TEISINGUMO TEISMO (ketvirtoji kolegija) SPRENDIMAS

2022 m. balandžio 7 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – Bendros kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju – Jungiamasis skrydis, kurį sudaro du segmentai – Didelis vėlavimas atvykti į galutinę paskirties vietą, atsiradęs antrame šio skrydžio segmente, jungiančiame du trečiosios šalies oro uostus – Šio reglamento galiojimas, atsižvelgiant į tarptautinę teisę“

Byloje C-561/20

dėl *Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel* (nyderlandų kalba bylas nagrinėjantis Briuselio komercinių bylų teismas, Belgija) 2020 m. spalio 21 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2020 m. spalio 26 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Q,

R,

S

prieš

United Airlines, Inc.

TEISINGUMO TEISMAS (ketvirtoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas C. Lycourgos, teisėjai S. Rodin (pranešėjas), J.-C. Bonichot, L.S. Rossi ir O. Spineanu-Matei, generalinis advokatas A. Rantos,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– Q, R ir S, atstovaujamų *advocaten* B. Schaumont ir J. De Man,

– *United Airlines, Inc.*, atstovaujamos *advocaat* M. Wouters,

* Proceso kalba: nyderlandų.

– Belgijos vyriausybės, atstovaujamos S. Baeyens, P. Cottin ir C. Pochet,

– Lenkijos vyriausybės, atstovaujamos B. Majczyna,

– Europos Parlamento, atstovaujamo L. Stefani ir I. Terwinghe,

– Europos Sąjungos Tarybos, atstovaujamos N. Rouam ir K. Michoel,

– Europos Komisijos, atstovaujamos A. Nijenhuis, K. Simonsson ir P.-J. Loewenthal,

susipažinęs su 2021 m. gruodžio 9 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl, pirma, 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, siejamo su jo 6 ir 7 straipsniais, išaiškinimo ir, antra, dėl Reglamento Nr. 261/2004 galiojimo, atsižvelgiant į tarptautinę teisę, ir, konkrečiai kalbant, principą, kad kiekviena valstybė turi visišką ir išimtinį suverenitetą savo oro erdvės atžvilgiu.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant Q, R ir S ginčą su *United Airlines, Inc.* dėl kompensacijos už vėlavimą įvykdyti jungiamąjį skrydį.

Teisinis pagrindas

3 Reglamento Nr. 261/2004 1, 4, 7 ir 8 konstatuojamosios dalys suformuluotos taip:

„(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.

<…>

(4) Todėl Bendrija turėtų sugriežtinti tuo reglamentu nustatytus apsaugos standartus, siekiant suteikti keleiviams daugiau teisių ir užtikrinti, kad oro vežėjai vykdytų veiklą suderintomis sąlygomis liberalizuotoje rinkoje.

<…>

(7) Siekiant užtikrinti veiksmingą šio reglamento taikymą, juo nustatytos prievolės turėtų tekti skrydį vykdančiam arba ketinančiam vykdyti oro vežėjui, nesvarbu, ar jis yra orlaivio savininkas, ar nuomoja lėktuvą be įgulos ir atsargų arba su įgula ir atsargomis, ar kuriuo nors kitu pagrindu.

(8) Šis reglamentas neturėtų apriboti skrydį vykdančio oro vežėjo teisių pagal taikytiną teisę reikalauti kompensacijos iš bet kurio asmens, įskaitant trečiąsias šalis.“

4 Šio reglamento 2 straipsnio „Sąvokų apibrėžimai“ a–c ir h punktuose nustatyta:

„Šiame reglamente:

a) „oro vežėjas“ – tai oro transporto įmonė, turinti galiojančią veiklos licenciją[;]

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;“

<…>

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.“

5 Minėto 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.“

6 Šio reglamento 5 straipsnio „Skrydžių atšaukimas“ 1 ir 3 dalyse nustatyta:

„1. 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.

