



## Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA MIHALA BOBEKA [*MICHAL BOBEK*]  
SECINĀJUMI,  
sniegti 2017. gada 19. oktobrī<sup>1</sup>

**Apvienotās lietas C-274/16, C-447/16 un C-448/16**

***flightright GmbH***

**pret**

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

(*Amtsgericht Düsseldorf* (Diseldorfas pirmās instances tiesa, Vācija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

un

***Roland Becker***

**pret**

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

un

***Mohamed Barkan,***

***Souad Asbai,***

***Assia Barkan,***

***Zakaria Barkan,***

***Nousaiba Barkan***

**pret**

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

(*Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa, Vācija) lūgumi sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgumi sniegt prejudiciālu nolēmumu – Regulas (EK) Nr. 44/2001 un (ES) Nr. 1215/2012 – Jurisdikcija saistībā ar prasījumiem, kas izriet no Regulas (EK) Nr. 261/2004 – Lidojuma kavēšanās – Vairākposmu brauciens – Jēdziens “lietas, kas attiecas uz līgumu” – Pakalpojumu sniegšana – Izpildes vieta – Atbildētājs ar domicilu trešajā valstī

### I. Ievads

1. Izskatāmās lietas attiecas uz trīs kompensācijas prasībām, kuras ir celtas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004<sup>2</sup> pret aviosabiedrībām saistībā ar lidojumu kavēšanos un iekāpšanas atteikšanu dažādos savienoto lidojumu segmentos.

2. Pirmajām divām prasībām ir kopīgs temats, – pasažieriem biļetes uz maršrutu, kas ietver divus savienotus lidojumus, pārdeva līgumslēdzējs gaisa pārvadātājs (turpmāk tekstā – “LGP”). LGP pats izpildīja tikai otro lidojumu. Pirmo lidojumu izpildīja apkalpojošais gaisa pārvadātājs (turpmāk tekstā – “AGP”). Abos gadījumos kavējās pirmais reiss, kura dēļ pasažieri nokavēja savienoto lidojumu.

<sup>1</sup> Oriģinālvaloda – angļu.

<sup>2</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regula, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (OV 2004, L 46, 1. lpp.).

3. Šie faktiskie scenāriji rada divus juridiskus jautājumus. Pirmkārt, kāds raksturs ir prasībai, ko pasažieris ir cēlis pret AGP par pirmā savienotā lidojuma kavēšanos? Vai šāda prasība var tikt kvalificēta kā “lieta, kas attiecas uz līgumu” Regulu (EK) Nr. 44/2001<sup>3</sup> un (ES) Nr. 1215/2012<sup>4</sup> nozīmē, pat ja starp pasažieri un AGP nav noslēgts līgums?

4. Otrkārt, kurām tiesām ir starptautiska jurisdikcija attiecībā uz šādām kompensācijas prasībām? Pasažieri cēla prasības pret AGP Vācijas tiesās, jo Vācija bija otrā savienotā lidojuma galamērķis. Tomēr AGP izpildīja tikai pirmo lidojumu, kas netika nedz uzsākts, nedz pabeigts Vācijā.

5. Trešā prasība arī ir kompensācijas lūgums, bet tā rada atsevišķu jautājumu. Prasība ir celta pret AGP, kas ir arī pasažiera LGP attiecībā uz lidojumu, par kuru ir iesniegta sūdzība. Tomēr šajā gadījumā jautājumam par jurisdikciju ir cits raksturs, jo gaisa pārvadātāja, kurš atteica iekāpšanu, domicils ir ārpus Savienības. Tādējādi jautājums ir par to, kādi starptautiskās jurisdikcijas noteikumi ir piemērojami šādos apstākļos.

## II. Attiecīgās tiesību normas

### a) Regula Nr. 261/2004

6. Regulas Nr. 261/2004 2. panta b) punktā ir noteikts, ka “apkalpojošais gaisa pārvadātājs” ir gaisa pārvadātājs, kas veic vai plāno veikt lidojumu saskaņā ar līgumu ar pasažieri vai citas tādas juridiskas vai fiziskas personas vārdā, kurai ir līgums ar šo pasažieri”.

