GENERALINIO ADVOKATO
ATHANASIOS RANTOS IŠVADA,
pateikta 2021 m. gruodžio 9 d.[1]

Byla C-561/20

Q,
R,
S
prieš
United Airlines Inc.

(*Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel* (Nyderlandų kalba dirbantis Briuselio komercinių bylų teismas, Belgija) pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – Teisė į kompensaciją skrydžio atidėjimo ilgam laikui atveju – Dviejų dalių skrydis – Didelis vėlavimas į galutinę paskirties vietą, atidėjus antrą skrydžio dalį, kuri jungia du trečiosios šalies oro uostus – Reglamento (EB) Nr. 261/2004 galiojimas atsižvelgiant į tarptautinę teisę“

I. Įvadas

1. Šis prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas nagrinėjant Q, R ir S (toliau – ieškovai pagrindinėje byloje) ir *United Airlines Inc.* (Jungtinės Amerikos Valstijos) ginčą dėl kompensacijos už ilgam laikui atidėtą jungiamąjį skrydį.

2. Pirmuoju prejudiciniu klausimu, pateiktu dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004[2], kuriuo reglamentuojama kompensacija oro transporto keleiviams, 3 straipsnio 1 dalies a punkto ir 7 straipsnio išaiškinimo, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas prašo Teisingumo Teismo patikslinti tam tikrus šio reglamento taikymo aspektus, susijusius su jungiamaisiais skrydžiais, kurie vykdomi iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, su tarpiniu nutūpimu oro uoste, esančiame trečiosios valstybės teritorijoje, ir kurių galutinė paskirties vieta yra kitas šios trečiosios valstybės oro uostas.

[1] Originalo kalba: prancūzų.

[2] 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10).

3. Šiuo klausimu pažymėtina, kad, nors Teisingumo Teismas dar neturėjo progos nagrinėti Reglamento Nr. 261/2004 taikymo tais atvejais, kai atidedamas jungiamasis skrydis, kurį visą vykdo ne Bendrijos oro vežėjas, ir būtent ta šio skrydžio dalis, kuri visa vykdoma trečiosios šalies teritorijoje, manau, kad esamoje jurisprudencijoje nustatyti principai pateikia naudingų analizės gairių, kurios gali būti *mutatis mutandis* pritaikytos šioje byloje [3].

4. Antruoju prejudiciniu klausimu, kuris pateiktas papildomai, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas klausia Teisingumo Teismą dėl Reglamento Nr. 261/2004 galiojimo atsižvelgiant į tarptautinę teisę, būtent į principą, pagal kurį valstybė turi visišką ir išimtinį suverenitetą savo oro erdvės atžvilgiu. Šis klausimas leis Teisingumo Teismui pirmą kartą išnagrinėti šio reglamento galiojimą atsižvelgiant į tarptautinę viešąją teisę, pirmiausia į tarptautinės paprotinės oro teisės principą [4].

5. Atlikęs analizę siūlysiu Teisingumo Teismui į šiuos du klausimus atsakyti, pirma, kad Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punktas ir 7 straipsnis turi būti aiškinami taip, kad toks atvejis, kaip aprašytas šios išvados 3 punkte, patenka į šio reglamento taikymo sritį, ir, antra, kad šis reglamentas galioja atsižvelgiant į tarptautinę teisę, pirmiausia principą, kad valstybė narė turi visišką ir išimtinį suverenitetą savo oro erdvės atžvilgiu.

II. Teisinis pagrindas

6. Reglamento Nr. 261/2004 1, 4 ir 7 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

„(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.“

[3] Teisingumo Teismas jau turėjo progą nagrinėti Reglamento Nr. 261/2004 taikymą, kalbant apie jungiamuosius skrydžius, be kita ko, 2013 m. vasario 26 d. Sprendime *Folkerts* (C-11/11, EU:C:2013:106) (toliau – Sprendimas *Folkerts*), 2018 m. gegužės 31 d. Sprendime *Wegener* (C-537/17, EU:C:2018:361) (toliau – Sprendimas *Wegener*), 2019 m. liepos 11 d. Sprendime *České aerolinie* (C-502/18, EU:C:2019:604) (toliau – Sprendimas *České aerolinie*) ir 2020 m. balandžio 30 d. Sprendime *Air Nostrum* (C-191/19, EU:C:2020:339). Dėl Reglamento Nr. 261/2004 taikymo skrydžio maršrutui, kurio pradinė išvykimo vieta ir galutinė paskirties vieta yra trečiojoje šalyje, bet kurį sudaro dvi dalys, kurių išvykimo arba atvykimo vieta yra valstybėje narėje, klausimo žr. generalinio advokato H. Saugmandsgaard Øe išvadą, pateiktą byloje *Airhelp (Skrydžio kitu maršrutu atidėjimas)* (C-451/20, EU:C:2021:829, 24–60 punktai); šios mano išvados pateikimo metu sprendimo toje byloje dar nebuvo priimta.

[4] Teisingumo Teismas jau turėjo progą atsižvelgdamas į šį principą nagrinėti teisėkūros procedūra priimtą Sąjungos aktą, t. y. 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2003/87/EB, nustatančią šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje ir iš dalies keičiančią Tarybos direktyvą 96/61/EB (OL L 275, 2003, p. 32; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 15 sk., 7 t., p. 631), 2011 m. gruodžio 21 d. Sprendime *Air Transport Association of America ir kt.* (C-366/10, EU:C:2011:864, 103 ir 104 punktai) (toliau – Sprendimas *ATAA*).

7. Šio reglamento 2 straipsnyje „Sąvokų apibrėžimai“ 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[5] 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;

<…>“

8. Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio „Taikymo sritis“ 1–5 dalyse įtvirtinta:

„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 [dalys]. 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.“

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

„1. Atšaukus skrydį:

<…>

5 OL L 240, 1992, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 2 t., p. 3.

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.“

10. 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.

