TEISINGUMO TEISMO (devintoji kolegija) SPRENDIMAS

2019 m. liepos 11 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Transportas – Bendros kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – 5 straipsnio 1 dalies c punktas – 7 straipsnio 1 dalis – Teisė į kompensaciją – Jungiamasis skrydis – Skrydis, sudarytas iš dviejų skrydžių, kuriuos vykdo skirtingi oro vežėjai – Atidėjimas ilgam laikui, susijęs su antruoju skrydžiu, kurio išvykimo ir atvykimo vieta yra už Europos Sąjungos ribų ir kurį vykdė trečiojoje šalyje įsteigtas vežėjas“

Byloje C-502/18

dėl 2018 m. gegužės 17 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2018 m. liepos 30 d., pagal SESV 267 straipsnį *Městský soud v Praze* (Prahos miesto teismas, Čekijos Respublika) pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

CS ir kt.

prieš

České aerolinie a.s.

TEISINGUMO TEISMAS (devintoji kolegija),

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

generalinis advokatas P. Pikamäe,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– CS ir kt., atstovaujamų advokato R. Jehne,

– *České aerolinie a.s.*, atstovaujamos advokato J. Horník,

– Italijos vyriausybės, atstovaujamos G. Palmieri, padedamos *avvocato dello Stato* P. Garofoli,

– Europos Komisijos, atstovaujamos P. Němečková ir N. Yerrell,

atsižvelgęs į sprendimą, priimtą susipažinus su generalinio advokato nuomone, nagrinėti bylą be išvados,

* Proceso kalba: čekų.

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 5 dalies išaiškinimo.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant CS ir kt. (toliau – aptariami keleiviai) ginčą su oro vežėja *České aerolinie a.s.* dėl jos atsisakymo sumokėti kompensacijas keleiviams, kurių jungiamojo skrydžio atvykimas buvo ilgam laikui atidėtas.

Teisinis pagrindas

3 Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio b ir c punktuose nustatyta:

„Šiame reglamente:

<…>

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

c) „Bendrijos oro vežėjas“ – tai oro vežėjas, turintis galiojančią veiklos licenciją, kurią valstybė narė išdavė pagal 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo [(OL L 240, 1992, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 2 t., p. 3)] nuostatas[.]“

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

„1. Šis reglamentas taikomas:

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

<…>

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

5 Minėto reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkte numatyta:

„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.“

6 To paties reglamento 7 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

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

<…>

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

<…>“

7 Reglamento Nr. 261/2004 13 straipsnyje nustatyta:

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

Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

8 Kiekvienas iš vienuolikos aptariamų keleivių iš bendrovės *České aerolinie* rezervavo skrydį iš Prahos (Čekijos Respublika) į Bankoką (Tailandas) per Abu Dabį (Jungtiniai Arabų Emyratai).

9 Pirmąją šio jungiamojo skrydžio dalį *České aerolinie* iš Prahos į Abu Dabį įvykdė pagal skrydžio planą ir į paskirties vietą buvo atvykta laiku. Vis dėlto antrasis skrydis iš Abu Dabio į Bankoką, kurį pagal bendrojo kodo sutartį vykdė *Etihad Airways*, kuri nėra „Bendrijos oro vežėja“, kaip apibrėžta Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio c punkte, vėlavo atvykti 488 minutes.

10 *České aerolinie* atsisakius jiems mokėti kompensaciją, numatytą Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalies c punkte, aptariami keleiviai kreipėsi į Čekijos kompetentingą pirmosios instancijos teismą su ieškiniu šiai vežėjai. Tas teismas patenkino jų kompensacijos prašymą, *inter alia*, konstatuodamas, kad gali būti reikalaujama iš *České aerolinie* sumokėti minėtą kompensaciją, remiantis Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 5 dalies paskutiniu sakiniu, nors ji ir nevykdė skrydžio, kuris buvo atidėtas ilgam laikui.