7. 3. panta 1. punktā ir noteikts, ka Regulu Nr. 261/2004 piemēro:

“a) pasažieriem, kas izlido no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums;

b) pasažieriem, kas izlido no trešās valsts lidostas uz lidostu kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums, ja vien viņi šajā trešā valstī nav saņēmuši atlīdzinājumu vai kompensāciju un par viņiem nav rūpējušies un ja attiecīgo reisu apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Kopienas pārvadātājs.”

8. Atbilstoši 3. panta 5. punktam Regula Nr. 261/2004 attiecas uz visiem AGP, kas sniedz pārvadājumu pakalpojumus 1. un 2. punktā minētajiem pasažieriem. 3. panta 5. punkta otrajā teikumā ir noteikts, ka, “ja [AGP], kam nav līguma ar pasažieri, pilda saistības saskaņā ar šo regulu, uzskata, ka šis pārvadātājs to dara tās personas vārdā, kurai ir līgums ar minēto pasažieri”.

9. 6. panta 1. punktā ir noteikts atbalsts, kas AGP ir jāsniedz pasažieriem lidojuma kavēšanās gadījumā, ņemot vērā tās ilgumu un lidojuma attālumu. Savukārt 7. panta 1. punktā vēl ir paredzēts vienotas likmes kompensācijas apmērs, kas ir jāizmaksā pasažieriem.

10. Regulas Nr. 261/2004 13. pants attiecas uz “tiesībām uz atlīdzinājumu”. Tajā ir paredzēts, ka, “[..] ja [AGP] izmaksā kompensāciju vai pilda citas saistības, kas izriet no šīs regulas, šīs regulas noteikumus nevar interpretēt kā tādus, kas ierobežo pārvadātāja tiesības prasīt kompensāciju no kādas personas, tostarp trešām pusēm, saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem. Šī regula nekādā ziņā neierobežo [AGP] tiesības prasīt atlīdzinājumu no ceļojuma rīkotāja vai citas personas, ar kuru minētajam pārvadātājam ir līgums. Tāpat šīs regulas noteikumus nevar interpretēt kā tādus, kas ierobežo ceļojumu rīkotāja vai trešās personas, kas nav pasažieris un ar kuru [AGP] ir līgums, tiesības prasīt atlīdzinājumu vai kompensāciju no [AGP] [..]”.

3 Padomes 2000. gada 22. decembra Regula (par jurisdikciju un spriedumu atzišanu un izpildi civillietās un komercietās (OV 2001, L 12, 1. lpp.; labojums latviešu valodā – OV L 81, 29.03.2011., 18. lpp.).

4 Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 12. decembra Regula par jurisdikciju un spriedumu atzišanu un izpildi civillietās un komercietās (OV 2012, L 351, 1. lpp.). Ar šo regulu tika aizstāta Regula Nr. 44/2001.

### **b) Regulas Nr. 44/2001 un Nr. 1215/2012**

11. Regulas Nr. 1215/2012 66. panta 1. punktā ir paredzēts, ka to piemēro tiesvedībā, kura ir uzsākta 2015. gada 10. janvārī vai pēc tam.

12. Tiesvedības lietās C-447/16 un C-448/16 tika ierosinātas pirms šī datuma. Šajā lietās vēl ir piemērojama Regula Nr. 44/2001. Uz lietu C-274/16 attiecas Regulas Nr. 1215/2012 piemērošana. Tomēr, izņemot numerāciju, šajās lietās piemērojamās abu regulu tiesību normas ir palikušas nemainīgas.

13. Saskaņā ar Regulas Nr. 44/2001 2. panta 1. punktu un Regulas Nr. 1215/2012 4. panta 1. punktu “personas, kuru domicils ir kādā dalībvalstī, var iesūdzēt minētās dalībvalsts tiesā neatkarīgi no viņu pilsonības”.