Nustatant atstumą, pagrindu laikoma paskutinė paskirties vieta, į kurią keleivis dėl atsisakymo vežti arba skrydžio atšaukimo atvyksta vėliau už tvarkaraštyje numatytą laiką.“

11. Minėto reglamento 13 straipsnis „Teisė į žalos atlyginimą“ suformuluotas taip:

„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.“

III. Pagrindinė byla, prejudiciniai klausimai ir procesas Teisingumo Teisme

12. Ieškovai pagrindinėje byloje per kelionių agentūrą vienu užsakymu rezervavo Bendrijos oro vežėjo *Deutsche Lufthansa AG* (toliau – *Lufthansa*)[6] siūlomą skrydį iš Briuselio nacionalinio oro uosto (Belgija) į San Chosė tarptautinį oro uostą (Jungtinės Amerikos Valstijos) su persėdimu Niuarko tarptautiniame oro uoste (Jungtinės Amerikos Valstijos).

13. Šį dviejų dalių skrydį faktiškai vykdė *United Airlines*, trečiosios šalies oro vežėja. Ieškovai pagrindinėje byloje į galutinę paskirties vietą atskrido pavėlavę 223 minutes, nes antra skrydžio dalis buvo atidėta dėl lėktuvui kilusios techninės problemos.

14. 2018 m. rugsėjo 6 d. raštu bendrovė *Happy Flights*, kuriai ieškovai pagrindinėje byloje perleido reikalavimą, paragino *United Airlines* kiekvienam asmeniui sumokėti 600 EUR (iš viso 1 800 EUR) žalos atlyginimą už antros skrydžio dalies atidėjimą, kaip tai numatyta Reglamente Nr. 261/2004.

15. 2018 m. spalio 4 d. rašte *United Airlines* atsakė *Happy Flights*, kad šiuo atveju Reglamentas Nr. 261/2004 netaikomas, nes techninė problema, dėl kurios skrydis atidėtas, kilo vykdant jo antrą dalį tarp dviejų oro uostų, esančių Jungtinėse Amerikos Valstijose.

16. 2018 m. spalio 5 d. rašte *Happy Flights* ginčijo *United Airlines* poziciją, remdamasi Teisingumo Teismo jurisprudencija, ir paragino sumokėti žalos atlyginimą.

17. 2018 m. spalio 10 d. raštu *United Airlines* atsakė į minėtą *Happy Flights* raštą.

18. 2018 m. spalio 11 d. *Happy Flights* išsiuntė *United Airlines* raginimą įvykdyti pareigą. Tą pačią dieną *United Airlines* pranešė *Happy Flights*, kad ir toliau laikosi savo požiūrio.

19. 2019 m. gegužės 3 d. *Happy Flights* vėl paragino *United Airlines* sumokėti ir pranešė jai, kad reikalavimas, kuris buvo perleistas *Happy Flights*, grąžintas ieškovams pagrindinėje byloje.

20. 2019 m. liepos 22 d. ieškovai pagrindinėje byloje pareiškė *United Airlines* ieškinį *Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel* (Nyderlandų kalba dirbantis Briuselio komercinių bylų teismas, Belgija), prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiame teisme, siekdami, kad iš *United Airlines* būtų priteistas 1 800 EUR žalos atlyginimas su delspinigiais, skaičiuojamais nuo 2018 m. rugsėjo 6 d., ir teismo nustatytomis palūkanomis.

21. Šiomis aplinkybėmis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla abejonių dėl kai kurių *United Airlines* pateiktų argumentų, susijusių tiek su Reglamento Nr. 261/2004 taikymu, tiek su jo galiojimu, vertinimo, Teisingumo Teismo jurisprudencijoje neradus gairių, leidžiančių atsakyti į klausimus.

22. Pirma, dėl Reglamento Nr. 261/2004 taikymo *United Airlines* nesutinka, kad šis reglamentas taikomas, kai ilgam laikui atidedamas skrydis, kurio išvykimo ir paskirties vieta yra trečiosios šalies teritorijoje, netgi jei tai antroji ir paskutinė jungiamojo skrydžio dalis, o pirmasis skrydis vykdytas iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje.

[6] Kelionių agentūra ir *Lufthansa* nėra pagrindinės bylos šalys.

23. Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo, kad nors Sprendime *Wegener* dėl ilgam laikui atidėto pirmojo skrydžio, kurį ne Bendrijos oro vežėjas vykdė iš valstybės narės teritorijoje esančio oro uosto, patvirtinta, jog Reglamentas Nr. 261/2004 taikomas, vis dėlto negalima tame sprendime padarytų išvadų tiesiog pritaikyti šioje byloje, nes nagrinėjamu atveju atidėtas antrasis skrydis, vykdytas iš oro uosto, esančio trečiosios šalies teritorijoje.

24. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas taip pat pažymi, jog Sprendime *České aerolinie* Teisingumo Teismas nusprendė, kad Reglamentas Nr. 261/2004 taikomas ir antrai jungiamojo skrydžio daliai, kai pirmasis skrydis buvo vykdomas iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje. Toje byloje buvo keliamas klausimas, ar Bendrijos oro vežėjui, vykdžiusiam pirmąjį skrydį, gali tekti prievolė mokėti kompensaciją keleiviui, kuris labai pavėlavo dėl to, kad buvo ilgam laikui atidėtas antrasis skrydis, kurį faktiškai vykdė trečiosios šalies oro vežėjas. Vis dėlto, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo teigimu, pagrindinė byla skiriasi tuo, kad nėra susijusi su jokiu Bendrijos oro vežėju, nes bilietus išdavęs Bendrijos oro vežėjas (*Lufthansa*) netgi nėra pagrindinės bylos šalis. Todėl ir tame sprendime Teisingumo Teismo padarytos išvados negalima tiesiog pritaikyti šioje byloje susiklosčiusiomis faktinėmis aplinkybėmis.

25. Antra, dėl Reglamento Nr. 261/2004 galiojimo *United Airlines* teigia, kad, jei šis reglamentas turėtų būti taikomas, kai ilgam laikui atidedamas jungiamojo skrydžio antrasis skrydis, jo taikymas būtų ekstrateritorinis ir prieštarautų tarptautinei teisei tuo atveju, kai visas šis antras skrydis vyktų trečiosios šalies teritorijoje. Tiksliau tariant, 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 kai pasekmės kilo vien šioje teritorijoje. Šiuo klausimu *United Airlines* remiasi Sprendimu *ATAA*, kuriame Teisingumo Teismas pripažino tarptautinės paprotinės teisės principą, kad kiekviena valstybė turi visišką ir išimtinį suverenitetą savo oro erdvės atžvilgiu. Jei šis *United Airlines* teiginys teisingas, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla šio reglamento galiojimo atsižvelgiant į tarptautinę teisę klausimas.