11 Šį sprendimą paliko galioti apeliacine tvarka bylą nagrinėjęs prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas – *Městský soud v Praze* (Prahos miesto teismas, Čekijos Respublika). 2016 m. balandžio 26 d. sprendimu jis, *inter alia*, nusprendė, kad nėra poreikio pagal SESV 267 straipsnį Teisingumo Teismui teikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą, nes Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 5 dalies aiškinimas gali būti aiškiai numanomas iš to reglamento formuluotės ir iš 2013 m. vasario 28 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Folkerts* (C-11/11, EU:C:2013:106). Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas konstatavo, kad iš šios nuostatos matyti, kad *České aerolinie* yra tiesiogiai atsakinga aptariamiems keleiviams už žalą, kurią jie patyrė dėl bendrovės *Etihad Airways* skrydžio dalies metu įvykusio vėlavimo, nes teisės sąvoka „atstovavimas“ pasižymi tuo, kad atstovaujamasis visada tiesiogiai atsako už atstovo veiksmus. Be to, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo teigimu, toks šio reglamento aiškinimas yra tinkamas ir gali būti taikomas nagrinėjamai situacijai, dėl kurios buvo kreiptasi į jį, nes sutartinio vežėjo atsakomybė kyla iš sutarties ir vežėjas negali būti atleistas nuo atsakomybės remiantis tuo, jog skrydžio dalį, kuri buvo atidėta, vykdė kita šalis, nes tokia situacija yra analogiška bet kokiai kitai subrangos rūšiai.

12 Vis dėlto tą sprendimą 2017 m. spalio 31 d. sprendimu panaikino *Ústavní soud* (Čekijos Respublikos Konstitucinis Teismas). Savo sprendime *Ústavní soud* (Konstitucinis Teismas) nurodė prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui išnagrinėti *České aerolinie* argumentus, kurių pagrindu ji rėmėsi *Bundesgerichtshof* (Federalinio teisingumo teismo, Vokietija) sprendimu, kuriame teismas, remdamasis panašiomis aplinkybėmis, nustatė, kad nebuvo galima remtis sutartinio vežėjo atsakomybe, nes jis nebuvo skrydį vykdantis oro vežėjas.

13 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, iš naujo nagrinėdamas bylą, kurią grąžino *Ústavní soud* (Konstitucinis Teismas), konstatuoja, kad žala aptariamiems keleiviams gali būti atlyginta tik tuo atveju, jei sutartį sudariusi vežėja (šiuo atveju *České aerolinie*) gali būti atsakinga už skrydžio, kurį už Europos Sąjungos ribų vykdė oro vežėja, kuri pati yra įsteigta už Sąjungos ribų, t. y. *Etihad Airways*, atidėjimą ilgam laikui. Šiuo klausimu jis pasisakytų už aukštą keleivių apsaugos lygį, ypač kai tai susiję, kaip šiuo atveju, su jungiamuoju skrydžiu, kurio vieną skrydį vykdo ne Bendrijos oro vežėjas už Europos Sąjungos ribų, ir tai reiškia, kad Reglamentas Nr. 261/2004 netaikomas. Vis dėlto tam prieštarautų tai, kad šiame reglamente nustatyta, jog asmuo, kuriam tenka prievolė sumokėti 7 straipsnio 1 dalies c punkte numatytą kompensaciją, yra skrydį vykdantis oro vežėjas, o tai patvirtintų *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas) jurisprudenciją.

14 Tokiomis aplinkybėmis *Městský soud v Praze* (Prahos miesto teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui tokį prejudicinį klausimą:

„Ar remiantis [Reglamento Nr. 261/2004] 3 straipsnio 5 dalies antru sakiniu Bendrijos oro vežėjas turi mokėti kompensaciją keleiviams, kai Bendrijos oro vežėjas, kaip sutartinis vežėjas, vykdė pirmąją skrydžio dalį su tarpiniu nusileidimu ne valstybės narės teritorijoje esančiame oro uoste, iš kurio, remiantis bendrojo kodo sutartimi <..>, kitas vežėjas, kuris nėra Bendrijos oro vežėjas, vykdė antrąją skrydžio dalį, ir kai atvykti į galutinės paskirties vietos oro uostą buvo vėluojama daugiau nei trimis valandomis išimtinai antrojoje skrydžio dalyje?“

Dėl prejudicinio klausimo

15 Savo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia sužinoti, ar Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktas ir 7 straipsnio 1 dalis, siejami su šio reglamento 3 straipsnio 5 dalimi, turi būti aiškinami taip, kad jungiamojo skrydžio, kurį sudaro du skrydžiai pagal vieną užsakymą, iš valstybės narės teritorijoje esančio oro uosto į oro uostą, esantį trečiojoje šalyje, per kitos trečiosios šalies oro uostą atveju keleivis, kuris į galutinę paskirties vietą

vėlavo atvykti trimis ar daugiau valandų dėl to, kad vėlavo antrasis skrydis, kurį pagal bendrojo kodo sutartį vykdė vežėjas, įsteigtas trečiojoje šalyje, remdamasis šiuo reglamentu gali pareikšti ieškinį dėl žalos atlyginimo Bendrijos oro vežėjui, vykdžiusiam pirmąjį skrydį.