<…>

3. 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.“

7 Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnyje „Atidėjimas“ nurodyta:

„1. Kai skrydį vykdantis oro vežėjas pagrįstai tikisi, kad tvarkaraštyje numatytas skrydžio išvykimo laikas bus atidėtas:

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

b) trims ar daugiau valandoms – visų didesnio kaip 1 500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1 500–3 500 kilometrų atstumo skrydžių atveju; arba

c) keturioms ar daugiau valand[ų] – visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju,

skrydį vykdantis oro vežėjas teikia keleiviams:

i) 9 straipsnio 1 dalies a punkte ir 9 straipsnio 2 dalyje nurodytą pagalbą;

ii) kai pagrįstai tikimasi, kad išvykimo laikas bus ne anksčiau kaip kitą dieną po anksčiau skelbto išvykimo laiko – 9 straipsnio 1 dalies b punkte ir 9 straipsnio 1 dalies c punkte nurodytą pagalbą;

iii) kai atidedama ne mažiau kaip penkioms valandoms – 8 straipsnio 1 dalies a punkte nurodytą pagalbą.

2. Bet kuriuo atveju pagalba teikiama laikantis kiekvienam atstumo intervalui pirmiau nurodytų terminų.“

8 Minėto reglamento 7 straipsnio „Teisė į kompensaciją“ 1 dalyje nurodyta:

„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.

<…>“

9 Minėto reglamento 13 straipsnyje „Teisė į žalos atlyginimą“ numatyta:

„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 prejudiciniai klausimai

10 Ieškovai pagrindinėje byloje per kelionių agentūrą vienu užsakymu rezervavo Bendrijos oro vežėjo *Deutsche Lufthansa AG* (toliau – *Lufthansa*) siūlomą jungiamąjį skrydį iš Briuselio (Belgija) į San Chosė (Jungtinės Amerikos Valstijos) su tarpiniu nusileidimu Niuarke (Jungtinės Amerikos Valstijos).

11 Visą šį jungiamąjį skrydį vykdė trečiojoje šalyje įsteigta oro vežėja *United Airlines*. Ieškovai pagrindinėje byloje pasiekė galutinę paskirties vietą vėluodami 223 minutes.

12 2018 m. rugsėjo 6 d. raštu bendrovė *Happy Flights BVBA*, kuriai ieškovai pagrindinėje byloje perleido reikalavimą, paragino *United Airlines* kiekvienam asmeniui sumokėti 600 EUR (iš viso 1 800 EUR) kompensaciją už šį vėlavimą, kaip tai numatyta Reglamente Nr. 261/2004.

13 2018 m. spalio 4 d. *United Airlines* atsakė *Happy Flights*, kad šis reglamentas netaikytinas, nes minėtas skrydis buvo atidėtas vykdant jo antrąjį segmentą.

14 2018 m. spalio 5 d. rašte *Happy Flights* ginčijo *United Airlines* poziciją, remdamasi Teisingumo Teismo jurisprudencija, ir paragino sumokėti šio sprendimo 12 punkte nurodytą kompensaciją.

15 2018 m. spalio 10 d. raštu *United Airlines* pateikė atsakymą *Happy Flights*.

16 2018 m. spalio 11 d. *Happy Flights* paragino *United Airlines* vykdyti savo pareigą. Tą pačią dieną pastaroji informavo *Happy Flights*, kad tebesilaiko savo pozicijos.

17 2019 m. gegužės 3 d. *Happy Flights* vėl paragino *United Airlines* sumokėti ir ją informavo, kad reikalavimas, kuris buvo perleistas *Happy Flights*, grąžintas ieškovams pagrindinėje byloje.

18 2019 m. liepos 22 d. šie asmenys pareiškė *United Airlines* ieškinį *Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel* (nyderlandų kalba bylas nagrinėjantis Briuselio komercinių bylų teismas, Belgija), prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiame teisme, siekdami, kad iš *United Airlines* būtų priteista šio sprendimo 12 punkte nurodyta 1 800 EUR kompensacija su delspinigiais, skaičiuojamais nuo 2018 m. rugsėjo 6 d., ir procesinėmis palūkanomis.