26. 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 atidėtos paskutinės skrydžio dalies, kurios 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 ši skrydžio dalis priskiriama prie skrydžio su persėdimu, kurio išvykimo vieta yra oro uostas valstybės narės teritorijoje, jį visą vykdo šis oro vežėjas ir keleivis jį vienu užsakymu rezervavo Bendrijos oro vežėjo sistemoje, kuris nevykdo nė vienos šio skrydžio dalies?

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?“

27. Rašytines pastabas pateikė ieškovai pagrindinėje byloje, *United Airlines*, Belgijos ir Lenkijos vyriausybės, Europos Parlamentas, Europos Sąjungos Taryba ir Europos Komisija. Savo pastabose Parlamentas ir Taryba išnagrinėjo tik antrąjį klausimą.

IV. Analizė

28. Pirmiausia primintina, kad pagal Teisingumo Teismo suformuotą jurisprudenciją teisės į kompensaciją taikymo tikslais atidėtų skrydžių keleiviai gali būti prilyginti atšauktų skrydžių keleiviams, taigi gali remtis Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalyje nustatyta teise į kompensaciją, jei atvykę į „galutinę paskirties vietą“ jie būna praradę tris valandas ar daugiau laiko, t. y. jei galutinę paskirties vietą jie pasiekia trimis ar daugiau valandų vėliau nei iš pradžių oro vežėjo numatytas atvykimo laikas[7]. Šiuo klausimu pažymėtina, kad jungiamojo skrydžio atveju siekiant šio reglamento 7 straipsnyje numatytos nustatyto dydžio kompensacijos svarbus tik vėlavimas, palyginti su numatytu atvykimo į galutinę paskirties vietą, suprantamą kaip atitinkamo keleivio paskutinio skrydžio paskirties vieta, laiku[8].

29. Nagrinėjamu atveju *United Airlines* neginčija, kad pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalies c punktą, jei šis reglamentas taikytinas, ieškovai pagrindinėje byloje iš tikrųjų turėtų teisę į 1 800 EUR kompensaciją, nes pagrindinėje byloje aptariamos jungiamojo skrydžio atidėjimas vykdant jo antrą dalį lėmė vėlavimą 223 minutėmis, t. y. daugiau nei trimis valandomis, palyginti su iš pradžių numatytu atvykimo laiku.

30. Vis dėlto būtent šio reglamento taikymą ir – papildomai – jo galiojimą ginčija *United Airlines* pagrindinėje byloje. Šie du aspektai ir yra abiejų prejudicinių klausimų, taip pat toliau pateikiamos analizės dalykas.

A. Dėl pirmojo prejudicinio klausimo

31. Pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia sužinoti, ar Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punktas ir 7 straipsnis turi būti aiškinami taip, kad keleivis turi teisę į trečiosios šalies oro vežėjo mokėtiną kompensaciją, kai galutinę paskirties vietą jis pasiekia daugiau kaip trimis valandomis vėliau, nes buvo atidėta paskutinė jungiamojo skrydžio dalis, kurios išvykimo ir atvykimo vieta yra trečiosios šalies teritorijoje, o paties jungiamojo skrydžio išvykimo vieta yra oro uostas valstybės narės teritorijoje, jį visą vykdo trečiosios šalies oro vežėjas ir keleivis jį vienu užsakymu rezervavo Bendrijos oro vežėjo sistemoje.

32. Šį klausimą, kaip jis suformuluotas, sudaro dvi dalys: dėl Reglamento Nr. 261/2004 taikymo tokiam jungiamajam skrydžiui, koks aptariamas pagrindinėje byloje, ir dėl oro vežėjo, kuriam tenka prievolė mokėti kompensaciją, nustatymo.

[7] Šiuo klausimu žr. 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimą *Sturgeon ir kt.* (C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 61 punktas), 2012 m. spalio 23 d. Sprendimą *Nelson ir kt.* (C-581/10 ir C-629/10, EU:C:2012:657), Sprendimą *Folkerts* (32 ir 33 punktai) ir Sprendimą *České aerolinie* (19 punktas).

[8] Sprendimas *Folkerts* (34 ir 35 punktai).

1. Dėl Reglamento Nr. 261/2004 taikymo

33. Iš Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punkto matyti, kad šis reglamentas taikomas, be kita ko, keleiviams, išvykstantiems iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje. Šiuo atveju, kitaip nei šio 3 straipsnio 1 dalies b punkte numatytu atveju, nėra nustatyta sąlyga, kad skrydį vykdantis oro vežėjas turi būti „Bendrijos oro vežėjas“, kaip tai suprantama pagal minėto reglamento 2 straipsnio c punktą.

34. Pirmiausia primintina, jog Teisingumo Teismas yra nurodęs, kad sąvoka „jungiamasis skrydis“ turi būti suprantama kaip reiškianti du ar kelis skrydžius, sudarančius vieną visumą, kalbant apie keleivių teisę į kompensaciją, numatytą šiame Reglamente Nr. 261/2004[9]. Taip yra tuo atveju, kai du ar keli skrydžiai rezervuojami atliekant vieną užsakymą, kaip pagrindinėje byloje[10]. Tokiomis aplinkybėmis tai, kad per jungiamąjį skrydį gali pasikeisti orlaivis, šiam kvalifikavimui neturi reikšmės[11]. Tai reiškia, kad siekiant nustatyti, ar minėtas reglamentas taikomas jungiamajam skrydžiui, kuris rezervuotas atlikus vieną užsakymą, reikia atsižvelgti į išvykimo vietą ir galutinę paskirties vietą[12].

35. Be to, kalbant apie jungiamuosius skrydžius iš Europos Sąjungos, kaip antai aptariamą pagrindinėje byloje, iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad, net jei tarpiniai nutūpimai atliekami trečiosios šalies teritorijoje, tai netrukdo taikyti Reglamento Nr. 261/2004, neatsižvelgiant į tai, kad vežėjas, vykdęs tokį skrydį ar jo dalį, nėra Bendrijos oro vežėjas.