16 Pirmiausia reikia priminti, kad jungiamasis 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 (šiuo klausimu žr. 2018 m. gegužės 31 d. Sprendimo *Wegener* C-537/17, EU:C:2018:361, 18 ir 19 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją), o tai reiškia, kad Reglamento Nr. 261/2004 taikymas turi būti vertinamas atsižvelgiant į pirmąją išvykimo vietą ir galutinę paskirties vietą (šiuo klausimu žr. 2018 m. gegužės 31 d. Sprendimo *Wegener* C-537/17, EU:C:2018:361, 25 punktą).

17 Pagal Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punktą šis reglamentas taikomas, *inter alia*, keleiviams, išvykstantiems iš oro uosto, esančio valstybės narės, kuriai taikoma Sutartis, teritorijoje.

18 Taigi pagrindinėje byloje nagrinėjamas jungiamasis skrydis iš Prahos į Bankoką per Abu Dabį, kuris buvo vykdytas iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, patenka į Reglamento Nr. 261/2004 taikymo sritį.

19 Kita vertus, Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad, kai skrydis atidedamas, dėl to vėluojantys keleiviai turi teisę į kompensaciją pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą, siejamą su šio reglamento 7 straipsnio 1 dalimi, jeigu dėl tokių skrydžių atvykę į galutinę paskirties vietą jie praranda tris ar daugiau valandų (šiuo klausimu žr. 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 61 punktą; taip pat 2012 m. spalio 23 d. Sprendimo *Nelson ir kt.*, C-581/10 ir C-629/10, EU:C:2012:657, 38 punktą).

20 Kiek tai susiję su asmens, kuris turi mokėti kompensaciją, nustatymu, jei toks jungiamasis skrydis, kaip nagrinėjamas pagrindinėje byloje, atidedamas ilgam laikui, iš Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto ir 5 straipsnio 3 dalies formuluočių aišku, kad toks asmuo gali būti tik „skrydį vykdantis oro vežėjas“, kaip tai suprantama pagal to reglamento 2 straipsnio b punktą.

21 Todėl būtina nustatyti, ar esant tokiai situacijai, kaip nagrinėjama pagrindinėje byloje, tokia oro vežėja kaip *České aerolinie* gali būti laikoma tokia skrydį vykdančia oro vežėja.

22 Pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio b punktą „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“.

23 Taigi 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 (2018 m. liepos 4 d. Sprendimo *Wirth ir kt.*, C-532/17, EU:C:2018:527, 18 punktas).

24 Šiuo atveju, kaip matyti iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą, yra nustatyta, kad iš tiesų *České aerolinie* vykdė skrydį pagal vežimo sutartį, sudarytą su aptariamais keleiviais.

25 Taigi ji turi būti laikoma „skrydį vykdančia oro vežėja“ ir todėl pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį atsakinga už to reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkte ir 7 straipsnio 1 dalyje numatytą kompensaciją.

26 Šios išvados negali paneigti faktas, kuriuo rėmėsi *České aerolinie* savo rašytinėse pastabose, kad vėlavimo, kurį patyrė pagrindinėje byloje aptariami keleiviai, priežastis susijusi ne su pirmąja jungiamojo skrydžio dalimi, kurią vykdė ši vežėja, bet su antrąja šio jungiamojo skrydžio dalimi, kurią vykdė kita oro vežėja.

27 Šiuo klausimu pirmiausia reikėtų pažymėti, kad, kaip matyti iš šio sprendimo 16 punkte nurodytos jurisprudencijos, jungiamieji skrydžiai su vienu ar keliais persėdimais pagal vieną užsakymą turi būti suprantami kaip vienas vienetas, o tai reiškia, kad skrydį vykdantis oro vežėjas, įvykdęs pirmąjį skrydį, negali remtis kito oro vežėjo blogu skrydžio įvykdymu.