19 Šiomis aplinkybėmis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla abejonių, kaip atsakyti į tam tikrus *United Airlines* pateiktus argumentus, susijusius tiek su Reglamento Nr. 261/2004 taikymu, tiek su jo galiojimu.

20 Pirma, *United Airlines* nesutinka, kad Reglamentas Nr. 261/2004 taikomas, jei ilgam laikui atidedamas skrydis, kai išvykimo ir paskirties vieta yra trečiosios šalies teritorijoje, netgi jei tai antrasis ir paskutinis jungiamoji skrydžio segmentas, o pirmasis šio skrydžio segmentas vykdytas iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje.

21 Šiuo klausimu, viena vertus, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo, kad nors 2018 m. gegužės 31 d. Sprendime *Wegener* (C-537/17, EU:C:2018:361) dėl ilgam laikui atidėto pirmojo skrydžio, kurį ne Bendrijos oro vežėjas vykdė iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, patvirtinta, jog Reglamentas Nr. 261/2004 taikomas, vis dėlto negalima tame sprendime padarytų išvadų tiesiog perkelti jo nagrinėjamoje byloje, nes nagrinėjamu atveju atidėtas antrasis ieškovų pagrindinėje byloje skrydžio, vykdyto iš oro uosto, esančio trečiosios šalies teritorijoje, segmentas.

22 Kita vertus, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas taip pat pažymi, jog 2019 m. liepos 11 d. Sprendime *České aerolinie* (C-502/18, EU:C:2019:604) Teisingumo Teismas nusprendė, kad Reglamentas Nr. 261/2004 taikomas ir antrajam jungiamojo skrydžio segmentui, kai pirmasis skrydžio segmentas buvo vykdomas iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje. Toje byloje buvo keliamas klausimas, ar Bendrijos oro vežėjui, vykdžiusiam pirmąjį skrydžio segmentą, gali tekti prievolė mokėti kompensaciją keleiviui, kuris labai pavėlavo dėl to, kad buvo ilgam laikui atidėtas antrasis skrydžio segmentas, kurį faktiškai vykdė trečiosios šalies oro vežėjas. Vis dėlto, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo teigimu, šios pagrindinės bylos faktinės aplinkybės skiriasi, nes ji nėra susijusi su jokiu Bendrijos oro vežėju, kadangi bilietus išdavęs Bendrijos oro vežėjas – *Lufthansa* – netgi nėra šios bylos šalis. Todėl tame sprendime Teisingumo Teismo padarytos išvados negalima tiesiog pritaikyti šioje byloje susiklosčiusiomis faktinėmis aplinkybėmis.

23 Antra, dėl Reglamento Nr. 261/2004 galiojimo *United Airlines* teigia, kad, jei šis reglamentas turėtų būti taikomas, kai ilgam laikui atidedamas jungiamojo skrydžio antrasis segmentas, visiškai vykdomas trečiosios šalies teritorijoje, jo taikymas būtų ekstrateritorinis ir prieštarautų tarptautinei teisei. Tiksliau tariant, *United Airlines* teigimu, pagal suverenumo principą draudžiama šį reglamentą taikyti situacijai, kuri susiklosto trečiosios šalies teritorijoje, kaip antai pagrindinėje byloje aptariamai situacijai, kai skrydis buvo atidėtas Jungtinių Amerikos Valstijų teritorijoje ir pasekmės kilo vien šioje teritorijoje. Jei šis *United Airlines* teiginys teisingas, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla šio reglamento galiojimo, atsižvelgiant į tarptautinę teisę, klausimas.