36. Iš tikrųjų Sprendime *Wegener* Teisingumo Teismas nusprendė, kad Reglamentas Nr. 261/2004 taikomas keleivių vežimui pagal vieną užsakymą vykti iš valstybėje narėje esančio oro uosto (Berlynas, Vokietija) į trečiojoje šalyje esantį oro uostą (Agadyras, Marokas) su planuojamu tarpiniu nutūpimu už Sąjungos ribų (Kasablanka, Marokas), pakeičiant orlaivį. Teisingumo Teismas iš esmės nurodė, kad jungiamasis skrydis, kurio pirma dalis vykdoma iš oro uosto, esančio valstybėje narėje, o antra dalis – į oro uostą, esantį trečiojoje šalyje, turi būti laikomas viena visuma, net jei antra jungiamojo skrydžio dalis vykdoma iš oro uosto, esančio trečiojoje šalyje. Šiuo klausimu, priešingai, nei savo rašytinėse pastabose teigia *United Airlines*, Teisingumo Teismas nenusprendė, kad šis reglamentas taikomas remiantis 2006 m. sudarytu Europos ir Vidužemio jūros regiono šalių susitarimu dėl oro susisiekimo. Iš tikrųjų šis susitarimas tame sprendime net nepaminėtas, o Reglamento Nr. 261/2004 taikymas buvo grindžiamas vien šio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punktu.

37. Taip pat Sprendime *České aerolinie* Teisingumo Teismas aiškiai nusprendė dėl Reglamento Nr. 261/2004 taikymo, kalbant apie jungiamąjį dviejų dalių skrydį, rezervuotą vienu užsakymu ir vykdomą iš valstybėje narėje esančio oro uosto (Praha, Čekijos Respublika) į trečiojoje šalyje esantį oro uostą (Bankokas, Tailandas) su tarpiniu nutūpimu kitos trečiosios šalies oro uoste (Abu Dabis, Jungtiniai Arabų Emyratai). Tuo atveju Teisingumo Teismas nusprendė, kad keleivis, kuris į galutinę paskirties vietą vėlavo atvykti trimis ar daugiau valandų dėl to, kad skrydis buvo atidėtas vykdant jo antrą dalį, kurią pagal bendrojo kodo sutartį vykdė trečiosios šalies vežėjas (*Etihad Airways*), remdamasis šiuo reglamentu gali pareikšti ieškinį dėl žalos atlyginimo Bendrijos oro vežėjui, vykdžiusiam pirmą skrydžio dalį (*České aerolinie*).

9 Sprendimas *Wegener* (17 ir 18 punktai bei juose nurodyta jurisprudencija).

10 Sprendimas *Wegener* (19 ir 20 punktai bei juose nurodyta jurisprudencija).

11 Sprendimas *Wegener* (23 punktas).

12 Sprendimai *Wegener* (25 punktas) ir *České aerolinie* (16 punktas); taip pat 2020 m. lapkričio 12 d. Nutartis *KLM Royal Dutch Airlines* (C-367/20, EU:C:2020:909, toliau – Nutartis *KLM*, 19 punktas).

38. Vis dėlto, kaip pažymi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, iš tiesų šie sprendimai buvo priimti esant kitokioms faktinėms aplinkybėms, nei susiklosčiusios pagrindinėje byloje. Sprendime *Wegener* jungiamasis skrydis buvo atidėtas vykdant jo pirmą dalį, kai išvykimo vieta buvo valstybės narės teritorijoje, o nagrinėjamu atveju skrydis buvo atidėtas vykdant jo antrą dalį, kuri visa buvo vykdoma trečiosios šalies teritorijoje. Sprendimo *České aerolinie* dalykas buvo galimybė pareikšti ieškinį Bendrijos oro vežėjui, vykdžiusiam pirmą jungiamojo skrydžio dalį, kai skrydis buvo atidėtas vykdant jo antrą dalį, kurią visą trečiojoje šalyje vykdė trečiosios šalies oro vežėjas pagal bendrojo kodo sutartį. O šioje byloje visą jungiamąjį skrydį vykdė tas pats trečiosios šalies oro vežėjas.

39. Vis dėlto, nepaisant šių faktinių skirtumų, šios išvados 35 punkte nurodyti principai, nustatyti minėtuose dviejuose sprendimuose, mano manymu, taikytini ir šioje byloje.

40. Iš minėtos jurisprudencijos matyti, kad skrydžio atidėjimo vieta neturi reikšmės Reglamento Nr. 261/2004 taikymui, jei kalbama apie jungiamuosius skrydžius, vykdomus iš Sąjungos ir rezervuotus vienu užsakymu, taigi sudarančius vieną visumą keleivių teisės į šiame reglamente numatytą kompensaciją įgyvendinimo tikslais. Iš tikrųjų iš Sprendimo *České aerolinie* ir Nutarties *KLM* matyti, kad bet kuris skrydį vykdantis oro vežėjas, vykdantis bent vieną jungiamojo skrydžio dalį, privalo mokėti šią kompensaciją, neatsižvelgiant į tai, ar keleivio ilgo vėlavimo atvykti į galutinę paskirties vietą priežastis susijusi su jo vykdyta skrydžio dalimi[13]. Todėl nagrinėjamu atveju tai, kad skrydis buvo atidėtas vykdant jo antrą dalį ir trečiosios šalies teritorijoje, neturi reikšmės šio reglamento taikymui.

41. Ši išvada, mano manymu, pagrįsta ir atsižvelgiant į tikslą užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, nes jungiamojo skrydžio, rezervuoto vienu užsakymu, atveju skyrimas, ar jis buvo atidėtas vykdant pirmą, ar antrą jo dalį, būtų nepateisinamas, kadangi *United Airlines* privalėtų mokėti kompensaciją, jei skrydis būtų atidėtas vykdant jo pirmą dalį, bet neturėtų jos mokėti, jei tas pats skrydis būtų atidėtas vykdant antrą jo dalį, nors keleiviai abiem atvejais tiek pat pavėlavę atvyktų į galutinę paskirties vietą, taigi patirtų tokių pačių nepatogumų.

