis teismas padarė išvadą, kad oro vežėjas atleidžiamas nuo šio reglamento 7 straipsnyje numatytos kompensacijos mokėjimo tik tuo atveju, jeigu keleivis faktiškai atvyko į galutinę paskirties vietą kitu maršrutu ne daugiau kaip dviem valandomis vėliau, nei iš pradžių rezervuojant skrydį numatytas atvykimo laikas. Tačiau tas teismas nenagrinėjo klausimo, ar Reglamento Nr. 261/2004 nuostatos taikytinos jo nagrinėjamoje byloje.

13 *Austrian Airlines* apskundė šį sprendimą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui – *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija), ginčydama pirmosios instancijos teismo nustatytų laiko apribojimų reikšmę. *Austrian Airlines* teigimu,

atšaukus skrydį, taikant Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktį, reikia atsižvelgti ne į kitu maršrutu nukreiptą skrydį vykdančio lėktuvo atvykimo į galutinę paskirties vietą laiką, bet į įprastai numatytą šio lėktuvo atvykimo laiką.

14 Vis dėlto prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, ar Reglamentas Nr. 261/2004 taikytinas jo nagrinėjamoje byloje, atsižvelgiant į Teisingumo Teismo jurisprudenciją, pagal kurią tarpinis nusileidimas Sąjungos teritorijoje nereiškia, kad Reglamentas Nr. 261/2004 yra taikytinas jungiamiesiems skrydžiams, kai išvykimo ar galutinės paskirties vieta nėra Sąjungos teritorijoje. Būtent taip yra šioje byloje nagrinėjamo jungiamojo skrydžio atveju. Šiam teismui kyla klausimas, ar toks sprendimas atitinka minėto reglamento tikslą užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį. Šiuo aspektu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad jei du skrydžio segmentai nebūtų rezervuoti pateikiant vieną užsakymą, kiekvienas iš jų patektų į Reglamento Nr. 261/2004 taikymo sritį, kaip aiškiai nurodyta jo 3 straipsnio 1 dalyje.

15 Be to, jeigu būtų taikomas Reglamentas Nr. 261/2004, reikėtų nustatyti, ar šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktyje nurodytas išvykimo ir atvykimo laikas yra susijęs su iš pradžių numatytu nukreipto skrydžio kitu maršrutu tvarkaraščiu, ar su faktiniu lėktuvo išvykimo ir atvykimo laiku. Iš tiesų tik pastaruoju atveju NT galėtų reikalauti kompensacijos iš *Austrian Airlines*.

16 Remdamasis įvairių Reglamento Nr. 261/2004 kalbinių versijų analize ir nacionaline jurisprudencija, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, jog ši nuostata turi būti aiškinama taip, kad reikia palyginti iš pradžių rezervuojant skrydį numatytą atvykimo laiką ir faktinį kitu maršrutu nukreiptą skrydį vykdančio lėktuvo atvykimo laiką. Jis mano, kad tokį aiškinimą taip pat patvirtina 2018 m. birželio 27 d. Nutartis *flightright* (C-130/18, nepaskelbta Rink., EU:C:2018:496).

17 Vis dėlto prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas laikosi nuomonės, kad *Austrian Airlines* argumentai, jog toks aiškinimas gali sukelti pasekmių, prieštaraujančių aukšto keleivių apsaugos lygio tikslui, nėra nereikšmingi, nes atsižvelgimas į kitu maršrutu nukreipto lėktuvo faktinį atvykimo laiką galėtų sukelti skirtingas teisines pasekmes identiškose situacijose.