24 Šiomis aplinkybėmis *Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel* (nyderlandų kalba dirbantis Briuselio komercinių bylų teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar [Reglamento Nr. 261/2004] 3 straipsnio 1 dalies a punktas ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į Teisingumo Teismo išaiškinimą, aiškintini taip, kad keleivis turi teisę prašyti kompensacijos iš oro vežėjo, kuris nėra Bendrijos oro vežėjas, jei dėl atidėto paskutinio skrydžio segmento, kai išvykimo ir atvykimo vieta yra trečiojoje šalyje, ir be tarpinio nusileidimo valstybėje narėje keleivis savo galutinę paskirties vietą pasiekia pavėlavęs daugiau kaip tris valandas, o šis skrydžio segmentas priskiriamas prie skrydžio su persėdimu, kai išvykimo vieta yra oro uostas, esantis valstybės narės teritorijoje, jį visą vykdo šis oro vežėjas ir keleivis jį vienu užsakymu rezervavo Bendrijos oro vežėjo sistemoje, kuris nevykdo nė vieno šio skrydžio segmento?

2. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai: ar [Reglamentu Nr. 261/2004], jeigu jis išaiškinamas taip, kaip nurodyta pirmajame klausime, pažeidžiama tarptautinė teisė, pirmiausia principas, kad kiekviena valstybė turi visišką ir išimtinį suverenitetą savo oro erdvės atžvilgiu, nes pagal šį išaiškinimą Sąjungos teisė taikytina faktinėms aplinkybėms, atsiradusioms trečiosios šalies teritorijoje?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo

25 Pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punktas, siejamas su 6 ir 7 straipsniais, turi būti aiškinamas taip, kad jungiamojo skrydžio, sudaryto iš dviejų skrydžio segmentų, kurio rezervacija Bendrijos oro vežėjo sistemoje atlikta vienu užsakymu, iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, į oro uostą, esantį trečiojoje šalyje, per kitą tos trečiosios šalies oro uostą atveju keleivis turi teisę į visą šį skrydį įvykdžiusio trečiosios šalies oro vežėjo kompensaciją, jei galutinę paskirties vietą pasiekė pavėlavęs daugiau kaip tris valandas, nes ilgam laikui buvo atidėtas antrasis minėto skrydžio segmentas.

26 Siekiant atsakyti į šį klausimą, reikia priminti, kad pagal Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punktą šis reglamentas taikomas keleiviams, išvykstantiems iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje.

27 Taigi iš aiškios šios nuostatos formuluotės matyti, kad jungiamojo skrydžio keleivių, išvykstančių iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, situacija patenka į Reglamento Nr. 261/2004 taikymo sritį.

28 Šios išvados nepaneigia nei aplinkybė, kad šis skrydis įvykdytas su tarpiniu nusileidimu trečiojoje šalyje, nei tai, kad šį skrydį vykdantis oro vežėjas nėra „Bendrijos oro vežėjas“, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 2 straipsnio c punktą.

29 Savo sprendimuose Teisingumo Teismas nuosekliai laikėsi pozicijos, 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 (2022 m. vasario 24 d. Sprendimo *Airhelp (Skrydžio kitu maršrutu atidėjimas)*, C-451/20, EU:C:2022:123, 26 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

30 Vadinasi, kadangi jungiamieji skrydžiai, kurie buvo rezervuoti pagal vieną užsakymą, turi būti laikomi sudarančiais vieną visumą, kiek tai susiję su keleivių teise į kompensaciją pagal Reglamentą Nr. 261/2004, o šio reglamento taikymas šių skrydžių keleiviams turi būti vertinamas atsižvelgiant į jų pradinę išvykimo vietą ir galutinę paskirties vietą, vieta, kurioje įvyko atidėjimas, kaip savo išvados 40 punkte pabrėžė generalinis advokatas, šiam taikymui neturi jokios reikšmės.

31 Be to, kaip matyti iš Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies b punkto, Bendrijos oro vežėjo vykdomas skrydis yra šio reglamento taikymo sąlyga tik kiek tai susiję su keleiviais, kurie naudojasi skrydžiais iš oro uosto, esančio trečiosios šalies teritorijoje, į oro uostą, esantį valstybės narės teritorijoje. Atvirkščiai, pagal šio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punktą ši sąlyga netaikoma keleiviams, kurie naudojasi skrydžiais iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje.