42. Kita vertus, iš minėtos jurisprudencijos matyti, kad Bendrijos oro vežėjo statusas neturi reikšmės taikant Reglamentą Nr. 261/2004 iš Sąjungos vykdomiems jungiamiesiems skrydžiams. Iš tikrųjų, kaip jau priminta, kitaip nei pagal šio reglamento 3 straipsnio 1 dalies b punktą, kuris susijęs su keleiviais, vykstančiais iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto į valstybėje narėje esantį oro uostą, pagal šio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punktą tam, kad būtų galima taikyti šį reglamentą, nereikalaujama, kad, keleiviams vykstant iš valstybėje narėje esančio oro uosto, oro vežėjas būtų Bendrijos oro vežėjas.

43. Taigi tik tuo atveju, kai skrydis vykdomas iš trečiosios šalies teritorijos į valstybės narės teritoriją, Reglamentas Nr. 261/2004 taikomas su sąlyga, kad skrydį vykdo Bendrijos oro vežėjas. Be to, šio reglamento 3 straipsnio 5 dalyje nustatyta, kad šis reglamentas taikomas bet kuriam skrydį *vykdančiam* oro vežėjui, teikiančiam šias transporto paslaugas. Iš tikrųjų Sprendime *Wegener* aplinkybė, kad skrydį vykdantis oro vežėjas (*Royal Air Maroc*) nebuvo Bendrijos oro vežėjas, visai nebuvo nagrinėjama, nes pagal Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punktą šis kvalifikavimas neturi reikšmės šio reglamento taikymui.

[13] Sprendimas *České aerolinie* (20–26 punktai) ir Nutartis *KLM* (28 punktas).

44. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui nuspręsti, kad iš Sąjungos vykdomas jungiamasis skrydis, kaip antai aptariamas pagrindinėje byloje, patenka į Reglamento Nr. 261/2004 taikymo sritį pagal šio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punktą.

2. Dėl oro vežėjo, kuriam tenka prievolė mokėti kompensaciją, nustatymo

45. Dėl klausimo, kuriam vežėjui nagrinėjamu atveju tenka prievolė mokėti kompensaciją, numatytą Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalies c punkte, primintina, jog šios bylos ypatumas tas, kad aptariamus bilietus išdavė *Lufthansa*, Bendrijos oro vežėja, kuri nėra pagrindinės bylos šalis, o abi aptariamo skrydžio dalis faktiškai vykdė *United Airlines*, trečiosios šalies oro vežėja.

46. Šiuo klausimu Teisingumo Teismas konstatavo, jog iš Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto ir 5 straipsnio 3 dalies formuluočių matyti, kad kompensaciją privalantis mokėti vežėjas gali būti tik „skrydį vykdantis oro vežėjas“, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 2 straipsnio b punktą [14]. Šioje nuostatoje nurodyta, kad „skrydį vykdantis oro vežėjas“ yra „oro vežėjas, vykdantis arba ketinantis vykdyti skrydį pagal sutartį su keleiviu arba kito su keleiviu sutartį sudariusio juridinio arba fizinio asmens vardu“.

47. Taigi, pagal šią apibrėžtį nurodytos dvi kumuliacinės sąlygos, kad „oro vežėją“ būtų galima laikyti „skrydį vykdančiu oro vežėju“, susijusios su atitinkamo skrydžio vykdymu ir su sutartimi, sudaryta su keleiviu [15]. Tačiau pagal šią apibrėžtį visai nereikalaujama, kad oro vežėjas būtų Bendrijos oro vežėjas; toks statusas reikšmingas tik siekiant nustatyti, ar šis reglamentas taikomas keleiviams, atvykstantiems iš trečiosios šalies vykdomais skrydžiais (žr. šios išvados 33 ir 42 punktus). Be to, „skrydį vykdančiam oro vežėjui“ tenkanti atsakomybė yra išimtinė, nes Sąjungos teisės aktų leidėjas priimdamas Reglamentą Nr. 261/2004 nusprendė atmesti atsakomybės padalijimo kelionių organizatoriui ir sutartiniam oro vežėjui galimybę [16].

48. Dėl pirmosios sąlygos pažymėtina, jog Reglamento Nr. 261/2004 7 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad, „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“. Iš tikrųjų Teisingumo Teismas patikslino sąvoką „skrydžio vykdymas“ skrydžių vykdymo pagal orlaivio nuomos su įgula ir atsargomis sutartis, nuspręsdamas, kad „skrydį vykdantis oro vežėjas“ – tai vežėjas, kuris, „vykdydamas savo 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, už galimą jo atšaukimą ar didelį vėlavimą atskristi į paskirties vietą“ [17].

[14] Sprendimas *České aerolinie* (20 punktas).

[15] Sprendimas *České aerolinie* (23 punktas).

[16] Dėl Reglamento Nr. 261/2004 parengiamųjų dokumentų analizės žr. generalinio advokato E. Tanchev išvadą, pateiktą byloje *flightright* (C-186/17, EU:C:2018:399, 46 punktas).

[17] 2018 m. liepos 4 d. Sprendimas *Wirth ir kt.* (C-532/17, EU:C:2018:527, 19 ir 20 punktai).

49. Dėl sutarties su keleiviu pažymėtina, kad sutartinių santykių tarp keleivių ir skrydį vykdančio oro vežėjo nebuvimas neturi reikšmės, jei skrydį vykdantį oro vežėją sutartiniai santykiai sieja su sutartiniu oro vežėju [18].

50. Nagrinėjamu atveju, nors vežėjas, sudaręs sutartį su ieškovais pagrindinėje byloje (tarpininkaujant kelionių agentūrai), yra *Lufthansa*, vežėjas, vykdęs abi skrydžio dalis, yra *United Airlines*, veikiausiai pagal bendrojo kodo sutartį (anglų k. *code sharing*) [19].

51. Taigi, mano manymu, abi minėtos sąlygos dėl kvalifikavimo kaip „skrydį vykdančio oro vežėjo“ yra įvykdytos, kiek tai susiję su *United Airlines*, kuri, beje, savo rašytinėse pastabose šio kvalifikavimo neginčija. Iš tikrųjų ji – vežėjas, kuris faktiškai vykdė abi jungiamojo skrydžio dalis ir tai darė *Lufthansa*, sudariusios sutartį su pareiškėjais pagrindinėje byloje, vardu. Šiuo klausimu 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 [20].

