



Teismo praktikos rinkinys

GENERALINIO ADVOKATO
MICHAL BOBEK IŠVADA,
pateikta 2017 m. spalio 19 d.¹

Sujungtos bylos C-274/16, C-447/16 ir C-448/16

flightright GmbH

prieš

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (C-274/16)

(*Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas, Vokietija) pateiktas prašymas priimti
prejudicinį sprendimą)

ir

Roland Becker

prieš

Hainan Airlines Co. Ltd (C-447/16),

taip pat

Mohamed Barkan,

Souad Asbai,

Assia Barkan,

Zakaria Barkan,

Nousaiba Barkan

prieš

Air Nostrum Lineas Aereas del Mediterraneo SA (C-448/16)

(*Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas, Vokietija) pateiktas prašymas priimti
prejudicinį sprendimą)

„Prašymai priimti prejudicinius sprendimus – Reglamentai (EB) Nr. 44/2001 ir (ES) Nr. 1215/2012 –
Jurisdikcija nagrinėti ieškinius, pareikštus pagal Reglamentą Nr. 261/2004 – Atidėtas skrydis –
Kelių dalių kelionė – Sąvoka „bylos, kylančios iš sutarčių“ – Paslaugų teikimas – Prievolės įvykdymo
vieta – Atsakovas, kurio nuolatinė gyvenamoji (buveinės) vieta yra trečiojoje šalyje“

I. Įžanga

1. Šios bylos susijusios su trimis ieškiniais dėl kompensacijos, pareikštais pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004² oro bendrovėms dėl atidėtų skrydžių ir atsisakymo vežti įvairiuose kelių dalių kelionės segmentuose.

2. Pirmuosius du ieškinius sieja bendra tema: oro vežėjas, kuris yra keleivio pasirašytos sutarties šalis (toliau – CAC), keleiviams pardavė dviejų jungiamųjų skrydžių kelionę. Pats CAC vykdė tik antrąją kelionės dalį. Pirmąją dalį vykdė skrydį vykdančias oro vežėjas (toliau – OAC). Abiem atvejais pirmoji kelionės dalis buvo atidėta ir keleiviai nespėjo į jungiamąjį skrydį.

¹ Originalo kalba: anglų.

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, panaikinantys Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10).

3. Dėl šių dviejų faktinių scenarijų kyla du teisiniai klausimai. Pirma, kokio pobūdžio ieškinį keleiviai pareiškė OAC dėl atidėtos pirmosios kelionės dalies? Ar toks ieškinys, net nesant keleivio ir OAC sutarties, gali būti laikomas „byla, kylančia iš sutarties“, kaip tai suprantama pagal reglamentus (EB) Nr. 44/2001³ ir (ES) Nr. 1215/2012⁴?

4. Antra, kurie teismai turi tarptautinę jurisdikciją nagrinėti tokius ieškinius dėl kompensacijos? Keleiviai pareiškė ieškinius OAC Vokietijos teismuose, nes Vokietija buvo antrosios kelionės dalies paskirties vietos valstybė. Tačiau OAC įvykdė pirmąją kelionės dalį, kuri prasidėjo ir baigėsi ne Vokietijoje.

5. Trečiasis ieškinys taip pat susijęs su kompensacijos reikalavimu, bet juo keliamas kitas klausimas. Tas ieškinys pareikštas OAC, kuris taip pat buvo keleivio pirmosios skundžiamo skrydžio dalies CAC. Tačiau jurisdikcijos klausimas šiuo atveju yra kitokio pobūdžio, nes atsisakiusio vežti oro vežėjo buveinės vieta yra ne ES. Taigi kyla klausimas, kurios tarptautinės jurisdikcijos taisyklės taikytinos esant tokiai situacijai.

II. Teisinis pagrindas

a) Reglamentas Nr. 261/2004

6. Pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio b punktą „„skrydį vykdomas oro vežėjas“ – tai oro vežėjas, vykdomas arba ketinantis vykdyti skrydį pagal sutartį su keleiviu arba kito su keleiviu sutartį sudariusio juridinio arba fizinio asmens vardu“.

7. 3 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad Reglamentas Nr. 261/2004 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 vykdomas oro vežėjas yra Bendrijos oro vežėjas.“

8. Pagal 3 straipsnio 5 dalį Reglamentas Nr. 261/2004 taikomas bet kuriam OAC, teikiančiam transporto paslaugas keleiviams, kuriems taikomos to straipsnio 1 ir 2 dalys. 3 straipsnio 5 dalies antrame sakinyje nustatyta, kad „kai [OAC], nesudaręs sutarties su keleiviu, vykdo prievoles pagal šį reglamentą, laikoma, kad jis tai daro asmens, sudariusio sutartį su tuo keleiviu, vardu“.

9. 6 straipsnio 1 dalyje apibūdinta pagalba, kurią OAC privalo suteikti keleiviams, jeigu skrydis atidėtas, atsižvelgiant į atidėjimo trukmę ir skrydžio atstumą. 7 straipsnio 1 dalyje nustatyta fiksuoto dydžio kompensacijos keleiviams suma.

10. Reglamento Nr. 261/2004 13 straipsnis susijęs su „teise į žalos atlyginimą“. Jame nustatyta, kad „[t]ais atvejais, kai [OAC] 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 jokia būdu neriboja [OAC] teisės reikalauti, kad turizmo kelionių organizatorius arba kitas asmuo, su

3 2000 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo (OL L 12, 2001, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 19 sk., 4 t., p. 42; klaidų ištaisymas OL L 290, 2014 10 4, p. 11).

4 2012 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo (OL L 351, 2012, p. 1). Tuo reglamentu panaikintas Reglamentas Nr. 44/2001.

kuriuo [OAC] 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 [OAC] yra sudaręs sutartį, teisę reikalauti, kad [OAC] <...> grąžintų sumokėtą sumą arba išmokėtų kompensaciją“.

b) Reglamentai Nr. 44/2001 ir Nr. 1215/2012

11. Reglamento Nr. 1215/2012 66 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad jis taikomas procesui, pradėtam 2015 m. sausio 10 d. arba vėliau.

12. Procesai bylose C-447/16 ir C-448/16 buvo pradėti prieš tą datą. Tose bylose vis dar reikia taikyti Reglamentą Nr. 44/2001. Byloje C-274/16 taikytinas Reglamentas Nr. 1215/2012. Tačiau, išskyrus numeraciją, nagrinėjamose bylose taikytinos abiejų reglamentų nuostatos lieka vienodos.

13. Pagal Reglamento Nr. 44/2001 2 straipsnio 1 dalį ir Reglamento Nr. 1215/2012 4 straipsnio 1 dalį „asmenims, kurių nuolatinė gyvenamoji (buveinės) vieta yra valstybėje narėje, ieškiniai turi būti pareiškiami tos valstybės narės teismuose, neatsižvelgiant į šių asmenų pilietybę“.

14. Pagal Reglamento Nr. 44/2001 4 straipsnio 1 dalį ir Reglamento Nr. 1215/2012 6 straipsnio 1 dalį „[j]eigu atsakovo nuolatinė gyvenamoji (buveinės) vieta yra ne valstybėje narėje, kiekvienos valstybės narės teismų jurisdikcija <...> nustatoma pagal tos valstybės narės teisę“⁵. Pagal Reglamento Nr. 44/2001 4 straipsnio 2 dalį ir Reglamento Nr. 1215/2012 6 straipsnio 2 dalį „[t]okio atsakovo atžvilgiu bet kuris asmuo, kurio nuolatinė gyvenamoji (buveinės) vieta yra valstybėje narėje, neatsižvelgiant į jo pilietybę, gali toje valstybėje narėje naudotis galiojančiomis jurisdikcijos taisyklėmis <...> kaip ir tos valstybės narės piliečiai“.

15. Antruosiuose abiejų reglamentų skirsniuose išdėstytos specialiosios jurisdikcijos taisyklės. Svarbios nuostatos yra Reglamento Nr. 44/2001 5 straipsnis ir Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnis. Tų straipsnių 1 dalies a punkte numatyta, kad asmeniui, kurio nuolatinė gyvenamoji (buveinės) vieta yra valstybėje narėje, ieškinys kitoje valstybėje narėje gali būti pareikštas bylose, kylančiose iš sutarčių – atitinkamos prievolės įvykdymo vietos teismuose. Pagal tų pačių straipsnių 1 dalies b punkto antrą įtrauką atitinkamos prievolės įvykdymo vieta teikiant paslaugas yra vieta „valstybėje narėje, kurioje pagal sutartį paslaugos buvo arba turėjo būti suteiktos“.

16. Be to, pagal Reglamento Nr. 44/2001 5 straipsnio 3 dalį ir Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 2 dalį „bylose dėl civilinės teisės pažeidimų, delikto arba kvazidelikto“ jurisdikciją turi „vietos, kurioje įvyko ar gali įvykti žala sukėlęs įvykis“, teismai.