18 Galiausiai prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, ar Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnį reikia aiškinti taip, kad oro vežėjas tiesiog privalo atitinkamam keleiviui pateikti pasiūlymą vykti kitu maršrutu ir kad vėliau jis visiškai neatsako už kitu maršrutu nukreiptą skrydį vykdančio lėktuvo vėlavimą, nes šis oro vežėjas neturi vykdyti to skrydžio. Šiuo aspektu iš 2020 m. kovo 12 d. Sprendimo *Finnair* (C-832/18, EU:C:2020:204) matyti, kad keleivio patirti nepatogumai, pirma, dėl rezervuoto skrydžio atšaukimo ir, antra, dėl didelio kitu maršrutu nukreiptą skrydį vykdančio lėktuvo vėlavimo, turi būti vertinami atskirai ir tam tikrais atvejais dėl jų gali atsirasti dvi teisės į kompensaciją.

19 Šiomis aplinkybėmis *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar Reglamento [Nr. 261/2004] 3 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad šis reglamentas taip pat turi būti taikomas pagal vieną užsakymą rezervuotam skrydžio maršrutui, apimančiam du dalinius skrydžius, kuriuos abu turi vykdyti vienas (tas pats) Bendrijos oro vežėjas, kai tiek pirmojo dalinio skrydžio tvarkaraštyje numatyta išvykimo vieta, tiek antrojo dalinio skrydžio

tvarkaraštyje numatyta atvykimo vieta yra trečiojoje šalyje ir tik pirmojo dalinio skrydžio tvarkaraštyje numatyta atvykimo vieta ir antrojo dalinio skrydžio tvarkaraštyje numatyta išvykimo vieta yra valstybės narės teritorijoje?

Jei atsakymas į [pirmąjį] klausimą būtų teigiamas:

2. Ar Reglamento [Nr. 261/2004] 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktis turi būti aiškinamas taip, kad keleivis turi teisę į kompensaciją pagal šio reglamento 7 straipsnio 1 dalį, net jeigu jis pagal pasiūlytą kitą maršrutą galutinę paskirties vietą pagal planą pasiektų praėjus ne daugiau nei dviem valandoms po atšaukto skrydžio tvarkaraštyje numatyto atvykimo laiko, tačiau per šį terminą jis jos faktiškai nepasiekia?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo

20 Pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad šis reglamentas taikomas jungiamajam skrydžiui, rezervuotam pateikiant vieną užsakymą ir sudarytam iš dviejų segmentų, kuriuose skrydį turi vykdyti Bendrijos oro vežėjas, kai tiek pirmojo segmento išvykimo oro uostas, tiek antrojo segmento atvykimo oro uostas yra trečiojoje šalyje ir tik tarpinio nusileidimo oro uostas yra valstybės narės teritorijoje.

21 Pagal Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punktą šis reglamentas taikomas keleiviams, išvykstantiems iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje. Remiantis šio reglamento 3 straipsnio 1 dalies b punktu, šis reglamentas, be kita ko, taikomas keleiviams, vykstantiems iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto į oro uostą, esantį valstybės narės teritorijoje, kuriai taikomos ES sutarties nuostatos, nebent toje trečiojoje šalyje jie gautų lengvatų ar kompensaciją ir jiems būtų suteikta pagalba, jei atitinkamą skrydį vykdantis oro vežėjas yra Bendrijos oro vežėjas.

22 Pagal Teisingumo Teismo suformuotą jurisprudenciją aiškinant Sąjungos teisės nuostatą reikia atsižvelgti ne tik į jos formuluotę, bet ir į kontekstą bei teisės akto, kuriame ji įtvirtinta, tikslus (2021 m. gruodžio 2 d. Sprendimo *Vodafone Kabel Deutschland*, C-484/20, EU:C:2021:975, 19 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

23 Šiuo aspektu, pirma, iš Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies formuluotės matyti, kad šis reglamentas jame nustatytomis sąlygomis taikomas keleiviams, o ne skrydžiams, kuriais jie naudojasi, todėl svarbios yra tik atitinkamo keleivio išvykimo ir atvykimo oro uostų vietos, o ne oro uostai, kurie kaip tarpinio nusileidimo vietos naudojami skrydžiams, kuriuos šis keleivis rezervuoja tam, kad pasiektų galutinę atvykimo vietą. Vadinasi, tuo atveju, kai jungiamieji skrydžiai rezervuojami pateikiant vieną užsakymą, taikant šį straipsnį neturi būti atsižvelgiama į tarpinio nusileidimo oro uosto vietą, nes ji negali būti laikoma atitinkamo keleivio išvykimo ar atvykimo oro uosto vieta.