32 Galiausiai Reglamento Nr. 261/2004 tikslas apsaugoti vartotojus patvirtina šio sprendimo 27 punkte padarytą išvadą. Kaip savo išvados 41 punkte pažymėjo generalinis advokatas, jungiamojo skrydžio, rezervuoto vienu užsakymu, atveju skyrimas, atsižvelgiant į tai, ar jis buvo atidėtas vykdant pirmąjį, ar antrąjį jo segmentą, būtų nepateisinamas, nes *United Airlines* privalėtų mokėti kompensaciją, jei skrydis būtų atidėtas vykdant jo pirmąjį segmentą, bet neturėtų jos mokėti, jei tas pats skrydis būtų atidėtas vykdant antrąjį minėto skrydžio segmentą, nors keleiviai abiem atvejais tiek pat pavėlavę atvyktų į galutinę paskirties vietą, taigi patirtų tokių pačių nepatogumų.

33 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, darytina išvada, kad jungiamasis skrydis iš Europos Sąjungos, kaip antai nagrinėjamas pagrindinėje byloje, patenka į Reglamento Nr. 261/2004 taikymo sritį pagal jo 3 straipsnio 1 dalies a punktą.

34 Dėl klausimo, ar iš trečiosios šalies oro vežėjo, kuris nėra sudaręs vežimo sutarties su jungiamojo skrydžio keleiviais, bet įvykdė šį skrydį, gali būti reikalaujama sumokėti Reglamente Nr. 261/2004 numatytą kompensaciją, pažymėtina, kad iš šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto ir 3 dalies formuluotės matyti, kad šią kompensaciją turintis mokėti asmuo gali būti tik „skrydį vykdantis oro vežėjas“, kaip tai suprantama pagal minėto reglamento 2 straipsnio b punktą. Pastarojoje nuostatoje nurodyta, kad „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“.

35 Teisingumo Teismas patikslino, kad šioje apibrėžtyje nustatytos dvi kumuliacinės sąlygos tam, kad oro vežėjas galėtų būti laikomas „skrydį vykdančiu oro vežėju“, šios sąlygos susijusios su, pirma, atitinkamo skrydžio įvykdymu ir, antra, su sutartimi, sudaryta su keleiviu (2019 m. liepos 11 d. Sprendimo *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, 23 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

36 Iš tiesų, kaip savo išvados 47 punkte iš esmės nurodė generalinis advokatas, priimdamas Reglamentą Nr. 261/2004 Sąjungos teisės aktų leidėjas apsisprendė nustatyti išimtinę skrydį vykdančio oro vežėjo atsakomybę, kad būtų užtikrinta oro transporto keleivių teisių apsauga, ir teisinis saugumas, kiek tai susiję su asmens, kuriam tenka šiame reglamente nustatytos pareigos, paskyrimu.

37 Dėl pirmosios sąlygos reikia pasakyti, kad joje pabrėžiama „skrydžio“ sąvoka, kuri yra svarbiausias elementas. Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad šią sąvoką reikia suprasti kaip „vežimo oro transportu operaciją, taigi tai tam tikras šio vežimo „vienetas“, vykdomas oro transporto vežėjo, kuris nustato jo maršrutą“ (2018 m. liepos 4 d. Sprendimo *Wirth ir kt.*, C-532/17, EU:C:2018:527, 19 punktas).

38 Iš to matyti, kad skrydį vykdančiu oro vežėju laikytinas vežėjas, kuris, vykdydamas keleivių vežimo veiklą, nusprendžia įvykdyti konkretų skrydį, įskaitant nustatyti jo maršrutą, ir taip suinteresuotiesiems asmenims sukurti oro transporto pasiūlymą. Tokio sprendimo priėmimas iš tiesų reiškia, kad šis vežėjas atsako už to skrydžio įvykdymą, įskaitant, be kita ko, galimą jo atšaukimą ar reikšmingą vėlavimą atskristi į paskirties vietą (2018 m. liepos 4 d. Sprendimo *Wirth ir kt.*, C-532/17, EU:C:2018:527, 20 punktas).