III. Faktinės aplinkybės, procesas nacionaliniame teisme ir pateikti klausimai

17. Kiekvienos bylos faktinės aplinkybės ir procesas (pirmasis *flightright* ieškinys, antrasis M. Barkan ieškinys ir trečiasis R. Becker ieškinys) atitinkamai aprašyti A–C skirsniuose.

⁵ Pagal Reglamento Nr. 1215/2012 18 straipsnio 1 dalį, 21 straipsnio 2 dalį ir 24 ir 25 straipsnius ir Reglamento Nr. 44/2001 22 ir 23 straipsnius.

A. Byla *flightright GmbH / Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo S. A.*, C-274/16

18. Šioje byloje keleiviai įsigijo dviejų jungiamųjų skrydžių kelionę iš Ibisos (Ispanija) į Diuseldorfą (Vokietija) per Maljorkos Palmą (Ispanija) iš oro vežėjo *Air Berlin PLC & Co Luftverkehrs KG* (toliau – *Air Berlin*). Pirmąją dalį vykdė *Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo S. A.* (toliau – *Air Nostrum*). Antrąją dalį vykdė *Air Berlin*. Pirmoji dalis buvo atidėta ir keleiviai pavėlavo į jungiamąjį skrydį. Galiausiai į Diuseldorfą jie atvyko trylika valandų vėliau.

19. Keleiviai perleido *flightright GmbH* (toliau – *flightright*) iš to atidėjimo kylantį reikalavimą pagal Reglamentą Nr. 261/2004. Dabar *flightright* siekia prisiteisti iš *Air Nostrum* 500 EUR kompensaciją su palūkanomis (toliau – pirmasis *flightright* ieškinys).

20. *flightright* pareiškė ieškinį *Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas, Vokietija). Tas teismas abejoja, ar turi tarptautinę jurisdikciją nagrinėti tą bylą. Konkrečiau kalbant, jis abejoja, ar atvykimo vieta, Diuseldorfas, yra prievolės įvykdymo vieta, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 1 dalies b punktą. Mat buvo atidėta pirmoji kelionės dalis, kuri prasidėjo ir baigėsi ne Vokietijoje ir kurią vykdė kitas oro vežėjas, ne tas, su kuriuo buvo sudaryta vežimo sutartis.

21. Atsižvelgdamas į tai, *Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas) sustabdė bylos nagrinėjimą ir pateikė Teisingumo Teismui tokį klausimą:

„Ar be ilgesnių pertraukų tarp skrydžių tarpiniuose oro uostuose antrosios kelionės dalies atvykimo vieta turi būti laikoma prievolės įvykdymo vieta pagal [Reglamento Nr. 1215/2012] 7 straipsnio 1 punkto a papunktį, kai ieškinys reiškiamas oro vežėjui, vykdžiusiam pirmąją kelionės dalį, kur ir buvo padarytas pažeidimas, o antrąją kelionės dalį vykdo kitas oro vežėjas?“

B. Byla *Mohamed Barkan ir kt. / Air Nostrum L. A. M. S. A.*, C-448/16

22. Mohamed Barkan, jo žmona ir trys vaikai (toliau – M. Barkan ir kt.) taip pat įsigijo dviejų jungiamųjų skrydžių kelionę iš Meliljos (Ispanija) į Frankfurtą prie Maino (Vokietija) per Madridą (Ispanija). Vežimo sutartis buvo sudaryta su *Iberia Líneas Aéreas de España* (toliau – *Iberia*). Pirmąją dalį iš Meliljos į Madridą vykdė *Air Nostrum*, o antrąją dalį iš Madrido iki Frankfurto prie Maino – *Iberia*. Išvykimas iš Meliljos į Madridą buvo atidėtas, keleiviai pavėlavo į jungiamąjį skrydį ir į galutinę paskirties vietą (Frankfurtą prie Maino) atvyko keturiomis valandomis vėliau.

23. Keleiviai pareiškė ieškinį *Air Nostrum* ir kiekvienas pareikalavo 250 EUR kompensacijos pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalies a punktą. M. Barkan taip pat reikalauja 100 EUR kompensacijos už maistą ir pokalbius telefonu per skrydžio atidėjimo laikotarpį su palūkanomis (toliau – antrasis M. Barkan ieškinys).

24. Pirmosios instancijos teismas patenkino tą ieškinį. Tačiau apskundus tą sprendimą apeliacine tvarka ieškinys buvo atmestas. Apeliacinis teismas nusprendė, kad Vokietijos teismai neturi tarptautinės jurisdikcijos. To teismo nuomone, nacionaliniu lygmeniu nebuvo prievolės įvykdymo vietos, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 44/2001. Nagrinėjamas ieškinys susijęs su skrydžio dalies iš Meliljos į Madridą atidėjimu, tad teismas nusprendė, kad tik tos dvi vietos laikytinos tinkamomis prievolės įvykdymo vietomis.

25. *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas, Vokietija), į kurią kreiptasi su kasaciniu skundu, pažymi, jog Vokietijos teismai šioje byloje gali turėti tarptautinę jurisdikciją, tik jeigu būtų nustatyta, kad nagrinėjamos paslaugos suteikimo vieta yra Vokietijoje. Tai priklauso nuo to, ar ieškovų pagrindinėje byloje teisinius santykius su *Air Nostrum* galima laikyti sutartiniais, neatsižvelgiant į tai, kad nėra jokių tiesioginių šių keleivių ir *Air Nostrum* sutartinių santykių.

26. Atsižvelgdamas į tai, *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas) sustabdė bylos nagrinėjimą ir pateikė Teisingumo Teismui tokius klausimus:

„1. Ar [Reglamento Nr. 44/2001] 5 straipsnio 1 dalies a punktas aiškinamas taip, kad sąvoka „iš sutarties kylančios teisės“ apima ir teisę į kompensaciją pagal [Reglamento Nr. 261/2004] 7 straipsnio 1 dalies pirmo sakinio b punktą, kurią siekiama gauti iš oro vežėjo, kuris nėra atitinkamo keleivio sudarytos sutarties šalis?

2. Tiek, kiek taikomas [Reglamento Nr. 44/2001] 5 straipsnio 1 punktas:

Ar skraidinant keleivius dviem skrydžiais be ilgesnės pertraukos tarp skrydžių tarpiniuose oro uostuose keleivio galutinė paskirties vieta laikytina vykdymo vieta pagal [Reglamento Nr. 44/2001] 5 straipsnio 1 punkto b papunkčio antrą įtrauką ir tuomet, kai ieškinyje pateiktas reikalavimas į kompensaciją pagal [Reglamento Nr. 261/2004] 7 straipsnį grindžiamas pirmojoje kelionės dalyje įvykusi incidentu ir ieškinys nukreiptas prieš pirmąjį skrydį vykdžiusį oro vežėją, kuris nėra vežimo sutarties šalis?“

C. Byla Roland Becker / Hainan Airlines Co. Ltd, C-447/16

27. Roland Becker sudarė vežimo oro transportu sutartį su oro vežėju *Hainan Airlines Co. Ltd* (toliau – *Hainan Airlines*) dėl dviejų jungiamųjų skrydžių kelionės. To oro vežėjo nuolatinės buveinės vieta yra ne ES. Pirmoji kelionės dalis buvo iš Berlyno Tėgelio oro uosto (Vokietija) į Briuselį (Belgija), o antroji – iš Briuselio į Pekiną (Kinija). R. Becker įsiregistravo į abu skrydžius Berlyne ir gavo atitinkamas įlaipinimo korteles. Jo bagažas taip pat buvo įregistruotas visai kelionei iki Pekino. Pirmoji kelionės dalis, kurią vykdė *Brussels Airlines*, buvo įvykdyta pagal tvarkaraštį. Tačiau Briuselyje R. Becker buvo atsisakyta vežti ir jis nebuvo įleistas į antrosios dalies skrydį į Pekiną, kurį vykdė *Hainan Airlines*.

28. R. Becker pareiškė ieškinį *Hainan Airlines* Vokietijoje ir pareikalavo 600 EUR kompensacijos pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalies c punktą su palūkanomis ir bylinėjimosi išlaidomis (toliau – trečiasis R. Becker ieškinys).

29. Pirmosios instancijos teismas atmetė tą ieškinį, nes Vokietijos teismai neturi tarptautinės jurisdikcijos. Tą pačią išvadą padarė ir apeliacinis teismas. Jo nuomone, nacionaliniu lygmeniu nebuvo prievolės įvykdymo vietos, nes pirmoji dalis iš Berlyno į Briuselį ir antroji dalis iš Briuselio į Pekiną buvo du atskiri skrydžiai pagal Reglamentą Nr. 261/2004. Atitinkamas ieškinys susijęs tik su kelionės dalimi iš Briuselio į Pekiną, tad prievolės įvykdymo vieta laikytinas Briuselis. Tas teismas taip pat pažymėjo, kad *Hainan Airlines* buveinė nėra Vokietijoje, tad pagal ją Vokietijos teismai negali turėti tarptautinės jurisdikcijos. Kadangi atitinkama sutartis susijusi su paslaugų teikimu, jurisdikcija gali atsirasti tik pagal Reglamento Nr. 44/2001 5 straipsnio 1 dalies a punktą ir 5 straipsnio 1 dalies b punkto antrą įtrauką.