14. Atbilstoši Regulas Nr. 44/2001 4. panta 1. punktam un Regulas Nr. 1215/2012 6. panta 1. punktam, “ja atbildētāja domicils nav kādā dalībvalstī, tad katras dalībvalsts tiesu jurisdikciju [...] nosaka minētās dalībvalsts tiesību akti”<sup>5</sup>. Saskaņā ar Regulas Nr. 44/2001 4. panta 2. punktu un Regulas Nr. 1215/2012 6. panta 2. punktu “pret šādu atbildētāju visas personas, kuru domicils ir kādā dalībvalstī, neatkarīgi no viņu pilsonības var minētajā dalībvalstī – tāpat kā minētās dalībvalsts pilsoņi – izmantot tajā spēkā esošos jurisdikcijas noteikumus [...]”.

15. Abu regulu 2. iedaļā ir paredzēti noteikumi par īpašo jurisdikciju. Attiecīgās tiesību normas ir Regulas Nr. 44/2001 5. pants un Regulas Nr. 1215/2012 7. pants. Šo pantu 1. punkta a) apakšpunktā ir paredzēts, ka personu, kuras domicils ir kādā dalībvalstī, var iesūdzēt citā dalībvalstī lietās, kas attiecas uz līgumiem, – attiecīgās saistības izpildes vietas tiesās. Atbilstoši šo tiesību normu 1. punkta b) apakšpunkta otrajam ievilkumam pakalpojumu sniegšanas gadījumā attiecīgās saistības izpildes vieta ir “dalībvalstī, kur saskaņā ar līgumu pakalpojumu sniedza vai tas būtu bijis jāsniedz”.

16. Turklāt atbilstoši Regulas Nr. 44/2001 5. panta 3. punktam un Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 2. punktam “lietās, kas attiecas uz neatļautu darbību vai kvazideliktu”, jurisdikcija ir “tās vietas tiesā[m], kur iestājies vai var iestāties notikums, kas rada kaitējumu”.

### **III. Fakti, tiesvedības valsts tiesās un prejudiciālie jautājumi**

17. Katras lietas (pirmā prasība – lieta *flightright*, otrā prasība – lieta *Barkan* un trešā prasība – lieta *Becker*) fakti un tiesvedība ir izklāstīti attiecīgi A–C sadaļā.

#### **A. Lieta C-274/16, *flightright GmbH/Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA***

18. Šajā lietā pasažieri iegādājās aviobiļetes no gaisa pārvadātāja *Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG* (turpmāk tekstā – “*Air Berlin*”) braucienam, ko veidoja divi lidojumi – no *Ibiza* [Ibiza] (Spānija) uz *Diseldorfu* (Vācija) ar starpnosēšanos *Palmā de Maļorkā* (Spānija). Pirmo lidojumu izpildīja *Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA* (turpmāk tekstā – “*Air Nostrum*”). Otro lidojumu veica *Air Berlin*. Pirmais lidojums kavējās, tādēļ pasažieri nokavēja savu savienoto reisu. Galu galā *Diseldorfā* viņi ieradās ar 13 stundu nokavēšanos.

19. Pasažieri cedēja no Regulas Nr. 261/2004 izrietošo prasījumu saistībā ar lidojuma kavēšanos *flightright GmbH* (turpmāk tekstā – “*flightright*”). *Flightright* lūdz kompensāciju no *Air Nostrum* EUR 500 apmērā, kā arī nokavējuma procentus (turpmāk tekstā – “pirmā prasība – lieta *flightright*”).

<sup>5</sup> Ievērojot Regulas Nr. 1215/2012 18. panta 1. punktu, 21. panta 2. punktu, kā arī 24. un 25. pantu un Regulas Nr. 44/2001 22. un 23. pantu.