39 Dėl antrosios sąlygos primintina, kad Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 5 dalies antrame sakinyje patikslinama, kad, 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.

40 Darytina išvada, kad, kaip savo išvados 49 punkte pažymėjo generalinis advokatas, sutartinių santykių tarp keleivių ir skrydį vykdančio oro vežėjo nebuvimas neturi reikšmės, jei skrydį vykdantį oro vežėją sutartiniai santykiai sieja su oro vežėju, sudariusiu sutartį su tais keleiviais.

41 Iš Teisingumo Teismui pateiktos bylos medžiagos matyti, kad, pirma, *United Airlines* įvykdė pagrindinėje byloje nagrinėjamą jungiamąjį skrydį ir, antra, šis skrydis buvo įvykdytas pagal bendrojo kodo sutartį su *Lufthansa*.

42 Tokiomis aplinkybėmis *United Airlines* turi būti laikoma skrydį vykdančia oro vežėja, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio b punktą, nes ji minėtą skrydį įvykdė pagal bendrojo kodo sutartį, veikdama *Lufthansa* – sutartinio vežėjo pagrindinėje byloje – vardu.

43 Galiausiai pažymėtina, kad iš Reglamento Nr. 261/2004 13 straipsnio matyti, jog skrydį vykdantis oro vežėjas, kuris sumoka kompensaciją arba įvykdo kitas jam pagal šį reglamentą tenkančias pareigas, išsaugo teisę reikalauti žalos atlyginimo iš bet kurio asmens, įskaitant trečiuosius asmenis, pagal taikytiną nacionalinę teisę.

44 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į pirmąjį klausimą reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punktas, siejamas su 6 ir 7 straipsniais, turi būti aiškinamas taip, kad jungiamojo skrydžio, sudaryto iš dviejų skrydžio segmentų, kurio rezervacija Bendrijos oro vežėjo sistemoje atlikta vienu užsakymu, iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, į oro uostą, esantį trečiojoje šalyje, per kitą tos trečiosios šalies oro uostą atveju keleivis turi teisę į visą šį skrydį įvykdžiusio trečiosios šalies oro vežėjo, veikusio Bendrijos oro vežėjo vardu, kompensaciją, jei galutinę paskirties vietą pasiekė pavėlavęs daugiau kaip tris valandas, nes ilgam laikui buvo atidėtas antrasis minėto skrydžio segmentas.

Dėl antrojo klausimo

45 Antruoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia sužinoti, ar Reglamentas Nr. 261/2004 yra galiojantis, atsižvelgiant į tarptautinės paprotinės teisės principą, pagal kurį kiekviena valstybė turi visišką ir išimtinį suverenitetą savo oro erdvės atžvilgiu, nes šis

reglamentas taikomas keleiviams, skrendantiems jungiamuoju skrydžiu iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, į oro uostą, esantį trečiojoje šalyje, kuris ilgam atidedamas dėl šios trečiosios šalies teritorijoje įvykdyto skrydžio segmento.

46 Pirmiausia reikia priminti, kad, kaip išplaukia iš ESS 3 straipsnio 5 dalies, Sąjunga prisideda prie griežto tarptautinės teisės laikymosi ir jos plėtojimo. Todėl priimdama tam tikrą aktą ji privalo paisyti visos tarptautinės teisės, įskaitant paprotinę tarptautinę teisę, kuri yra privaloma Sąjungos institucijoms (2011 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *Air Transport Association of America ir kt.*, C-366/10, EU:C:2011:864, 101 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

47 Taip pat reikia pažymėti, kad principas, pagal kurį kiekviena valstybė turi visišką ir išimtinį suverenitetą savo oro erdvės atžvilgiu, yra tarptautinės paprotinės teisės principas (2011 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *Air Transport Association of America ir kt.*, C-366/10, EU:C:2011:864, 103 ir 104 punktai).