30. *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas, Vokietija), į kurį kreiptasi su kasaciniu skundu, pažymi, kad tai, ar Vokietijos teismai turi tarptautinę jurisdikciją, lemia R. Becker ir *Hainan Airlines* teisinių santykių pobūdis. Tai taip pat priklauso nuo to, ar Berlyną, iš kurio vyko pirmasis skrydis, galima laikyti prievolės įvykdymo vieta pagal Reglamentą Nr. 44/2001.

31. Atsižvelgdamas į tai, *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas) sustabdė bylos nagrinėjimą ir pateikė Teisingumo Teismui tokį klausimą:

„Ar skraidinant keleivius dviem skrydžiais be ilgesnės pertraukos tarp skrydžių tarpiniuose oro uostuose pirmosios kelionės dalies išvykimo vieta laikytina vykdymo vieta pagal [Reglamento Nr. 44/2001] 5 straipsnio 1 punkto b papunkčio antrą įtrauką ir tuomet, kai ieškinyje pareikšta teisė į kompensaciją pagal [Reglamento Nr. 261/2004] 7 straipsnį grindžiama antrojoje kelionės dalyje įvykusi incidentu ir ieškinys nukreiptas prieš vežimo sutarties šalį, kuri yra antrąją, bet ne pirmąją skrydį vykdančią oro vežėją?“

IV. Procesas Teisingumo Teisme

32. Dėl pirmojo *flightright* ieškinio rašytines pastabas pateikė *flightright*, *Air Nostrum*, Portugalijos vyriausybė ir Europos Komisija. Dėl antrojo M. Barkan ieškinio rašytines pastabas pateikė M. Barkan ir kt., *Air Nostrum*, Šveicarijos Konfederacija ir Komisija. Dėl trečiojo R. Becker ieškinio rašytines pastabas pateikė R. Becker, Šveicarijos Konfederacija ir Komisija.

33. Bendrame 2017 m. liepos 6 d. posėdyje kalbėjo M. Barkan ir kt., *flightright*, *Air Nostrum*, Prancūzijos vyriausybė ir Komisija.

V. Vertinimas

34. Šios išvados struktūra yra tokia: pirmajam *flightright* ieškiniui ir antrajam M. Barkan ieškiniui taikomas Reglamentas Nr. 44/2001 arba Reglamentas Nr. 1215/2012. Taigi pirmiausia apsvartysiu du teisinius klausimus, kylančius nagrinėjant tuos du ieškinius: ar kompensacijos reikalavimas yra iš sutarties kylanti byla (A.1 skirsnis) ir kur yra tokios sutarties įvykdymo vieta (A.2 skirsnis). Paskui apsvartysiu tarptautinės jurisdikcijos klausimą, susijusį su trečiuoju R. Becker ieškiniu (B skirsnis).

A. Pirmasis *flightright* ieškinys ir antrasis M. Barkan ieškinys

35. Kaip galima nustatyti valstybę narę, kurios teismai turi tarptautinę jurisdikciją nagrinėti ieškinius skrydį vykdančiam oro vežėjui, kuris nėra keleivių pasirašytos sutarties šalis?

36. Siekiant tai nustatyti reikia nustatyti taikytiną jurisdikcijos pagrindą (1) ir pagal jį išsiaiškinti tinkamą tarptautinį teismą tiems ieškiniams nagrinėti, atsižvelgiant į Teisingumo Teismo sprendimą *Rehder*⁶. Tas sprendimas susijęs su tiesioginiu skrydžiu. Tad kyla klausimas, kaip jį pritaikyti *kelių dalių kelionei* (2).

1. Taikytinas jurisdikcijos pagrindas

a) Ieškinio pobūdis

37. Reglamente Nr. 261/2004 apibrėžtos teisės, kuriomis keleiviai gali pasinaudoti skrydį vykdančio oro vežėjo atžvilgiu, jeigu susiklosto viena iš jame apibūdintų situacijų. Tačiau dėl suprantamų priežasčių pačiame reglamente nenurodytas pagal jį pareiškiamų ieškinių pobūdis reglamentų Nr. 44/2001 ir Nr. 1215/2012 taikymo tikslais.

6 2009 m. liepos 9 d. Sprendimo *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, 47 punktas.

38. Atsakovės pagrindinėje byloje *Air Nostrum* nuolatinė buveinė, atrodo, yra Ispanijoje. Taigi Vokietijos teismų tarptautinė jurisdikcija negali būti grindžiama *bendruoju* jurisdikcijos pagrindu pagal Reglamento Nr. 44/2001 2 straipsnio 1 dalį ir Reglamento Nr. 1215/2012 4 straipsnio 1 dalį.

39. Kalbant apie *specialiuosius* jurisdikcijos pagrindus, reikėtų pirmiausia priminti, kad specialieji jurisdikcijos pagrindai, numatyti vartotojams reglamentuose Nr. 44/2001 ir Nr. 1215/2012, šioje byloje taip pat netaikytini. Aukšto lygio keleivių apsaugą galima užtikrinti tikriausiai pagal Reglamentą Nr. 261/2004⁷. Tačiau, remiantis aiškiomis išimtimis, nurodytomis atitinkamai Reglamento Nr. 44/2001 15 straipsnio 3 dalyje ir Reglamento Nr. 1215/2012 17 straipsnio 3 dalyje, konkretus jurisdikcijos pagrindas, kuriuo gali pasinaudoti vartotojai pagal Reglamento Nr. 44/2001 16 straipsnio 1 dalį ir Reglamento Nr. 1215/2012 18 straipsnio 1 dalį, taikomas tik vežimo sutartims, kuriose už bendrą kainą numatyta *kartu* teikti ir kelionės, ir apgyvendinimo paslaugas. Remiantis prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismų išdėstytomis faktinėmis aplinkybėmis, pagrindinėse bylose nagrinėjamosiose sutartyse taip nėra.

40. Kadangi kita jurisdikcija pagal reglamentus Nr. 44/2001 ir Nr. 1215/2012, atrodo, nėra svarbi, Vokietijos teismų tarptautinę jurisdikciją galima nagrinėti tik atsižvelgiant į specialųjį jurisdikcijos pagrindą byloms, kylančioms iš sutarčių ar deliktų.

41. Nutartyje dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą dėl antrojo M. Barkan ieškinio *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas) mano, kad nagrinėjami ieškiniai yra pagal sutartį pareikšti teisės aktuose numatyti reikalavimai. Remdamiesi su CAC sudaryta sutartimi keleiviai pagrindinėje byloje pasinaudoja teisėmis, kurios atsiranda ne tiesiogiai pagal jų sudarytą vežimo sutartį, o yra apibrėžtos Reglamente Nr. 261/2004. Norint turėti galimybę jomis pasinaudoti būtina turėti vežimo oro transportu sutartį ir patvirtintą rezervaciją. Taigi apskritai byla susijusi su sutartimi.

42. *Flightright*, M. Barkan ir kt., Prancūzijos vyriausybė ir Šveicarijos Konfederacija mano, jog nagrinėjami ieškiniai patenka į sąvokos „bylos, kylančios iš sutarčių“, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 44/2001 ar Reglamentą Nr. 1215/2012, taikymo sritį. *Flightright* bei M. Barkan ir kt. iš esmės pažymi sutartinį reikalavimo pobūdį, nepaisant to, kad nėra tiesiogiai jų ir *Air Nostrum* pasirašytos sutarties.

43. Prancūzijos vyriausybė vadovaujasi Teisingumo Teismo jurisprudencija dėl sąvokos „bylos, kylančios iš sutarčių“ ir mano, kad į jos taikymo sritį taip pat patenka ieškinys, pareiškiamas tiesiogiai trečiajai šaliai, sutikusiai vykdyti prievolę, dėl kurios susitarė kitos šalys. Ta vyriausybė taip pat daro nuorodą į Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 5 dalies „su tarpininkavimu susijusią“ nuostatą kaip patvirtinančią sutartinį nagrinėjamų ieškinių pobūdį.

44. Šveicarijos Konfederacija, remdamasi Teisingumo Teismo jurisprudencija ir pastarąja Reglamento Nr. 261/2004 nuostata, taip pat teigia, kad teisės aktuose numatytas CAC prievolių perleidimas OAC pagal Reglamentą Nr. 261/2004 rodo, jog nagrinėjamų ieškinių pobūdis yra sutartinis.