20. *Flightright* cēla prasību *Amtsgericht Düsseldorf* (Diseldorfas pirmās instances tiesa, Vācija). Šī tiesa apšaubā savu starptautisko jurisdikciju izlemt lietu. Konkrētāk, tā vēlas noskaidrot, vai galamērķis Diseldorfa ir uzskatāms par izpildes vietu Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 1. punkta b) apakšpunkta izpratnē. Tas tā ir tādēļ, ka kavējās pirmais lidojums, kas netika nedz uzsākts, nedz pabeigts Vācijā un ko izpildīja gaisa pārvadātājs, ar kuru nebija noslēgts gaisa pārvadājuma līgums.

21. Šajos apstākļos *Amtsgericht Düsseldorf* (Diseldorfas pirmās instances tiesa) apturēja tiesvedību un uzdeva Tiesai šādu jautājumu:

“Vai pasažieru pārvadāšanas gadījumā gaisa satiksmes pakalpojumu maršrutā, ko veido divi lidojumi bez vērā ņemamas uzturēšanās pārsēšanās lidostā, otrās maršruta daļas ielidošanas vieta ir jāuzskata par izpildes vietu atbilstoši [Regulas Nr. 1215/2012] 7. panta 1. punkta a) apakšpunktam, ja prasība ir celta pret pirmās maršruta daļas, kurā ir noticis pārkāpums, apkalpojošo gaisa pārvadātāju, bet pārvadājumu otrajā maršruta daļā ir veicis cits gaisa pārvadātājs?”

### **B. Lieta C-448/16, Mohamed Barkan u.c./Air Nostrum L.A.M. SA**

22. *M. Barkan*, viņa sieva un viņu trīs bērni (turpmāk tekstā – “*M. Barkan* u.c.”) arī iegādājās aviobiļetes uz braucieniem, ko veido divi savienotie lidojumi – no Meliljas [*Melilla*] (Spānija) uz Frankfurti pie Mainas (Vācija) ar nosēšanos Madridē (Spānija). Gaisa pārvadājumu līgums tika noslēgts ar *Iberia Líneas Aéreas de España* (turpmāk tekstā – “*Iberia*”). Pirmo lidojumu no Meliljas uz Madridi izpildīja *Air Nostrum*, savukārt otro no Madrides uz Frankfurti pie Mainas veica *Iberia*. Lidojums no Meliljas uz Madridi kavējās, tādēļ pasažieri nokavēja savienoto reisu un ieradās savā galamērķī (Frankfurtē pie Mainas) četras stundas vēlāk.

23. Šie pasažieri cēla prasību pret *Air Nostrum*, lūdzot atlīdzināt EUR 250 atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 7. panta 1. punkta a) apakšpunktam. *M. Barkan* lūdz atlīdzināt arī EUR 100 par ēdienu un kavēšanās laikā veiktajiem telefona zvaniem kopā ar procentiem (turpmāk tekstā – “otrā prasība – lieta *Barkan*”).

24. Pirmās instances tiesa apmierināja šo prasību. Tomēr apelācijas instancē prasība tika noraidīta. Apelācijas instances tiesa uzskatīja, ka Vācijas tiesām nav starptautiskās jurisdikcijas. Šī tiesa uzskatīja, ka nav iekšzemes izpildes vietas Regulas Nr. 44/2001 nozīmē. Konkrētā prasība attiecās uz pirmā lidojuma no Meliljas uz Madridi kavēšanos, un līdz ar to tā uzskatīja tikai šīs divas vietas par atbilstošām izpildes vietām.

25. *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa, Vācija), kura izskata kasācijas sūdzību, norāda, ka šajā lietā Vācijas tiesu starptautiskā jurisdikcija var tikt noteikta tikai gadījumā, ja attiecīgā pakalpojuma izpildes vieta ir Vācija. To nosaka, ņemot vērā apstākli, vai tiesiskās attiecības starp prasītājiem pamatlietā un *Air Nostrum* var tikt kvalificētas kā līgumiskas, neraugoties uz to, ka starp šiem pasažieriem un *Air Nostrum* nav tiešu līgumattiecību.