48 Galiausiai neginčijama, kad teisės subjektas gali remtis pirmesniame šio sprendimo punkte paminėtais paprotinės tarptautinės teisės principais, kai siekia, kad Teisingumo Teismas išnagrinėtų tam tikro Sąjungos akto galiojimą, kiek, pirma, šie principai gali sukelti abejonių dėl Sąjungos kompetencijos priimti aptariamą aktą ir, antra, aptariamas aktas gali turėti poveikį teisėms, kurias teisės subjektas turi pagal Sąjungos teisę, arba sukurti jam pareigas pagal šią teisę (2011 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *Air Transport Association of America ir kt.*, C-366/10, EU:C:2011:864, 107 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

49 Nagrinėjamu atveju principu, pagal kurį kiekviena valstybė turi visišką ir išimtinį suverenitetą savo oro erdvės atžvilgiu, iš esmės remiamasi tam, kad Teisingumo Teismas įvertintų, ar, atsižvelgiant į šį principą, Sąjunga turėjo kompetenciją priimti Reglamentą Nr. 261/2004 tiek, kiek jis taikomas keleiviams, skrendantiems jungiamuoju skrydžiu iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, į oro uostą, esantį trečiosios šalies teritorijoje, kuris ilgam atidedamas dėl šios trečiosios šalies teritorijoje įvykdyto skrydžio segmento.

50 Taigi, net jeigu atrodo, kad aptariamas principas sukuria pareigas tik esant santykiams tarp valstybių, tokiomis aplinkybėmis, kaip antai prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, kai Direktyva 261/2004 atsakovei pagrindinėje byloje gali būti nustatytos pareigos pagal Sąjungos teisę, negalima atmesti jos galimybės remtis šiais principais ir Teisingumo Teismo galimybės nagrinėti šios direktyvos galiojimą, atsižvelgiant į šiuos principus.

51 Vis dėlto, kadangi paprotinės tarptautinės teisės principo tikslumo laipsnis nėra toks pats kaip tarptautinės sutarties nuostatos, teisminė kontrolė neišvengiamai turi apsiriboti klausimu, ar priimdamos aptariamą aktą Sąjungos institucijos padarė akivaizdžių vertinimo klaidų dėl šių principų taikymo sąlygų (2011 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *Air Transport Association of America ir kt.*, C-366/10, EU:C:2011:864, 110 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

52 Visų pirma, kaip priminta šio sprendimo 26 ir 27 punktuose, pagal Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punktą jungiamasis skrydis patenka į šio reglamento taikymo sritį, nes keleiviai pradėjo kelionę iš oro uosto, esančio valstybėje narėje. Taigi minėtame reglamente jo taikymo tikslais nustatyta glaudi sąsaja su Sąjungos teritorija.

53 Taigi reikia pažymėti, kad Reglamento Nr. 261/2004 taikymo kriterijus, numatytas šio 3 straipsnio 1 dalies a punkte, nepažeidžia principo, pagal kurį kiekviena valstybė turi visišką ir išimtinį suverenitetą savo oro erdvės atžvilgiu, taikymo sąlygų, nes jis taikomas keleiviams, išvykstantiems iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, todėl jie, atsižvelgiant į tokią sąsają, gali patekti į Sąjungos jurisdikciją.

54 Be to, reikia pabrėžti, kad, kaip nurodyta ir Europos Sąjungos Tarybos pateiktose pastabose, šis reglamentas ilgo atidėjimo, įvykusio trečioje šalyje, atveju taikomas tik tam tikromis aiškiai apibrėžtomis aplinkybėmis, kuriomis skrydis, laikomas viena visuma, įvykdytas iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje. Tas skrydis ir jo keleiviai išsaugo glaudžią sąsają su Sąjungos teritorija, įskaitant už Sąjungos ribų įvykdytą skrydžio segmentą.