45. Tokią pačią išvadą iš principo padarė ir Komisija. Komisija pažymi, kad pagal Reglamentą Nr. 261/2004 už jame nustatytas prievoles atsako OAC, o ne CAC. Faktas, kad atitinkamos keleivių teisės nustatytos reglamente, o ne sutartyje, nėra svarbus. Mat netinkamai vykdant sutartį jos tampa teisine pasekme.

⁷ Žr. Reglamento Nr. 261/2004 1–4 konstatuojamąsias dalis ir 2006 m. sausio 10 d. Sprendimo *IATA ir ELFAA*, C-344/04, EU:C:2006:10, 69 punktą, 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 44, 49 ir 60 punktus ir 2012 m. spalio 23 d. Sprendimo *Nelson ir kt.*, C-581/10 ir C-629/10, EU:C:2012:657, 72 ir 74 punktus.

46. *Air Nostrum*, atrodo, pritaria prielaidai, kad nagrinėjamą ieškinį galima laikyti pareikštu dėl sutarties (nors rašytinėse pastabose dėl pirmojo *flightright* ieškinio ji pabrėžia, kad nėra sutartinių santykių). Tačiau ši bendrovė teigia, jog ją galima laikyti atsakinga tik už kelionės dalį, kurią ji faktiškai vykdė ir kuri buvo vykdoma ne Vokietijoje.

b) Sutartinis ar deliktinis pobūdis?

47. Iš prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismų pateiktos informacijos atrodo (ir tai buvo patvirtinta posėdyje), kad iš esmės susiklosto „trikampio“ situacija esant trimis dalyviams (CAC, OAC ir keleiviai) ir dviem sutartims (CAC ir keleivių vežimo sutartis ir (atrodo, tai įprastinė praktika) bendroji CAC ir OAC pagrindų sutartis). Tačiau keleiviai ir atsakovas OAC *tiesiogiai* sutarties nepasirašo⁸.

48. Tokiomis faktinėmis ir teisinėmis aplinkybėmis prašymą priimti prejudicinį sprendimą dėl antrojo M. Barkan ieškinio pateikęs teismas abejoja, ar subjektui, kuris nėra tam tikros pagrindinės sutarties šalis, pareikštą ieškinį galima laikyti kylančiu iš sutarties.

49. Toje byloje buvo svarstytos dvi galimybės, kaip galima vertinti nagrinėjamų ieškinių pobūdį.

50. Pirmą, galima laikyti, kad tie ieškiniai kyla iš delikto. Kadangi keleivis ir OAC nėra sudarę sutarties, ieškinys OAC pareiškiamas faktiškai dėl to, kad neįvykdė prievolių pagal Reglamentą Nr. 261/2004. Taigi, kalbant apie tarptautinę jurisdikciją, ieškinį galima laikyti kylančiu iš teisės aktais nustatyto delikto: prievolių turinys, prievolių neįvykdymo pasekmės ir atsakovo tapatybė apibrėžti Reglamente Nr. 261/2004⁹.

51. Antra, kaip aptarta posėdyje, sutartinį ieškinio pobūdį būtų galima aiškinti kaip kylantį iš tam tikros *numanomos* OAC ir keleivio sutarties¹⁰ arba laikyti bendrąją CAC ir OAC pagrindų sutartį (dėl dalijimosi kodu ar kitokio bendradarbiavimo) *sutartimi trečiosios šalies*, t. y. keleivio, *naudai*.

52. Manau, kad ieškinio pobūdis yra iš tikrųjų sutartinis, o ne deliktinis. Tačiau turiu pripažinti, kad numanomos sutarties ar trečiosios šalies naudai sudarytos sutarties aiškinimai man atrodo gana grioždiški ir keliantys problemų. Atsakymas, kodėl pagal abiejų reglamentų, Nr. 44/2001 ir Nr. 1215/2012, taksonomiją tokio ieškinio pobūdis yra sutartinis, mano nuomone, paprastesnis.

53. Pirmiausia Reglamento Nr. 44/2001 5 straipsnio 1 dalies a punkto ir Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 1 dalies a punkto formuluotė gana bendra: nustatyta, kad asmeniui, kurio nuolatinė gyvenamoji (buveinės) vieta yra valstybėje narėje, ieškinys kitoje valstybėje narėje gali būti pareikštas „bylose, kylančiose iš sutarčių“¹¹. Toje formuluotėje, taip pat kitomis kalbomis¹², aiškiai daroma nuoroda į „bylas, kylančias iš sutarties“, o ne į „sutarties šalį“.

⁸ Pirmąjį *flightright* ieškinį pareiškusios ieškovės padėtis dar sudėtingesnė. Ieškovė nebuvo CAC ir nagrinėjamą ieškinį pareiškusių keleivių vežimo sutarties šalis.

⁹ Taigi būtų taikytina Reglamento Nr. 44/2001 5 straipsnio 3 dalis ir Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 2 dalis. Pagal tas nuostatas tarptautinę jurisdikciją turintys teismai yra vietose, kur įvyko arba gali įvykti žalą sukėlęs įvykis, teismai. Teisingumo Teismas yra konstatavęs, jog ta vieta yra ir vieta, kur padaryta žala, ir vieta, kurioje įvyko ją sukėlęs įvykis. Dėl neseniai priimto to principo pakartotinio įtvirtinimo žr., pavyzdžiui, 2015 m. sausio 22 d. Sprendimo *Hejduk*, C-441/13, EU:C:2015:28, 18 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją. Dėl pirminio principo įtvirtinimo žr. 1976 m. lapkričio 30 d. Sprendimo *Bier*, C-21/76, EU:C:1976:166, 19, 24 ir 25 punktus.

¹⁰ Buvo padaryta prielaida, kad esant tokiai numanomai sutarčiai, viena vertus, būtų sudaryta keleivio ir CAC vežimo sutartis, kita vertus, bendroji CAC ir OAC pagrindų sutartis.

¹¹ Išskirta mano.

¹² Pavyzdžiui, vokiečių kalba – „wenn ein Vertrag oder Ansprüche aus einem Vertrag den Gegenstand des Verfahrens bilden“, prancūzų kalba – „en matière contractuelle“, ispanų kalba – „en materia contractual“, italų kalba – „in materia contrattuale“, čekų kalba – „pokud předmět sporu tvoří smlouva nebo nárok ze smlouvy“.

54. Taigi, kaip suprantu, jurisdikcijos taisyklė Reglamento Nr. 44/2001 5 straipsnio 1 dalies a punkte ir Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 1 dalies a punkte grindžiama ieškinio *pagrindu*, o ne šalių *tapatybe*. Svarbu tai, ar pagrindinis pirminis ginčijamų teisių ir prievolių šaltinis ir priežastis, dėl kurios tas ieškinytis pareiškiamas konkrečiam atsakovui, kyla iš sutarties. Jeigu taip, su tuo susijęs ieškinytis, kuriuo siekiama užtikrinti naudojimąsi teisėmis ir prievolių įvykdymą, yra „byla, kylanti iš sutarties“, net jeigu, kaip neretai būna nagrinėjant vartotojų apsaugos teisės aktų nuostatas, konkrečioje byloje ginamos teisės ir prievolės įtvirtintos (t. y. taikytinos nenumatant galimybes nukrypti) sutartyje taikant imperatyvias teisės aktų normas.

55. Reglamentuose Nr. 44/2001 ir Nr. 1215/2012 yra dvi sisteminės analogijos, kurios patvirtina tą argumentą. Pirma, panašiai kaip aiškinama sąvoka „byla, susijusi su draudimu“, svarbu tai, ar atitinkamas ieškovas apgintų teises, kylančias iš draudimo sutarties, o ne tai, ar jis ar ji buvo tos sutarties šalis¹³. Antra, taip pat galima paminėti paveldėjimo pagal įstatymą bylas, susijusias su trečiųjų šalių ieškiniiais. Tam tikromis aplinkybėmis trečioji šalis gali atstovauti kitai šaliai, reikšdama ieškinius, kylančius iš teisinių santykių, kuriuose ieškovas nebuvo šalis. Vėgi trečioji šalis, siekdama pasinaudoti su pirmine sutartimi susijusiomis teisėmis, gali turėti teisę¹⁴ tai padaryti pagal jurisdikcijos pagrindą, taikomą bylai, kylančiai iš sutarčių, net jeigu ji pati nebuvo pirminės sutarties šalis¹⁵. Kaip pažymi Komisija, Sprendime *Frahuil* Teisingumo Teismas iš principo neatmetė galimybės, kad „bylos, kylančios iš sutarčių“ galėtų būti susijusios su situacija, kai trečioji šalis pareiškia ieškinį vienai iš sutarties šalių, pasinaudodama teisės aktuose įtvirtinta trečiosios šalies teise pareikšti ieškinį, jeigu galima nustatyti, kad atsakovas buvo sutikęs prisiimti tam tikrą prievolę¹⁶. Iš to vėgi matyti, jog tam, kad bylai būtų taikomas jurisdikcijos pagrindas pagal Reglamento Nr. 44/2001 5 straipsnio 1 dalį arba Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 1 dalį, ieškinytis nebūtinai turi būti vienos pirminės sutarties šalies pareikštas kitai pirminei sutarties šaliai: taip yra tuo atveju, jeigu yra sutartinis pagrindas, kuriuo remdamasi trečioji šalis gali reikalauti įvykdyti prievolės, kurias ta trečioji šalis prisiėmė arba kurios buvo prisiimtose tos trečiosios šalies naudai, arba gali būti atsakinga už jų įvykdymą.