24 Antra, šį aiškinimą patvirtina Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies konteksto analizė. Sąvoka „galutinė paskirties vieta“ apibrėžta Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio h punkte kaip paskirties vieta, nurodyta biliete, pateikiamame registravimo vietoje, o jungiant skrydžius – atitinkamo keleivio paskutinio skrydžio paskirties vieta.

25 Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad iš žodžių „paskutinis skrydis“ matyti, jog sąvoka „jungiamasis skrydis“ turi būti suprantama kaip reiškianti du ar daugiau skrydžių, kurie sudaro visumą keleivių teisės į kompensaciją pagal Reglamentą Nr. 261/2004 požiūriu (2018 m. gegužės 31 d. Sprendimo *Wegener*, C-537/17, EU:C:2018:361, 18 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija). Taip yra, kai du ar daugiau skrydžių, kaip pagrindinėje byloje nagrinėjamu atveju, buvo rezervuoti pateikiant vieną užsakymą (šiuo klausimu žr. 2018 m. gegužės 31 d. Sprendimo *Wegener*, C-537/17, EU:C:2018:361, 19 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

26 Teisingumo Teismas ne kartą yra konstatavęs, kad jungiamasis skrydis su vienu ar daugiau tarpinių nusileidimų, rezervuotas pateikiant vieną užsakymą, sudaro vieną visumą, kiek tai susiję su keleivių teise į kompensaciją pagal Reglamentą Nr. 261/2004, o tai reiškia, kad Reglamento Nr. 261/2004 taikymas turi būti vertinamas atsižvelgiant į šį skrydį vykdančio lėktuvo pirminę išvykimo vietą ir galutinę paskirties vietą (šiuo klausimu žr. 2019 m. liepos 11 d. Sprendimo *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, 16 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją ir 2020 m. lapkričio 12 d. Nutarties *KLM Royal Dutch Airlines*, C-367/20, EU:C:2020:909, 19 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

27 Tokį aiškinimą taip pat patvirtina Teisingumo Teismo jurisprudencija, pagal kurią, kalbant apie Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytą fiksuoto dydžio kompensaciją, svarbus yra tik, pirma, vėlavimas, konstatuotas atsižvelgiant į atvykimo į galutinę paskirties vietą, kuri suprantama kaip paskutinio skrydžio, kuriuo naudojosi atitinkamas keleivis, tvarkaraštyje numatyta paskirties vieta, numatytą laiką ir, antra, atstumas nuo pirmojo išvykimo vietos iki galutinės paskirties vietos, neatsižvelgiant į galimus jungiamuosius skrydžius (šiuo klausimu žr. 2013 m. vasario 26 d. Sprendimo *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, 35 punktą ir 2021 m. balandžio 22 d. Nutarties *British Airways*, C-592/20, nepaskelbta Rink., EU:C:2021:312, 33 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

28 Iš tiesų negalima teigti, kad jungiamasis skrydis turi būti suprantamas kaip visuma, kalbant apie kompensaciją pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnį, nes toks skrydis turėtų būti dirbtinai suskirstytas siekiant nustatyti minėto reglamento taikymo sritį.

29 Trečia, reikia pridurti, kad Reglamento Nr. 261/2004 tikslas neužkerta kelio atmesti tokio minėto reglamento 3 straipsnio 1 dalies aiškinimo. Iš tiesų, siekiant užtikrinti aukštą oro transporto keleivių apsaugos lygį, reikia, kad Reglamentas Nr. 261/2004 būtų aiškinamas atsižvelgiant į minėtą tikslą, tačiau šio reglamento taikymo sritis negali būti nepagrįstai išplėsta taip, kad apimtų situacijas, kurios į ją nepatenka.