55 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad, kaip savo išvados 64 punkte pabrėžė generalinis advokatas, Reglamentas Nr. 261/2004 pagal jo 3 straipsnio 1 dalies a punktą netaikomas skrydžiams, kurie visiškai vykdomi trečiojoje šalyje, arba tarp dviejų trečiųjų šalių, nesant jokios sąsajos su Sąjungos teritorija.

56 Taigi negalima teigti, kad priimdamos Reglamentą Nr. 261/2004 Sąjungos institucijos padarė akivaizdžią vertinimo klaidą dėl paprotinės tarptautinės teisės principo, pagal kurį kiekviena valstybė turi visišką ir išimtinį suverenitetą savo oro erdvės atžvilgiu, taikymo sąlygų.

57 Galiausiai reikia priminti Reglamento Nr. 261/2004 tikslą, kuris, kaip matyti iš jo 1 ir 4 konstatuojamųjų dalių, yra užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį.

58 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad siekdamas užtikrinti aukštą apsaugos lygį Sąjungos teisės aktų leidėjas iš principo gali nuspręsti leisti vykdyti jos teritorijoje tam tikrą komercinę veiklą, nagrinėjamu atveju – oro susisiekimą, tik su sąlyga, kad ūkio subjektai paisys Sąjungos apibrėžtų kriterijų, skirtų pasiekti jos nusistatytiems tikslams vartotojų, konkrečiau kalbant, oro transporto keleivių, apsaugos srityje (pagal analogiją žr. 2011 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *Air Transport Association of America ir kt.*, C-366/10, EU:C:2011:864, 128 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

59 Be to, *United Airlines* argumentai, susiję su tariamu vienodo požiūrio į, pirma, pagrindinėje byloje nagrinėjamo jungiamojo skrydžio keleivius ir, antra, į keleivius, skridusius tik šio skrydžio antruoju segmentu, nepaisymu, nepaneigia šio sprendimo 56 punkte padarytos išvados.

60 Iš tiesų šių dviejų kategorijų keleivių situacija nėra panaši, nes pagrindinėje byloje nagrinėjamo jungiamojo skrydžio keleiviai, kurie pagal šio sprendimo 29 punkte primintą jurisprudenciją Reglamento Nr. 261/2004 taikymo tikslais turi būti laikomi sudarančiais visumą, skrido iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, o keleivių, skridusių tik antruoju segmentu iš oro uosto, esančio trečiojoje šalyje, į oro uostą, esantį trečiojoje šalyje, taip nėra.

61 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, reikia konstatuoti, kad išnagrinėjus antrąjį klausimą nenustatyta nieko, kas galėtų paveikti Reglamento Nr. 261/2004 galiojimą, atsižvelgiant į paprotinės tarptautinės teisės principą, pagal kurį kiekviena valstybė turi visišką ir išimtinį suverenitetą savo oro erdvės atžvilgiu.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

62 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:

1. **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, siejamas su 6 ir 7 straipsniais, turi būti aiškinamas taip, kad jungiamojo skrydžio, sudaryto iš dviejų skrydžio segmentų, kurio rezervacija Bendrijos oro vežėjo sistemoje atlikta vienu užsakymu, iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, į oro uostą, esantį trečiojoje šalyje, per kitą tos trečiosios šalies oro uostą atveju keleivis turi teisę į visą šį skrydį įvykdžiusio trečiosios šalies oro vežėjo, veikusio Bendrijos oro vežėjo vardu, kompensaciją, jei galutinę paskirties vietą pasiekė pavėlavęs daugiau kaip tris valandas, nes ilgam laikui buvo atidėtas antrasis minėto skrydžio segmentas.**

2. **Išnagrinėjus antrąjį klausimą nenustatyta nieko, kas galėtų paveikti Reglamento Nr. 261/2004 galiojimą, atsižvelgiant į paprotinės tarptautinės teisės principą, pagal kurį kiekviena valstybė turi visišką ir išimtinį suverenitetą savo oro erdvės atžvilgiu.**

Parašai