52. Ši išvada, kad *United Airlines* yra skrydį vykdanti oro vežėja, taigi turi mokėti kompensaciją, numatytą Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalies c punkte, atitinka šio reglamento 1 konstatuojamojoje dalyje nurodytą tikslą užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, nes, kaip savo pastabose pripažįsta *United Airlines*, būtent vežėją lengviausiai nustato keleiviai ir būtent jis dažniausiai būna atsakingas už skrydžio metu kilusias problemas.

53. Galiausiai primintina, kad remiantis Reglamento Nr. 261/2004 13 straipsniu įvykdytos pareigos neapriboja skrydį vykdančio oro vežėjo teisės pagal taikytiną nacionalinę teisę reikalauti kompensacijos iš bet kurio asmens – įskaitant trečiąsias šalis, kaip antai kelionių organizatorių ar bet kurį kitą asmenį, su kuriuo skrydį vykdantis oro vežėjas yra sudaręs sutartį, – atsakingo už tai, kad šis vežėjas neįvykdė įsipareigojimų [21].

54. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau į pirmąjį prejudicinį klausimą atsakyti, kad Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punktas ir 7 straipsnis turi būti aiškinami taip, kad, vykdant vienu užsakymu rezervuotą jungiamąjį dviejų dalių skrydį iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, į oro uostą, esantį trečiojoje šalyje, su tarpiniu nutūpimu šios trečiosios šalies oro uoste, keleivis, į galutinę paskirties vietą pavėlavęs trimis valandomis ar daugiau, nes buvo atidėta antra skrydžio dalis, kurią, kaip ir pirmą skrydžio dalį, vykdė trečiosios šalies oro vežėjas, gali pareikšti ieškinį dėl žalos atlyginimo pagal šį reglamentą skrydį vykdančiam oro vežėjui, kai skrydis buvo vienu užsakymu rezervuotas Bendrijos oro vežėjo, kuris faktiškai nevykdė nė vienos šio skrydžio dalies, sistemoje.

[18] Šiuo klausimu žr. generalinio advokato E. Tanchev išvadą, pateiktą byloje *flightright* (C-186/17, EU:C:2018:399, 27 punktas). Kadangi prašymas priimti prejudicinį sprendimą buvo atsiimtas, byla C-186/17 buvo išbraukta iš Teisingumo Teismo registro (žr. 2018 m. rugpjūčio 2 d. Teisingumo Teismo pirmininko nutartį *flightright* (C-186/17, nepaskelbta Rink., EU:C:2018:657)).

[19] Iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą ir *United Airlines* pastabų matyti, kad bilietus į pirmąją skrydžio dalį, kurios numeris LH 8854, pardavė *Lufthansa*, o pagal numerį UA 998 ją įvykdė *United Airlines*.

[20] Sprendimas *České aerolinie* (28 punktas).

[21] Sprendimas *České aerolinie* (31 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

B. Dėl antrojo prejudicinio klausimo

55. Antruoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia sužinoti, ar, jei Teisingumo Teismas nuspręstų, kad Reglamentas Nr. 261/2004 taikomas tokiomis aplinkybėmis, kokios susiklostė pagrindinėje byloje, šis reglamentas galioja atsižvelgiant į tarptautinės teisės principą, kad kiekviena valstybė turi visišką ir išimtinį suverenitetą savo oro erdvės atžvilgiu.

56. Pirmiausia primintina, kad, kaip matyti iš ESS 3 straipsnio 5 dalies, Sąjunga prisideda, be kita ko, „prie griežto tarptautinės teisės laikymosi ir jos plėtojimo“. Todėl priimdama tam tikrą aktą ji privalo paisyti visos tarptautinės teisės, įskaitant tarptautinę paprotinę teisę, kuri yra privaloma Sąjungos institucijoms [22].

57. Šiuo klausimu Sprendime *ATAA* Teisingumo Teismas pripažino, kad principas, kad kiekviena valstybė turi visišką ir išimtinį suverenitetą savo oro erdvės atžvilgiu, yra tarptautinės paprotinės oro teisės principas, kuris saisto Sąjungos institucijas [23]. Iš šio sprendimo taip pat matyti, kad šiuo principu teisės subjektas gali remtis, siekdamas, kad Teisingumo Teismas išnagrinėtų tam tikro Sąjungos teisės akto galiojimą, kiek šis principas gali sukelti abejonių dėl Sąjungos kompetencijos priimti šį aktą ir šis aktas gali daryti poveikį teisėms, kurias teisės subjektas turi pagal Sąjungos teisę, arba nustatyti jam pareigas pagal šią teisę [24]. Vis dėlto, kaip matyti iš minėto sprendimo, kadangi tarptautinės paprotinės teisės principo tikslumo laipsnis nėra toks pats kaip tarptautinės sutarties nuostatos, Sąjungos teisės akto teisminė kontrolė atsižvelgiant į tarptautinės paprotinės teisės principą būtinai turi apsiriboti klausimu, ar priimdamos atitinkamą aktą Sąjungos institucijos padarė akivaizdžių vertinimo klaidų dėl šio principo taikymo sąlygų [25].

58. Nagrinėjamu atveju prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas dėl Reglamento Nr. 261/2004 galiojimo atsižvelgiant į minėtą tarptautinės paprotinės teisės principą, kiek šis reglamentas gali būti taikomas esant situacijai, kuri, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo teigimu, susiklosto už Sąjungos teritorijos ribų ir yra susijusi su trečiosios šalies vežėju.

59. Kadangi, remiantis Sprendimu *ATAA*, Reglamento Nr. 261/2004 galiojimą galima nagrinėti atsižvelgiant į tarptautinės paprotinės oro teisės principą, apsiribojant patikrinimu, ar padaryta akivaizdi vertinimo klaida, kyla klausimas, ar Sąjungos teisės aktų leidėjas padarė tokią klaidą, galinčią paveikti šio reglamento galiojimą.