26. Šajos apstākļos *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa) apturēja tiesvedību un uzdeva Tiesai šādus jautājumus:

“1) Vai [Regulas (Nr. 44/2001) 5. panta 1. punkta a) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka jēdziens “lietas, kas attiecas uz līgumiem” attiecas arī uz tādu prasījumu par kompensāciju saskaņā ar [Regulas Nr. 261/2004] 7. pantu, kas tiek izvirzīts pret apkalpojošo gaisa pārvadātāju, kurš nav līguma ar attiecīgo pasažieri līgumslēdzēja puse?”

2) Ciktāl ir piemērojams [Regulas Nr. 44/2001] 5. panta 1. punkts:

Vai, personas pārvaldājot ar diviem lidojumiem un personai pārsēšanās lidostā neuzturoties vērā ņemamu laiku, pasažiera galamērķis ir jāuzskata par izpildes vietu atbilstoši [Regulas Nr. 44/2001] 5. panta 1. punkta b) apakšpunkta otrajam ievilkumam arī tad, ja prasībā izvirzītais prasījums par kompensāciju saskaņā ar [Regulas Nr. 261/2004] 7. pantu ir balstīts uz pirmajā saistītā lidojuma reisā radušos traucējumu un prasība ir celta pret pirmā lidojuma apkalpojošo gaisa pārvaldātāju, kas nav pārvaldājumu līguma līgumslēdzēja puse?”

### **C. Lieta C-447/16, Roland Becker/Hainan Airlines Co. Ltd**

27. *R. Becker* noslēdza gaisa pārvaldājumu līgumu ar gaisa pārvaldātāju *Hainan Airlines Co. Ltd* (turpmāk tekstā – “*Hainan Airlines*”) braucienam, ko veido divi savienoti lidojumi. Šī gaisa pārvaldātāja domicils ir ārpus Savienības teritorijas. Pirmais savienotais lidojums bija reiss no Berlīnes Tēgeles [*Tegele*] lidostas (Vācija) uz Briseli (Beļģija), bet otrs bija savienotais lidojums no Briseles uz Pekinu (Ķīna). *R. Becker* reģistrējās abiem lidojumiem Berlīnes lidostā un saņēma attiecīgās iekāpšanas kartes. Viņa bagāža arī tika reģistrēta līdz Pekinai. Pirmo lidojumu izpildīja *Brussels Airlines* saskaņā ar grafiku. Tomēr Briseles lidostā viņam tika atteikta iekāpšana otrajā reisā uz Pekinu, ko izpildīja *Hainan Airlines*.

28. *R. Becker*, ceļot prasību pret *Hainan Airlines* Vācijā, saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 7. panta 1. punkta c) apakšpunktu lūdza kompensāciju EUR 600 apmērā kopā ar procentiem un tiesāšanās izdevumiem (turpmāk tekstā – “trešā prasība – lieta *Becker*”).

29. Pirmās instances tiesa noraidīja prasību, pamatojoties uz to, ka Vācijas tiesām nav starptautiskās jurisdikcijas. Apelācijas instances tiesa nonāca pie tāda paša secinājuma. Pēdējā uzskatīja, ka nav iekšzemes izpildes vietas, jo pirmais reiss no Berlīnes uz Briseli un reiss no Briseles uz Pekinu bija divi atsevišķi lidojumi atbilstoši Regulai Nr. 261/2004. Konkrētā prasība attiecas vienīgi uz brauciena daļu no Briseles uz Pekinu, – līdz ar to par izpildes vietu tika uzskatīta Brisele. Šī tiesa arī norādīja, ka *Hainan Airlines* nav reģistrēta Vācijā un tādēļ nevar tikt pamatota Vācijas tiesu starptautiskā jurisdikcija. Tā kā konkrētais līgums attiecas uz pakalpojumu sniegšanu, jurisdikcija var rasties tikai saskaņā ar Regulas Nr. 44/2001 5. panta 1.punkta a) apakšpunktu un 5. panta 1. punkta b) apakšpunkta otro ievilkumu.