30 Vadinasi, Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalis negali būti aiškinama taip, kad jungiamojo skrydžio keleivis, kurio pirminė išvykimo vieta ir galutinė paskirties vieta yra trečiosiose šalyse, gali remtis šio reglamento nuostatomis vien dėl to, kad vienas ar keli šio skrydžio tarpinių nusileidimų yra Sąjungos teritorijoje.

31 Bet kuriuo atveju aiškinimas, kad jungiamųjų skrydžių atveju pakanka tarpinio nusileidimo Sąjungos teritorijoje esančiame oro uoste, kad Reglamentas Nr. 261/2004 būtų taikomas, prieštarautų ne tik šio sprendimo 25 ir 26 punktuose primintai Teisingumo Teismo suformuotai jurisprudencijai, bet ir šio reglamento 3 straipsnio 1 dalies reikalavimams ir teisinio saugumo principui.

32 Šiuo aspektu reikia priminti, kad Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalyje aiškiai numatyti du skirtingi atvejai, kai šis reglamentas taikomas atitinkamiems keleiviams. Kaip matyti iš šio sprendimo 21 punkto, minėtos nuostatos a punkte nurodytu pirmuoju atveju, susijusiu su visais keleiviais, išvykstančiais iš Sąjungos teritorijoje esančio oro uosto, netaikoma jokia kita netaikymo sąlyga ar pagrindas, o tos pačios nuostatos b punkte nurodytu antruoju atveju, susijusiu su visais keleiviais, išvykstančiais iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto į Sąjungos teritorijoje esantį oro uostą, su sąlyga, kad jų skrydį vykdo Bendrijos oro vežėjas, šis reglamentas tokiems keleiviams netaikomas, jei trečiojoje šalyje jie gavo lengvatų ar kompensaciją ir jiems buvo suteikta pagalba.

33 Aiškinimas, kad keleivis gali remtis Reglamento Nr. 261/2004 nuostatomis vien dėl to, kad jo jungiamojo skrydžio tarpinio nusileidimo oro uostas yra Sąjungos teritorijoje, yra nesuderinamas su antruoju atveju, nurodytu Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies b punkte.

34 Pirma, toks aiškinimas reikštų, kad keleivius, kurių nei pirminė išvykimo vieta, nei galutinė paskirties vieta nėra Sąjungos teritorijoje esantis oro uosto, neišvengiamai apimtų bent jau pirmasis atvejis, nurodytas Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punkte, o keleiviams, kurie patenka į antrąjį atvejį, nurodytą 1 dalies b punkte, nors jų galutinė paskirties vieta yra Sąjungos teritorijoje esantis oro uostas, šis reglamentas būtų taikomas tik jeigu, pirma, jų skrydį vykdė Bendrijos oro vežėjas ir, antra, jiems netaikomas šio sprendimo 32 punkte nurodytas netaikymo pagrindas.

35 Antra, dėl tokio aiškinimo Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies b punktas netektų dalies prasmės, nes net ir tuo atveju, kai galutinė atitinkamo keleivio paskirties vieta būtų Sąjungos teritorijoje esantis oro uostas, jis būtų taikomas tik tiesioginių skrydžių į Sąjungą keleiviams.

36 Taigi, skrydžio iš trečiosios šalies į Sąjungą su tarpiniu nusileidimu Sąjungos teritorijoje esančiame oro uoste keleivį automatiškai apimtų minėto reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punktas, nors taip nebūtų, kalbant apie tiesioginio skrydžio tarp to paties išvykimo oro uosto ir tos pačios galutinės paskirties vietos keleivį, jeigu jo skrydžio nevykdė Bendrijos oro vežėjas arba jeigu jam taikomas to paties reglamento 3 straipsnio 1 dalies b punkte nurodytas netaikymo pagrindas.