56. Antra, apskritai veždamas keleivį OAC, kuris nėra sutarties šalis, įvykdo sutartinės kilmės prievolę. OAC vežėjui keleivio vežimas jokių būdu nėra teisės aktuose nustatyta prievolė. Šiuo požiūriu derėtų pažymėti, ką Teisingumo Teismas konstatavo dėl sąvokos „bylos dėl civilinės teisės pažeidimų, delikto arba kvazidelikto“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 44/2001 5 straipsnio 3 dalį: į jos taikymo sritį patenka visi ieškiniai, kuriais siekiama nustatyti atsakovo atsakomybę ir kurie nėra susiję su sutartimi, kaip tai suprantama pagal to reglamento 5 straipsnio 1 dalies a punktą¹⁷.

57. *A contrario*, ieškiniai, kurie yra kaip nors *susiję* su sutartimi, patenka į Reglamento Nr. 44/2001 5 straipsnio 1 dalies ir Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 1 dalies taikymo sritį.

58. Dabar konkrečiai pereinu prie trečiojo aspekto. Nėra jokių abejonių, kad nagrinėjamų ieškinių tikslas, dėl kurio jie ir pareiškiami – užtikrinti naudojimąsi materialinėmis teisėmis OAC atžvilgiu, siekiant apsisaugoti nuo netinkamo vežimo oro transportu prievolės įvykdymo sutartyje nustatytais sąlygomis. Neginčijama, kad *Air Nostrum*, OAC, kuris nėra sutarties šalis, sutiko vežti keleivius pareiškėjus iš punkto A į punktą B vykdydamas keleivių ir CAC sutartį.

13 Taip pat žr. mano išvadą byloje *MMA IARD*, C-340/16, EU:C:2017:396, ypač jos 36 ir 37 punktus.

14 Norėčiau aiškiai pabrėžti, kad čia teigiama, jog tais atvejais, kai ieškinį pareiškia asmuo, kuris nėra sutarties šalis, tas ieškinytis staiga nevirsta iš sutartinio deliktinio ar kokio nors kitu. Ar taip perimant teises taip pat perkeliama (pasilieinama) tam tikra specialiosios jurisdikcijos taisyklė, kuria gali pasinaudoti tik silpnesnė šalis (kaip antai vartotojas), yra iš esmės kitas klausimas, visai nenagrinėjamas šiose bylose.

15 Dėl jurisdikcijos taisyklių, kuriomis gali pasinaudoti ieškinius pareiškiantys asmenys (teisių perėmėjai) pagal Reglamentą Nr. 261/2004, žr. generalinės advokatės E. Sharpston išvados byloje *Flight Refund*, C-94/14, EU:C:2015:723, 60 punktą.

16 2004 m. vasario 5 d. Sprendimo *Frahuil*, C-265/02, EU:C:2004:77, 25 punktas; taip pat žr. 2013 m. kovo 14 d. Sprendimo *Česká spořitelna*, C-419/11, EU:C:2013:165, 46 ir 47 punktus.

17 2013 m. liepos 18 d. Sprendimo *ÖFAB*, C-147/12, EU:C:2013:490, 32 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija.

59. Keleiviai pareiškia ieškinius OAC, nes OAC savo noru veikė CAC vardu, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 5 dalies antrą sakinį. Nesant tokio sutikimo keleivis tiesiog nebūtų įlaipintas į OAC, kuris nėra sutarties šalis, orlaivį. Teisinis teisių pagrindas, t. y. Reglamentas Nr. 261/2004, būtų nepakankamas pagrindas ieškiniui laimėti, jeigu nebūtų pirminio keleivio ir CAC sutartinio pagrindo.

60. Taigi apskritai OAC pareikštas ieškinys dėl kompensacijos išlieka „byla, kylanti“ iš vežimo oro transportu sutarties, kurią sudarė keleivis ir CAC. Juk taip pat apskritai pripažįstama, kad dėl įvairių formų subrangos arba užsakomųjų paslaugų, dėl kurių pirminė sutarties šalis (pagrindinė sutarties šalis) susitaria su galimais tarpininkais, pagrindinės sutarties šalies prisiimtų įsipareigojimų pobūdis ar taikymo sritis nesikeičia.

61. Taigi, atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, darau išvadą, jog Reglamento Nr. 44/2001 5 straipsnio 1 dalies a punktą ir Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 1 dalies a punktą reikia aiškinti taip, kad į sąvoką „bylos, kylančios iš sutarčių“ patenka ieškinys dėl kompensacijos, pareikštas pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnį skrydį vykdančiam oro vežėjui, kuris nėra atitinkamo keleivio ir kito oro vežėjo sudarytos sutarties šalis.

2. Teismas, kuris gali nagrinėti skrydį vykdančiam oro vežėjui pareikštus ieškinius

a) Sprendimas „Rehder“

62. Byloje *Rehder*¹⁸ Teisingumo Teismas priėmė sprendimą dėl tarptautinės jurisdikcijos¹⁹ nagrinėjant ieškinius, kuriuos pagal Reglamentą Nr. 261/2004 pareiškia keleivis, sudaręs sutartį dėl vežimo su *vienu* oro vežėju, kuris taip pat yra atitinkamo atšaukto *tiesioginio* skrydžio OAC. Teisingumo Teismas nusprendė, kad jurisdikciją turi teismas, kuris turi teritorinę jurisdikciją orlaivio išvykimo *arba* atvykimo vietoje. Pasirinkti vieną iš šių dviejų variantų galiausiai turės ieškovas.

63. Teisingumo Teismas konstatavo, jog abi vietos pakankamai susijusios su ginčo esminiais elementais. Teisingumo Teismas taip nusprendė atsižvelgęs į susijusias tomis aplinkybėmis teikiamas paslaugas, t. y. „keleivių registravimą, įlaipinimą ir pasitikimą lėktuve oro transporto sutartyje numatytoje lėktuvo pakilimo vietoje, lėktuvo išvykimą numatytu laiku, keleivių ir jų bagažo skraidinimą iš išvykimo vietos į atvykimo vietą, rūpinimąsi keleiviais per skrydį ir galiausiai saugų keleivių išlaipinimą sutartyje numatytoje vietoje ir laiku“. Teisingumo Teismo nuomone, tai netaikytina galimoms lėktuvo tarpinio nusileidimo vietoms, nes jos nėra „pakankamai susijusios su esminėmis [atitinkamos] sutarties paslaugomis“²⁰.

18 2009 m. liepos 9 d. Sprendimas *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439.

19 Dėl išsamumo reikėtų pridurti, kad ES taikytini du taisyklių rinkiniai, pagal kuriuos galima nustatyti jurisdikciją nagrinėti keleivių ieškinius oro vežėjams: tai taisyklės, nustatytos Konvencijoje dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru transporto taisyklių suvienodinimo, kuri EB vardu patvirtinta 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu Nr. 2001/539/EB (OL L 194, 2001, p. 38; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 491) (toliau – Monrealio konvencija) ir ES įgyvendinimo teisės aktais, ir taisyklės, nustatytos reglamentuose Nr. 44/2001 ir Nr. 1215/2012. Atsižvelgiant į nagrinėjamų bylų faktines aplinkybes ir suformuotą Teisingumo Teismo jurisprudenciją, šioms byloms svarbus tik antrasis taisyklių rinkinys. Kaip neseniai konstatavo Teisingumo Teismas, „atitinkamomis Reglamento Nr. 261/2004 ir Monrealio konvencijos nuostatomis grindžiamos teisės patenka į skirtingų teisės aktų taikymo sritį, [todėl] šioje konvencijoje numatytos tarptautinės jurisdikcijos taisyklės netaikomos remiantis vien Reglamentu Nr. 261/2004 paduoties prašymams, nagrinėtiniams atsižvelgiant į Reglamentą Nr. 44/2001“. 2016 m. kovo 10 d. Sprendimo *Flight Refund*, C-94/14, EU:C:2016:148, 46 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija.

20 2009 m. liepos 9 d. Sprendimo *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, 40 punktas.