30. *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa, Vācija), kura izskata kasācijas sūdzību, norāda, ka tas, vai Vācijas tiesām ir vai nav starptautiskā jurisdikcija, ir atkarīgs no tiesisko attiecību starp *R. Becker* un *Hainan Airlines* rakstura. Tas ir arī atkarīgs no tā, vai Berlīne, pirmā savienotā reisa izlidošanas vieta, var tikt uzskatīta par izpildes vietu saskaņā ar Regulu Nr. 44/2001.

31. Šajos apstākļos *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa) apturēja tiesvedību un uzdeva Tiesai šādu jautājumu:

“Vai, personas pārvaldājot ar diviem lidojumiem un personai pārsēšanās lidostā neuzturoties vērā ņemamu laiku, pirmā saistītā lidojuma reisa izlidošanas vieta ir jāuzskata par izpildes vietu atbilstoši [Regulas Nr. 44/2001] 5. panta 1. punkta b) apakšpunkta otrajam ievilkumam arī tad, ja prasībā izvirzītais prasījums par kompensāciju saskaņā ar [Regulas Nr. 261/2004] 7. pantu ir balstīts uz otrajā saistītā lidojuma reisā radušos traucējumu un prasība ir celta pret pārvaldājumu līguma līgumslēdzēju pusi, kas gan ir apkalpojošais gaisa pārvaldātājs otrā, bet ne pirmā lidojuma gadījumā?”

#### IV. Tiesvedība Tiesā

32. Attiecībā uz pirmo prasību – lietu *flightright* – rakstveida apsvērumus iesniedza *flightright*, *Air Nostrum*, Portugāles valdība un Eiropas Komisija. Attiecībā uz otro prasību – lietu *Barkan* – rakstveida apsvērumus iesniedza *M. Barkan* u.c., *Air Nostrum*, Šveices Konfederācija un Komisija. Attiecībā uz trešo prasību – lietu *Becker* – rakstveida apsvērumus iesniedza *R. Becker*, Šveices Konfederācija un Komisija.

33. *M. Barkan* u.c., *flightright*, *Air Nostrum*, Francijas valdība, kā arī Komisija tika uzklauti 2017. gada 6. jūlija kopīgajā tiesas sēdē.

#### V. Novērtējums

34. Šie secinājumi ir strukturēti šādi: pirmā prasība – lieta *flightright* – un otrā prasība – lieta *Barkan* – ietilpst vai nu Regulas Nr. 44/2001, vai Regulas Nr. 1215/2012 piemērošanas jomā. Līdz ar to vispirms es izvērtēšu divus juridiskos jautājumus, kas ir saistīti ar šiem prasījumiem, – vai kompensācijas prasība ir lieta, kas attiecas uz līgumu (A.1.), un kas ir jāuzskata par šāda līguma izpildes vietu (A.2.). Pēc tam es pievērsīšos jautājumam par starptautisko jurisdikciju trešās prasības – lietas *Becker* – gadījumā (B).

##### A. Par pirmo prasību – lietu *flightright* – un otro prasību – lietu *Barkan*

35. Kā var tikt noteikta dalībvalsts, kuras tiesām ir starptautiska jurisdikcija izskatīt prasības pret apkalpojošo gaisa pārvadātāju, kas nav gaisa pārvadātājs, ar kuru pasažieriem ir līgums?

36. Lai to noteiktu, ir jākonstatē piemērojamās jurisdikcijas pamats (1) un pēc tam šī pamata ietvaros ir jānoskaidro starptautiskā tiesa, kas var izskatīt šādas prasības, ņemot vērā Tiesas nolēmumu lietā *Rehder*<sup>6</sup>. Šis nolēmums attiecas uz tiešajiem lidojumiem. Līdz ar to rodas jautājums, kā to piemērot vairākposmu braucienā (2).