37 Iš tiesų tam tikrais atvejais, pavyzdžiui, kaip nagrinėjamu pagrindinėje byloje, toks aiškinimas reikštų, kad abu Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalyje numatyti atvejai būtų kartu taikomi tokiomis pačiomis aplinkybėmis.

38 Viena vertus, šioje byloje pirmąjį skrydžio segmentą vykdančio lėktuvo tarpinio nusileidimo vieta yra Sąjungos teritorijoje ir tapati antrąjį skrydžio segmentą vykdančio lėktuvo išvykimo vietai, šią kelionę vykdo Bendrijos oro vežėjas ir iš Teisingumo Teismui pateiktos bylos medžiagos nematyti, kad NT gavo lengvatų ar kompensaciją ir pagalbą trečiojoje šalyje, kurioje buvo išvykimo oro uostas. Todėl NT *a priori* galėtų remtis Reglamento Nr. 261/2004 nuostatomis pagal jo 3 straipsnio 1 dalies b punktą.

39 Kita vertus, jeigu Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalį reikėtų aiškinti taip, jog tarpinio nusileidimo Sąjungos teritorijoje esančiame oro uoste pakanka, kad šis reglamentas būtų taikomas atitinkamam keleiviui, NT taip pat galėtų manyti, kad jo situaciją apima minėto straipsnio 1 dalies a punkte nurodytas atvejis. Tuo remiantis darytina išvada, kad, esant tokiai situacijai, kaip nagrinėjama pagrindinėje byloje, neįmanoma tiksliai nustatyti, kuris iš dviejų šio reglamento 3 straipsnio 1 dalyje numatytų atvejų apima atitinkamą keleivį.

40 Galiausiai, trečia, dėl tokio aiškinimo sąvoka „jungiamieji skrydžiai“ turėtų būti suprantama ir kaip reiškianti „vienetą“ iš vieno ar kelių skrydžių, sudarančių visumą, ir kaip reiškianti vieną ar kelis atskirus skrydžius. Dėl tokio šios sąvokos taikymo srities neapibrėžtumo būtų pažeistas teisinio saugumo principas, pagal kurį, kaip nurodyta suformuotoje jurisprudencijoje, reikalaujama, kad Sąjungos teisės aktai būtų aiškūs ir kad jų taikymą teisės subjektai galėtų numatyti (šiuo klausimu žr. 2010 m. spalio 14 d. Sprendimo *Nuova Agricast ir Cofra / Komisija*, C-67/09 P, EU:C:2010:607, 77 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

41 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į pirmąjį klausimą reikia atsakyti: Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad šis reglamentas netaikomas jungiamajam skrydžiui, rezervuotam pateikiant vieną užsakymą ir sudarytam iš dviejų segmentų, kai skrydį turi vykdyti Bendrijos oro vežėjas ir kai tiek pirmąjį segmentą vykdančio lėktuvo išvykimo oro uostas, tiek antrąjį segmentą vykdančio lėktuvo atvykimo oro uostas yra trečiojoje šalyje ir tik tarpinio nusileidimo oro uostas yra valstybės narės teritorijoje.

Dėl antrojo klausimo

42 Atsižvelgiant į atsakymą į pirmąjį klausimą, nėra reikalo atsakyti į antrąjį.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

43 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 dalis turi būti aiškinama taip, kad šis reglamentas netaikomas jungiamajam skrydžiui, rezervuotam pateikiant vieną užsakymą ir sudarytam iš dviejų segmentų, kai skrydį turi vykdyti Bendrijos oro vežėjas ir kai tiek pirmąjį segmentą vykdančio lėktuvo išvykimo oro uostas, tiek antrąjį segmentą vykdančio lėktuvo atvykimo oro uostas yra trečiojoje šalyje ir tik tarpinio nusileidimo oro uostas yra valstybės narės teritorijoje.

Parašai.