28 Be to, Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 5 dalies antrame sakinyje nurodyta, 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.

29 Taigi esant tokiai situacijai, kokia yra nagrinėjama pagrindinėje byloje, kai jungiamojo skrydžio, sudaryto iš dviejų skrydžių pagal vieną užsakymą, atveju antrąjį skrydį pagal bendrojo kodo sutartį vykdė kita skrydį vykdanti oro vežėja nei ta, kuri sudarė vežimo sutartį su aptariamais keleiviais ir kuris įvykdė pirmąjį skrydį, pastaroji vežėja lieka pagal sutartį įsipareigojusi keleiviams net vykdant antrąjį skrydį.

30 Be to, Reglamento Nr. 261/2004 1 konstatuojamojoje dalyje nurodytas tikslas užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį taip pat yra tokio pobūdžio, kad padėtų daryti išvadą, kad jungiamojo skrydžio atveju, kai buvo atliktas vienas užsakymas ir kai skrydis įvykdytas pagal bendrojo kodo sutartį, pirmąjį skrydį įvykdęs skrydį vykdantis oro vežėjas privalo mokėti kompensaciją net ir tuo atveju, jei vėlavimas įvyko kitam oro vežėjui vykdant antrąjį skrydį. Iš tiesų tokiu sprendimu užtikrinama, kad keleiviams kompensaciją išmokėtų skrydį vykdantis vežėjas, sudaręs sutartį su jais, nesvarbu, kokie to oro vežėjo susitarimai dėl antrosios jungiamojo skrydžio dalies vykdymo.

31 Galiausiai, reikia priminti, 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, atsakingo už tai, kad šis vežėjas neįvykdė įsipareigojimų (2017 m. gegužės 11 d. Sprendimo *Krijgsman*, C-302/16, EU:C:2017:359, 29 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

32 Taigi, ypač kai tai susiję su vienu užsakymu paremtu jungiamuoju skrydžiu, kuris buvo įvykdytas sudarant bendrojo kodo sutartį, skrydį vykdantis oro vežėjas, kuris turėjo sumokėti Reglamente Nr. 261/2004 numatytą kompensaciją dėl skrydžio, kurio jis pats nevykdė, atidėjimo ilgam laikui, turės kreiptis į skrydį vykdžiusį oro vežėją, kuris atsakingas už tokį atidėjimą, kad jam būtų kompensuota ši finansinė našta.

33 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į klausimą turi būti atsakyta taip, kad Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktas ir 7 straipsnio 1 dalis, siejami su šio reglamento 3 straipsnio 5 dalimi, turi būti aiškinami taip, kad jungiamojo skrydžio, kurį sudaro du skrydžiai pagal vieną užsakymą, iš valstybės narės teritorijoje esančio oro uosto į oro uostą, esantį trečiojoje šalyje, per kitos trečiosios šalies oro uostą atveju keleivis, kuris į galutinę paskirties vietą vėlavo atvykti trimis ar daugiau valandų dėl to, kad vėlavo antrasis skrydis, kurį pagal bendrojo kodo sutartį vykdė vežėjas, įsteigtas trečiojoje šalyje, remdamasis šiuo reglamentu gali pareikšti ieškinį dėl žalos atlyginimo Bendrijos oro vežėjui, vykdžiusiam pirmąjį skrydį.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

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

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

2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, 5 straipsnio 1 dalies c punktas ir 7 straipsnio 1 dalis, siejami su Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 5 dalimi, turi būti aiškinami taip, kad jungiamojo skrydžio, kurį sudaro du skrydžiai pagal vieną užsakymą, iš valstybės narės teritorijoje esančio oro uosto į oro uostą, esantį trečiojoje šalyje, per kitos trečiosios šalies oro uostą atveju keleivis, kuris į galutinę paskirties vietą vėlavo atvykti trimis ar daugiau valandų dėl to, kad vėlavo antrasis skrydis, kurį pagal bendrojo kodo sutartį vykdė vežėjas, įsteigtas trečiojoje šalyje, remdamasis šiuo reglamentu gali pareikšti ieškinį dėl žalos atlyginimo Bendrijos oro vežėjui, vykdžiusiam pirmąjį skrydį.

Parašai.