60. Mano nuomone, tokios klaidos nėra.

61. Pirma, primintina, kad pagal Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punktą pagrindinėje byloje aptariamas skrydis patenka į šio reglamento taikymo sritį, nes ieškovai pagrindinėje byloje pradėjo kelionę iš oro uosto, esančio valstybėje narėje, t. y. Belgijoje. Būtent šis kriterijus sukuria glaudžią sąsają su Sąjungos teritorija. Taigi, aplinkybė, kad nagrinėjamu atveju teisė į kompensaciją atsirado dėl skrydžio atidėjimo, kuris visas vyko trečiosios šalies teritorijoje, niekaip nekeičia šios sąsajos su Sąjungos teritorija. Iš tikrųjų, kaip minėta šios išvados

[22] Sprendimas *ATAA* (101 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

[23] Sprendimas *ATAA* (103 ir 104 punktai bei juose nurodyta jurisprudencija). Šis principas kodifikuotas, be kita ko, 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje (Jungtinės Amerikos Valstijos) pasirašytos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 1 straipsnyje, pagal kurį „Susitariančiosios Valstybės pripažįsta, kad kiekviena valstybė turi visas ir išimtines suverenias teises į oro erdvę virš jos teritorijos“. Tačiau ši konvencija dėl minėto sprendimo 57–72 punktuose nurodytų priežasčių pačios Sąjungos nesaisto.

[24] Sprendimas *ATAA* (107 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

[25] Sprendimas *ATAA* (110 punktas), patvirtinantis 1998 m. birželio 16 d. Sprendimą *Racke* (C-162/96, EU:C:1998:293, 52 punktas).

36 ir 37 punktuose, jungiamieji skrydžiai, vykdomi iš oro uosto, esančio valstybėje narėje, į trečiosios šalies oro uostą, sudaro vieną visumą, kuri gali būti prilyginta tiesioginiam skrydžiui tuo pačiu maršrutu. Šiuo klausimu Teisingumo Teismas yra pripažinęs, kad „jeigu skrydis <…>, kuris visas buvo vykdomas už Sąjungos teritorijos ribų, turėtų būti laikomas atskira vežimo operacija, jis nepatektų į Reglamento Nr. 261/2004 taikymo sritį. Tačiau, jeigu vežimas <…> būtų vertinamas kaip viena visuma su pradžios vieta valstybėje narėje, šis reglamentas būtų taikomas“ [26].

62. Tai reiškia, kad Teisingumo Teismas netiesiogiai [27] jau yra pripažinęs šį suverenumo principą, nurodydamas, kad Reglamentas Nr. 261/2004 netaikomas atskiriems skrydžiams, vykdomiems už Sąjungos ribų, bet yra nusprendęs, kad taikant šio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punktą ir 7 straipsnį šis principas nėra pažeidžiamas. Vadovaujantis tokia logika toks taikymas negali pažeisti trečiosios šalies, kurios teritorijoje įvykdyta antra jungiamojo skrydžio dalis, suverenumo, nes ieškovai pagrindinėje byloje iš esmės pradėjo kelionę iš oro uosto, esančio Sąjungos teritorijoje.

63. Antra, atsižvelgiant į tarptautinę viešąją teisę, kaip išvadoje, pateiktoje byloje *ATAA*, paaiškino generalinė advokatė J. Kokott, visai nėra neįprasta, kad valstybė ar tarptautinė organizacija, naudodamasi jurisdikcija, atsižvelgia į aplinkybes, susiklostančias ne jos jurisdikcijai priklausančioje teritorijoje. Šiuo aspektu lemiamos reikšmės turi tai, ar aplinkybės reiškia pakankamą sąsają su atitinkama valstybe ar tarptautine organizacija. Taigi, pagal tarptautinę teisę pripažįstami pirmiausia du jurisdikcijos pagrindai, kuriais remdamasi valstybė (arba tarptautinė organizacija) gali imtis veiksmų: teritorinė jurisdikcija, pagal kurią valstybė turi teisę veikti asmenų (kad ir kokia būtų jų pilietybė) bei jos teritorijoje susiklosčiusių aplinkybių ir esančio turto atžvilgiu, ir asmeninė jurisdikcija, pagal kurią valstybė (ar tarptautinė organizacija) turi teisę veikti savo piliečių (fizinių ar juridinių asmenų), kad ir kur jie būtų, atžvilgiu [28].

64. Pagal Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punktą jis taikomas keleiviams, vykstantiems iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, kad ir kokia būtų atitinkamo skrydžio galutinė paskirties vieta (teritorinė jurisdikcija) [29], o pagal šio reglamento 3 straipsnio 1 dalies b punktą – keleiviams, vykstantiems iš oro uosto, esančio trečiosios šalies teritorijoje, į oro uostą, esantį valstybės narės teritorijoje, be kita ko, su sąlyga, kad skrydį vykdantis oro vežėjas būtų Bendrijos oro vežėjas (asmeninė ir teritorinė jurisdikcijos). Šis reglamentas netaikomas jungiamiesiems skrydžiams, kurie vykdomi ne iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, ar į jį, o tarp dviejų trečiųjų šalių, be jokios sąsajos su Sąjungos teritorija [30].

65. Taip apibrėžti Reglamento Nr. 261/2004 taikymo kriterijai, pirmiausia kriterijus, nurodytas šio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkte, kuris aptariamas pagrindinėje byloje, nelemia Sąjungos teisės ekstrateritorinio taikymo, įskaitant atvejus, kai atitinkamas skrydis vykdomas į trečiąją šalį. Iš tikrųjų šis reglamentas taikomas tik aiškiai apibrėžtomis aplinkybėmis, kuriomis

[26] Sprendimas *Wegener* (15 punktas).

[27] Kadangi Sąjungos teisės akto taikymo sritis aiškinama, be kita ko, atsižvelgiant į reikšmingas tarptautinės oro teisės normas (pagal analogiją žr. Sprendimą *ATAA* (123 punktas)).

[28] Generalinės advokatės J. Kokott išvada, pateikta byloje *Air Transport Association of America ir kt.* (C-366/10, EU:C:2011:637, 148 ir 149 punktai bei juose nurodyta jurisprudencija).

[29] Šiuo klausimu žr. 1988 m. rugsėjo 27 d. Sprendimą *Ahlström Osakeyhtiö ir kt. / Komisija* (89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 ir 125/85–129/85, EU:C:1988:447, 15–18 punktai).