64. Nagrinėdamas tiesioginio skrydžio išvykimo ir atvykimo vietų svarbą byloje *Rehder* Teisingumo Teismas pažymėjo, kad „savo esme oro transportas yra nuo lėktuvo išvykimo iki atvykimo vietos teikiamos nedalomos ir vientisos paslaugos, todėl tokiais atvejais remiantis ekonominiais kriterijais negalima išskirti tam tikros [pagrindinės] paslaugos dalies“²¹ (palyginti su prievolės įvykdymo vietos nustatymu, kai prekės tiekiamos daugelyje vietų)²².

65. Be to, Teisingumo Teismas patikrino, ar jo išvada atitinka artumo ir nuspėjamumo tikslus ir teisinio saugumo principą. Šiuo požiūriu Teisingumo Teismas pažymėjo, kad rinkdamosi iš dviejų teismų abi šalys galėjo nesunkiai nustatyti teismus, kur būtų galima pareikšti ieškinį.

b) Sprendimo „Rehder“ taikymas kelių dalių kelionėms?

66. Šios bylos skiriasi nuo bylos *Rehder* dviem aspektais. Pirma, pagrindinėse bylose nagrinėjami skrydžiai yra ne tiesioginiai, o kelių dalių kelionės. Antra, atsakovas OAC nėra keleivių CAC.

67. Atsakovas OAC (*Air Nostrum*) nevykdė jokios iš Vokietijos išvykstančios ar į ją atvykstančios kelionės dalies ir Vokietija buvo antrosios kelionės dalies atvykimo vieta. Be to, pirmoji dalis, kurią vykdė atsakovas OAC, buvo visos kelionės, kurios tikslas buvo galiausiai nuvežti keleivius iš Ispanijos į Vokietiją, dalis.

68. Turint omenyje tas faktines aplinkybes ir atsižvelgiant į pagrindus, kuriais remdamasis Teisingumo Teismas priėmė sprendimą byloje *Rehder*, šios bylos tikslais iš esmės yra du būdai, kuriais būtų galima nustatyti teikiamų paslaugų teikimo vietą.

69. Pirma, kelių dalių kelionių atveju Sprendimo *Rehder* logiką būtų galima padalyti į dalis: kadangi CAC atsako už visą skrydį, nagrinėjamos paslaugos teikimo vieta būtų pirminio išvykimo ir galutinio atvykimo vietos. Tas pats taikytina kiekvienam OAC dėl jo vykdomo tam tikros atkarpos skrydžio. Taigi, kai kelionę sudaro dvi dalys, OAC, kuris nėra sutarties šalis ir kuris vykdė pirmąją kelionės dalį, prievolės įvykdymo vieta būtų išvykimo vieta ir vieta, kur baigėsi ta dalis (t. y. vieta, kur keleivis persėda į kito skrydžio orlaivį). Tokia yra iš esmės *Air Nostrum* ir Komisijos pozicija.

70. Antra, Sprendimo *Rehder* logiką taip būtų galima išplėsti *en bloc*, vienodai nustatant ir CAC, ir OAC prievolių įvykdymo vietą. Kalbant apie nagrinėjamus ieškinius, būtų galima daryti išvadą, jog OAC atsako už visą kelionę: jis privalo užtikrinti, kad jam vykdamas savo prievolės keleiviai pasiektų galutinę paskirties vietą, kaip susitarta sutartyje su CAC. Vadinasi, ir kelionės pirmosios dalies išvykimo vieta, ir antrosios (arba paskutinės) dalies atvykimo vieta yra prievolės įvykdymo vietos, pagal kurias nustatomas tarptautinę jurisdikciją turintis teismas ir galima reikšti ieškinius, susijusius su visu kelių dalių skrydžiu. Tokios pozicijos iš esmės laikosi ieškovai abiejose bylose, Prancūzijos ir Portugalijos vyriausybės ir Šveicarijos Konfederacija.

71. Dėl kelių paskesniame skirsnyje paaiškintų priežasčių turiu pripažinti, kad pastaroji pozicija yra labiau įtikinama.

21 2009 m. liepos 9 d. Sprendimo *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, 42 punktas.

22 2007 m. gegužės 3 d. Sprendimo *Color Drack*, C-386/05, EU:C:2007:262, 40–42 punktai.

c) Sutartį sudarantis ir skrydį vykdomas oro vežėjas: prievolės įvykdymo vietos atspindėjimas

72. Iš esmės svarbiausia – paprastoji faktiškai teikiamos paslaugos logika, vežimo oro transportu sutartis: kam reikia tos sutarties ir ko iš jos tikimasi? Keleivis užsisako kelionę iš taško A į tašką B. Pagrindinis tikslas, kuriuo jis tai daro – būtent nuvykti iš taško A į tašką C, o ne apsilankyti taške B, nebent tokios paslaugos būtų aiškiai paprašyta²³. Atsiliepdamas į tą prašymą oro vežėjas parduoda keleiviui vieną bilietą, kuriam priskirtas vienas rezervacijos numeris, visoms to skrydžio atkarpoms. Kai keleivis atvyksta į (pirmojo) išvykimo oro uostą, jo bagažas įregistruojamas iki pat galutinės paskirties vietos. Abi įlaipinimo kortelės jis paprastai gauna išvykimo oro uoste.

73. Tokiu atveju esminiai tokios paslaugos elementai siejami su prievolės įvykdymo vieta, kurioje tos paslaugos buvo suteiktos, kaip tai suprantama atitinkamai pagal 5 straipsnio 1 dalies b punkto antrą įtrauką arba 7 straipsnio 1 dalies b punkto įtrauką. Ir pirmoji išvykimo vieta, ir galutinė atvykimo vieta, žinoma, yra tos paslaugos teikimo vietos.

74. Pagrindinis argumentas, dėl kurio nustatant jurisdikciją nereikėtų taikyti tokio padalijimo į dalis požiūrio, pagal kurį kiekvienam OAC būtų priskirta individuali prievolės įvykdymo vieta atsižvelgiant į jo vykdomos skrydžio dalies išvykimo ir atvykimo vietas, paprastas: visa paslauga, kurią lemia keleivio poreikiai ir su ja susijusi sudaryta vežimo sutartis, turi likti vienoda, neatsižvelgiant į subrangovų, t. y. OAC, su kuriais CAC nusprendžia kartu teikti paslaugą, tipą ir skaičių.

75. Kalbant apie materialines teises ir prievoles, nustatytas Reglamente Nr. 261/2004, būtų galima pridurti, kad tokia logika grindžiamos dvi jo nuostatos: 3 straipsnio 5 dalies antras sakinytis ir 13 straipsnis.

76. Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 5 dalies antrame sakinyje nurodyta, jog „kai [OAC], nesudaręs sutarties su keleiviu, vykdo prievoles pagal šį reglamentą, laikoma, kad jis tai daro asmens, sudariusio sutartį su tuo keleiviu, vardu“. Taigi, nors galima tik pritarti Komisijos rašytinėse ir žodinėse pastabose išdėstyti pozicijai, t. y. kad reglamente nustatytos prievolės iš principo skirtos OAC, 3 straipsnio 5 dalyje aiškiai nustatyta, jog tarp CAC ir OAC išlieka bendrieji pagrindinės sutarties šalies ir tarpininko santykiai. Ta nuostata taip pat papildoma 13 straipsniu, ypač jo antru sakiniu, kuriame dar kartą įtvirtinta teisė į žalos atlyginimą tarp oro vežėjų.

77. Kitaip tariant, CAC negali atsisakyti sutartinių prievolių, dėl kurių susitarta su keleiviu ir kurios susijusios su vežimo paslaugos dalimi, subrangos tvarka pavesta kitam oro vežėjui. Šiuo požiūriu teisinė OAC padėtis kyla iš teisinės CAC padėties ir faktiškai ją atspindi, ir atvirkščiai. Atrodo, būtų tikslinga materialiniu lygmeniu priimtą sprendimą visiškai taip pat įtvirtinti procedūros ir jurisdikcijos lygmeniu.

78. Yra trys papildomi argumentai, kuriais taip pat pagrindžiamas atspindėjimo požiūris ir pagal kuriuos paslaugos teikimo vieta CAC ir OAC atžvilgiu būtų vienoda.