[30] Šiuo klausimu žr. generalinio advokato H. Saugmandsgaard Øe išvadą, pateiktą byloje *Airhelp (Skrydžio kitu maršrutu atidėjimas)* (C-451/20, EU:C:2021:829, 24–60 punktai), kurioje teigiama, kad Reglamentas Nr. 261/2004 taikomas ir jungiamiesiems skrydžiams, vykdomiems iš vienos trečiosios šalies į kitą trečiąją šalį, jei pirmos skrydžio dalies atvykimo vieta ir antros skrydžio dalies išvykimo vieta yra valstybės narės teritorijoje.

atitinkamas skrydis, laikomas viena visuma, vykdomas iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, nes toks skrydis, įskaitant jo dalį, vykdomą už Sąjungos ribų, yra glaudžiai susijęs su Sąjungos valstybių narių teritorija.

66. Trečia, šį aiškinimą patvirtina Reglamentu Nr. 261/2004 siekiamas tikslas užtikrinti aukštą vartotojų apsaugos lygį[31]. Siekiant taikyti abi minėtas nuostatas reikia, kad skrydis būtų rezervuotas vienu užsakymu ir kad jo išvykimo arba paskirties vieta būtų oro uostas, esantis valstybės narės teritorijoje. Tai, ar oro vežėjas nusprendžia atlikti tarpinį nutūpimą Sąjungos teritorijoje arba trečiojoje šalyje, neturi paveikti atitinkamų keleivių teisės į kompensaciją.

67. Be to, atsižvelgdamas į šį tikslą, kuris nurodytas ir Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 38 straipsnyje, Sąjungos teisės aktų leidėjas gali leisti oro transporto veiklą Sąjungos teritorijoje tik su sąlyga, kad veiklos vykdytojai laikosi Sąjungos apibrėžtų kriterijų, skirtų pasiekti jos šioje srityje nusistatytiems tikslams[32]. Reglamentu Nr. 261/2004 Sąjungos teisės aktų leidėjas iš Sąjungos vykdomai oro transporto veiklai nustatė tam tikrus kriterijus siekiant įgyvendinti vartotojų apsaugos tikslą. Taigi, tai, kad trečiosios šalies oro vežėjui, kaip antai *United Airlines*, pagal šį reglamentą gali tekti prievolė sumokėti kompensaciją dėl skrydžio atidėjimo, susijusio su technine problema, išspręsta tarpinio nutūpimo trečiosios šalies teritorijoje metu, mano manymu, reiškia ne tik sąlygą, bet ir riziką, susijusią su šio oro vežėjo pasirinkimu teikti paslaugas Sąjungos rinkoje. Vadinasi, tik tuo atveju, jei šis vežėjas nusprendžia vykdyti skrydžius į oro uostą, esantį valstybės narės teritorijoje, arba iš šio oro uosto, jam bus taikomos Reglamento Nr. 261/2004 nuostatos[33]. Tačiau toks šio oro vežėjo sprendimas yra susijęs ne tik su tiesioginiais skrydžiais, bet ir su jungiamaisiais skrydžiais, kurie pagal suformuotą jurisprudenciją laikomi viena visuma teisės į keleiviams mokėtiną kompensaciją, nustatytą šiame reglamente, tikslais, neatsižvelgiant į tai, ar skrydžiai vykdomi individualiai, kaip nagrinėjamu atveju, ar pagal bendrojo kodo sutartį.

68. Galiausiai, ketvirta, mano manymu, reikia atmesti *United Airlines* pateiktą argumentą, kad taikant Reglamentą Nr. 261/2004 pažeidžiamas ir vienodo požiūrio principas, nes tik jungiamojo skrydžio (Briuselis–San Chosė) keleiviai gali reikalauti sumokėti kompensaciją, nors dėl vėlavimo nukentėjo visi skrydžio Niujorkas–San Chosė keleiviai. Šis argumentas, mano nuomone, ne tik patvirtina tai, kad šio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punktas netaikomas nesant glaudžios skrydžio sąsajos su Sąjungos teritorija, bet ir yra grindžiamas klaidinga prielaida neatsižvelgiant į aplinkybę, kad šios bendrovės minimų dviejų keleivių grupių padėtis nėra panaši.

69. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau į antrąjį prejudicinį klausimą atsakyti, kad Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punktas ir 7 straipsnis turi būti aiškinami taip, kad į pirmąjį klausimą pateiktas atsakymas neprieštarauja tarptautinės paprotinės teisės principui, kad kiekviena valstybė turi visišką ir išimtinį suverenitetą savo oro erdvės atžvilgiu, taigi šis principas negali paveikti šio reglamento galiojimo.

[31] Žr. Reglamento Nr. 261/2004 1 ir 4 konstatuojamąsias dalis.

[32] Pagal analogiją žr. Sprendimą *ATAA* (128 punktas).

[33] Pagal analogiją žr. Sprendimą *ATAA* (127 punktas).

V. Išvada

70. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui taip atsakyti į *Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel* (Nyderlandų kalba dirbantis Briuselio komercinių bylų teismas, Belgija) pateiktus prejudicinius klausimus:

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 ir 7 straipsnis turi būti aiškinami taip, kad, vykdant vienu užsakymu rezervuotą jungiamąjį dviejų dalių skrydį iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, į oro uostą, esantį trečiojoje šalyje, su tarpiniu nutūpimu šios trečiosios šalies oro uoste, keleivis, į galutinę paskirties vietą pavėlavęs trimis valandomis ar daugiau, nes buvo atidėta antra skrydžio dalis, kurią, kaip ir pirmą skrydžio dalį, vykdė trečiosios šalies oro vežėjas, gali pareikšti ieškinį dėl žalos atlyginimo pagal šį reglamentą skrydį vykdančiam oro vežėjui, kai skrydis buvo vienu užsakymu rezervuotas Bendrijos oro vežėjo, kuris faktiškai nevykdė nė vienos šio skrydžio dalies, sistemoje.

2. Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punktas ir 7 straipsnis turi būti aiškinami taip, kad į pirmąjį klausimą pateiktas atsakymas neprieštarauja tarptautinės paprotinės teisės principui, kad kiekviena valstybė turi visišką ir išimtinį suverenitetą savo oro erdvės atžvilgiu, taigi šis principas negali paveikti šio reglamento galiojimo.