79. Pirma, esama papildomų su ieškinių pagal Reglamentą Nr. 261/2004 esme susijusių elementų, dėl kurių būtų galima pateikti papildomų analogijų nagrinėjant jurisdikcijos klausimą: apskaičiuojant kompensacijos sumą kelių dalių kelionių atveju pagal Reglamentą Nr. 261/2004 vertinamas visas skrydis, neatsižvelgiant į galimus segmentus. Viena vertus, ar pagal Reglamentą Nr. 261/2004 atsiranda teisė į kompensaciją, nustatoma remiantis faktiniu atvykimo į *galutinės paskirties vietą* atidėjimu. Esant gana trumpam atidėjimui tarpiniame oro uoste, dėl kurio keleivis neįgyja teisės į kompensaciją pagal

²³ Toks apibendrinimas grindžiamas nagrinėjamosiose bylose išdėstytais faktinėmis aplinkybėmis, iš kurių atrodo, kad vieta, kur bus tarpinis oro uostas, ir tai, ar jame bus padaryta pertrauka ir kokia ta pertrauka bus, neturi jokios reikšmės. Pripažįstama, kad tam tikras keleivis galėtų nuspręsti keliauti per tam tikrą tarpinį oro uostą ir pasilikti jame (arba, tiksliau, mieste ar šalyje, kurioje yra tas oro uostas) gana ilgą laiką, tad ta vieta taip pat gali būti paskirties vieta. Keleivis, pavyzdžiui, gali susitarti su oro vežėju, kad keliaudamas iš Madrido į Bratislavą praleis dvi dienas Paryžiuje. Jeigu iš tikrųjų taip ir būtų, šiuo atveju *quod non*, būtų galima tvirtinti, jog tokia individualiai sutarta pertrauka, kai keleivis, pasiėmęs savo bagažą, palieka oro uostą, yra svarbi nustatant jurisdikcijos taisyklės.

Reglamentą Nr. 261/2004, tokia teisė vis tiek atsiras, jeigu atvykimo į galutinę paskirties vietą atidėjimas yra daugiau nei trys valandos²⁴. Kita vertus, kalbant apie kompensacijos sumą, pažymėtina, kad Reglamente Nr. 261/2004 numatytos 250 EUR, 400 EUR ar 600 EUR sumos, nustatomos atsižvelgiant į nukeliantą atstumą. Tokiomis aplinkybėmis Teisingumo Teismas taip pat yra paaškinęs, kad kelių dalių kelionės atveju svarbus atstumas apskaičiuojamas pagal atstumą tarp pirmosios atkarpos skrydžio išvykimo vietos ir kelionės antrosios (ir paskutinės) dalies atvykimo vietos, neatsižvelgiant į persėdimo vietą²⁵.

80. Taigi, kalbant apie materialines teises pagal Reglamentą Nr. 261/2004, svarbūs aspektai yra pirmojo išvykimo ir galutinės paskirties vietos, o į tarpines vietas faktiškai neatsižvelgiama.

81. Antra, manau, kad siūlomas sprendimas taip pat atitinka *nuspėjamumo* tikslą, kuris yra vienas iš bendrų jurisdikcijos taisyklių ramsčių. Keleiviai, be abejo, žino savo kelionės išvykimo ir atvykimo vietas. Tačiau *Air Nostrum* savo pastabose skundžiasi dėl tinkamo teismo vietos nuspėjamumo atsakovui, kuris yra OAC, bet ne CAC. *Air Nostrum* pažymėjo, kad vykdydamas tam tikros atkarpos jungiamąjį skrydį OAC neturi informacijos apie kitus vežamų keleivių kelionės planus. OAC nežino, ar kai kurie keleiviai turi jungiamųjų skrydžių ir kokia yra tų skrydžių atvykimo vieta. Taigi OAC iš tikrųjų negali numatyti visų įmanomų teismų vietose visoje Europoje, kur jam gali būti pareikšti ieškiniai.

82. Mano nuomone, *Air Nostrum* pateikti argumentai nėra įtikinami faktiniu ir, svarbiausia, principiniu lygmenimis. Faktiniu lygmeniu, turiu pripažinti, mane nustebintų, jeigu visuotinių elektroninių ryšių pasaulyje, kuriame du oro vežėjai nusprendžia vykdyti skrydžius pagal dalijimosi kodu susitarimą arba kitaip bendradarbiauti, tie vežėjai nesidalytų informacija apie atskiras kelionės dalis ir keleivius, kai jie turi vykdyti tokias keliones kartu.

83. Bet kuriuo atveju galbūt svarbiau tai, kad yra su principais susijęs argumentas: oro vežėjų dalijimasis kodu arba įvairūs aljansai yra verslo strategijų arba laisvai tų oro bendrovių sudaromų komercinių susitarimų rezultatas. Ko gero, būtų galima pagrįstai daryti prielaidą, kad tokie susitarimai sudaromi siekiant padidinti pardavimo apimtį ir konkurencingumą: oro vežėjas, galintis pasiūlyti skrydžius į daugiau paskirties vietų, tikriausiai parduos daugiau bilietų. Visiškai logiška, kad su tokia veikla susijusi rizika turėtų galiausiai tekti subjektui (ar subjektams), kuris (kurie) gauna iš jos komercinės naudos.

84. Vis dėlto, vadovaujantis visos sistemos komercine logika, būtų galima daryti prielaidą, kad atskiruose dalijimosi kodu susitarimuose tikriausiai numatoma (arba, jeigu jie tinkamai parengti, tikrai turėtų būti numatoma), kaip OAC galėtų atlyginti ir (arba) padėti CAC (arba atvirkščiai) bylinėjimosi atveju ir (arba) kompensuoti bylinėjimosi išlaidas, susijusias su kitos šalies įsipareigojimų neįvykdymu. Kita vertus, keleiviai tikriausiai neturėtų tokios galimybės padengti bylinėjimosi išlaidas arba kitaip palengvinti bylinėjimąsi tarpinio oro uosto vietoje, kuri nėra nei jų kelionės pradžios taškas, nei paskirties vieta.

85. Trečia, sprendimas dėl tarptautinės jurisdikcijos, kurį Teisingumo Teismas priims šioje byloje, turėtų būti taikytinas ne tik dviejų dalių kelionėms, bet ir kelionėms, kurias sudaro trys ar net daugiau segmentų. Hipotetiškai vertinant padalijimo į dalis požiūriu taikymą tokioms pirma apibūdintoms kelionėms, kurias vykdančios galbūt dalyvauja keli OAC, akivaizdžiai matyti praktinės problemos. Faktiškai tai reikštų, kad keleivio požiūriu jurisdikcija tikriausiai būtų nustatoma pagal vietą, kurioje

24 2013 m. vasario 26 d. Sprendimo *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, 35 ir 37 punktai.

25 2017 m. rugsėjo 7 d. Sprendimas *Bossen ir kt.*, C-559/16, EU:C:2017:644, ypač jo 29–33 punktai.

kelionė faktiškai nutrūko. Esant bet kokiai tokiai jurisdikcijai, kuri gali atsirasti atsitiktinai²⁶, pirmiau minėtas trikampis (CAC, OAC ir keleivis)²⁷ galėtų virsti tikruoju Bermudų trikampiu esant tik vienam skirtumui: atrodo, kad lėktuvai ir laivai jame dingsta tik grožinėje (mokslinės fantastikos) literatūroje, o keleivių teisės taikant tokias tarptautinės jurisdikcijos taisykles dingtų iš tikrųjų.

86. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, darau išvadą, kad tuo atveju, kai keleiviai vežami vykdamas dviejų jungiamųjų skrydžių kelionę, prievolės įvykdymo vieta pagal Reglamento Nr. 44/2001 5 straipsnio 1 dalies b punktą arba Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 1 dalies b punktą yra ir pirmosios dalies išvykimo vieta, ir antrosios dalies atvykimo vieta, jeigu ieškinys pareiškiamas atidėtą pirmąją dalį vykdžiusiam oro vežėjui, kuris nėra su keleiviu sutartį sudaręs oro vežėjas.

B. Trečiasis R. Becker ieškinys

87. Savo klausimu byloje, susijusioje su trečiuoju R. Becker ieškiniu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas prašo išaiškinti Reglamento Nr. 44/2001 5 straipsnio 1 dalies b punktą. Taip siekiama išsiaiškinti, kuris teismas turi tarptautinę jurisdikciją nagrinėti pagal Reglamentą Nr. 261/2004 pareikštą ieškinį, jungiamojo skrydžio keleivio pareikštą oro vežėjui, kurio nuolatinės buveinės vieta nėra ES.

88. Konkrečiau kalbant, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia nustatyti atitinkamos paslaugos teikimo vietą atsižvelgdamas į tai, kad nagrinėjama kelionė prasidėjo Berlyne ir nutrūko Briuselyje, nes keleivį buvo atsisakyta vežti ir jis negalėjo skristi toliau antruoju skrydžiu į Pekiną. Priešingai nei pirmųjų dviejų ieškinių, aptartų šios išvados A skirsnyje, atveju, už atsisakymą vežti atsakingas OAC buvo CAC.

89. Iš pat pradžių reikėtų pažymėti, kad pagal Reglamento Nr. 44/2001 4 straipsnio 1 dalį, „jeigu atsakovo nuolatinė gyvenamoji vieta yra ne valstybėje narėje, kiekvienos valstybės narės teismų jurisdikciją <...> nustato tos valstybės narės teisė“. Pagal Reglamento Nr. 44/2001 4 straipsnio 2 dalį „[p]rieš tokį atsakovą, bet kuris valstybėje narėje nuolat gyvenantis asmuo, neatsižvelgiant į jo pilietybę, taip pat, kaip tos valstybės narės piliečiai, gali naudotis toje valstybėje narėje galiojančiomis jurisdikcijos taisyklėmis“.

90. Neatsižvelgiant į tai, jog pasiūlyme dėl Reglamento Nr. 1215/2012 Komisija siūlė išplėsti bendrųjų tarptautinės jurisdikcijos taisyklių taikymo sritį, kad į ją patektų atsakovai iš trečiųjų šalių²⁸, cituojama nuostata Reglamente Nr. 1215/2012 iš esmės liko tokia pati kaip jo 6 straipsnis.

91. Taigi neseniai paskelbtas aiškus ES teisės aktų leidėjo pareiškimas dėl bendrųjų jurisdikcijos taisyklių taikomumo atsakovams iš trečiųjų šalių: tarptautinė jurisdikcija nagrinėjant ieškinius, pareikštus atsakovams iš trečiųjų šalių, ir toliau nustatoma pagal valstybių narių nacionalinės teisės aktus.

²⁶ Taigi faktiškai tai būtų gana glaudžiai susiję su pirmiau atmetu jurisdikcijos pagrindu, t. y. deliktu, kai dėmesys sutelkiamas į vietą, kurioje įvyko žalą sukėlęs įvykis. Žr. šios išvados 50 punktą.

²⁷ Žr. šios išvados 47 punktą.

²⁸ Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo, COM(2010) 748 *final*, 3.1.2 punkto antra įtrauka ir p. 23.

92. Kaip teisingai pažymėjo Komisija, esama tos taisyklės išimčių²⁹. Vis dėlto nė viena iš jų šioje byloje, atrodo, netaikoma. Be to, kaip teisingai pažymi Komisija, nutartyje dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą nenurodyta, kad nacionalinėje procedūrinėje teisėje būtų daroma kokia nors nuoroda į Reglamentą Nr. 44/2001, tad gali kilti diskusija dėl Sprendime *Dzodzi*³⁰ pasirinkto požiūrio taikomumo.

93. Dėl šių priežasčių manau, kad Reglamentas Nr. 44/2001 atsakovui pagrindinėje byloje netaikomas. Taigi tarptautinė jurisdikcija (arba jos nebuvimas) turi būti nustatyta pagal nacionalinės teisės normas.

94. Vis dėlto negalima ignoruoti fakto, kad nagrinėjamas ieškinys grindžiamas Reglamentu Nr. 261/2004, kuris taip pat taikomas ne ES vežėjams, kai, kaip numatyta jo 3 straipsnio 1 dalies a punkte, ieškinį pareiškia keleivis, išvykstantis „iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, kuriai taikoma Sutartis“.

95. Be to, derėtų priminti, kad tuo reglamentu siekiama geriau apsaugoti keleivius kaip vartotojus. Tai reiškia, jog nacionalinės jurisdikcijos taisyklės turi būti pagrįstai prieinamos, kad būtų galima veiksmingai užtikrinti tokią apsaugą. Pagal veiksmingumo reikalavimą valstybės narės negali padaryti taip, kad naudotis ES teisėje numatytais teisėmis taptų praktiškai neįmanoma arba pernelyg sudėtinga³¹.

96. Iš Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punkto matyti, kad pagal tą reglamentą keleiviui, kaip antai ieškovui pagrindinėje byloje, suteikiamos teisės, kuriomis galima pasinaudoti atsakovo, kaip antai atsakovo pagrindinėje byloje, atžvilgiu. Manau, kad dėl nacionalinių tarptautinės jurisdikcijos taisyklių negali nukentėti tų materialinių taisyklių veiksmingumas.

97. Vis dėlto prašymą priimti prejudicinį sprendimą patekęs teismas, remdamasis tokiais iš materialinės ES teisės normų išplaukiančiais kriterijais, turi patikrinti, ar taikytinos nacionalinės taisyklės atitinka tą reikalavimą ir ar jis pagal jas prireikus taikomas taip, kad būtų užtikrintas veiksmingas naudojimas Reglamente Nr. 261/2004 įtvirtintomis teisėmis.

98. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, dėl trečiojo R. Becker ieškinio darau išvadą, jog Reglamento Nr. 44/2001 4 straipsnį reikia aiškinti taip, kad tame reglamente nustatytos jurisdikcijos taisyklės netaikomos ne ES įsteigtam (nuolat gyvenančiam) atsakovui, kaip antai atsakovui pagrindinėje byloje. Taigi tarptautinė teismo, į kurį kreiptasi, jurisdikcija turi būti vertinama pagal teismo, į kurį kreiptasi, vietoje taikytinas taisykles. Tačiau dėl tokių nacionalinių taisyklių dėl tarptautinės jurisdikcijos pareikšti keleivio ieškinį pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnį neturi tapti praktiškai neįmanoma arba pernelyg sudėtinga.

29 Būtent išimtinė jurisdikcija pagal 22 straipsnį, kuris nėra taikomas nagrinėjamai bylai, ir sutarta teismo vieta pagal 23 straipsnį, pagal kurį viena ar kelios susitarimo dėl teismo vietos šalys nuolat gyvena (turi nuolatinę buveinę) valstybėje narėje.

30 1990 m. spalio 18 d. Sprendimo *Dzodzi*, C-297/88 ir C-197/89, EU:C:1990:360, 36 ir paskesni punktai ir 2012 m. spalio 18 d. Sprendimo *Nolan*, C-583/10, EU:C:2012:638, 45 ir paskesni punktai ir juose nurodyta jurisprudencija.

31 Dėl neseniai paskelbtos pozicijos šiuo klausimu žr., pavyzdžiui, 2016 m. gruodžio 15 d. Sprendimo *Nemec*, C-256/15, EU:C:2016:954, 49 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją. Taip pat žr. 2016 m. lapkričio 9 d. Sprendimo *ENEFI*, C-212/15, EU:C:2016:841, 30 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją.

VI. Išvados

99. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, byloje *flightright GmbH / Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo S. A.*, C-274/16, Teisingumo Teismui į *Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas, Vokietija) pateiktą klausimą siūlau atsakyti taip:

2012 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1215/2012 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo 7 straipsnio 1 dalies b punkto antrą įtrauką reikia aiškinti taip, kad tuo atveju, kai keleiviai vežami vykdant dviejų jungiamųjų skrydžių kelionę, prievolės įvykdymo vieta yra ir pirmosios dalies išvykimo vieta, ir antrosios dalies atvykimo vieta, jeigu ieškinys pareiškiamas atidėtą pirmąją dalį vykdžiusiam oro vežėjui, kuris nėra su keleiviu sutartį sudaręs oro vežėjas.

100. Byloje *Mohamed Barkan ir kt. / Air Nostrum L. A. M. S. A.*, C-448/16, Teisingumo Teismui į *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas, Vokietija) pateiktus klausimus siūlau atsakyti taip:

1. 2000 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 44/2001 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo 5 straipsnio 1 dalies a punktas aiškinamas taip, kad sąvoka „iš sutarties kylančios teisės“ apima teisę į kompensaciją pagal 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, 7 straipsnį, kurią siekiama gauti iš skrydį vykdančio oro vežėjo, kuris nėra atitinkamo keleivio su kitu oro vežėju sudarytos sutarties šalis.
2. Reglamento Nr. 44/2001 5 straipsnio 1 dalies b punkto antrą įtrauką reikia aiškinti taip, kad tuo atveju, kai keleiviai vežami vykdant dviejų jungiamųjų skrydžių kelionę, prievolės įvykdymo vieta yra ir pirmosios dalies išvykimo vieta, ir antrosios dalies atvykimo vieta, jeigu ieškinys pareiškiamas atidėtą pirmąją dalį vykdžiusiam oro vežėjui, kuris nėra su keleiviu sutartį sudaręs oro vežėjas.

101. Byloje *Roland Becker / Hainan Airlines Co. Ltd*, C-447/16, Teisingumo Teismui į *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas, Vokietija) pateiktą klausimą siūlau atsakyti taip:

Reglamento Nr. 44/2001 4 straipsnį reikia aiškinti taip, kad tame reglamente nustatytos jurisdikcijos taisyklės netaikomos ne ES įsteigtam (nuolat gyvenančiam) atsakovui, kaip antai atsakovui pagrindinėje byloje. Taigi tarptautinė teismo, į kurį kreiptasi, jurisdikcija turi būti vertinama pagal teismo, į kurį kreiptasi, vietoje taikytinas taisyklės. Tačiau dėl tokių nacionalinių taisyklių dėl tarptautinės jurisdikcijos pareikšti keleivio ieškinį pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnį neturi tapti praktiškai neįmanoma arba pernelyg sudėtinga.