##### 1. Par piemērojamās jurisdikcijas pamatu

###### a) Par prasījuma raksturu

37. Regulā Nr. 261/2004 ir paredzētas tiesības, ko pasažieri var izmantot pret apkalpojošo gaisa pārvadātāju, ja iestājas kāda no tajā minētajām situācijām. Tomēr ir pilnībā saprotami, ka pašā šajā regulā nav konkretizēts no tās izrietošo prasījumu raksturs Regulu Nr. 44/2001 un Nr. 1215/2012 piemērošanai.

38. Šķiet, attiecīgās atbildētājas pamatlietā *Air Nostrum* domicils ir Spānijā. Tādēļ Vācijas tiesu starptautiskā jurisdikcija nevar tikt balstīta uz *vispārējo* jurisdikcijas pamatu atbilstoši Regulas Nr. 44/2001 2. panta 1. punktam un Regulas Nr. 1215/2012 4. panta 1. punktam.

6 Spriedums, 2009. gada 9. jūlijs, *Rehder* (C-204/08, EU:C:2009:439, 47. punkts).

39. Pievēršoties *īpašās* jurisdikcijas pamatam, vispirms ir jāatgādina, ka šajā lietā nav arī piemērojams Regulas Nr. 44/2001 un Nr. 1215/2012 paredzētais īpašās jurisdikcijas pamats attiecībā uz patērētājiem. Protams, Regula Nr. 261/2004 ir instruments, kurā ir paredzēta augsta līmeņa aizsardzība pasažieriem<sup>7</sup>. Tomēr Regulas Nr. 44/2001 16. panta 1. punktā un Regulas Nr. 1215/2012 18. panta 1. punktā patērētājiem paredzētais jurisdikcijas pamats saskaņā ar Regulas Nr. 44/2001 15. panta 3. punktā un Regulas Nr. 1215/2012 17. panta 3. punktā skaidri noteiktajiem izslēgtajiem gadījumiem ir piemērojams tikai pārvadājumu līgumiem, kuros par kopēju cenu ir paredzēts *apvienot* ceļošanu un izmitināšanu. Ņemot vērā iesniedzējtiesas norādītos apstākļus, tas tā nav attiecībā uz konkrētajiem līgumiem pamatlietā.

40. Tā kā citi Regulas Nr. 44/2001 un Nr. 1215/2012 minētie jurisdikcijas pamati nešķiet būtiski, Vācijas tiesu starptautiskā jurisdikcija var tikt izvērtēta, ņemot vērā tikai īpašās jurisdikcijas pamatu attiecībā uz līgumiem vai neatļautām darbībām.

41. Savā nolēmumā par prejudiciālu jautājumu uzdošanu saistībā ar otro prasību – lietu *Barkan – Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa) uzskata, ka konkrētie prasījumi ir likumīgas prasības, kas ir celtas saskaņā ar līgumu. Pamatojoties uz esošo līgumu ar LGP, pasažieri pamatlietā izmanto tiesības, kuras tieši neizriet no viņu pārvadājumu līguma, bet kas ir paredzētas Regulā Nr. 261/2004. Iespēju īstenot šīs tiesības paredz gaisa pārvadājumu līgums un apstiprināta rezervācija. Līdz ar to, kopumā ņemot, lieta attiecas uz līgumu.

42. *Flightright, M. Barkan* u.c., kā arī Francijas valdība un Šveices Konfederācija uzskata, ka konkrētie prasījumi ietilpst jēdzienā “lietas, kas attiecas uz līgumu”, Regulu Nr. 44/2001 vai Nr. 1215/2012 izpratnē. Būtībā *flightright*, kā arī *M. Barkan* u.c. norāda uz prasījumu līgumisko pamatu, neraugoties uz līguma starp viņiem un *Air Nostrum* neesamību.

43. Francijas valdība pamatojas uz Tiesas judikatūru par jēdzienu “lietas, kas attiecas uz līgumu” kā tādu, kas ir attiecināma arī uz prasījumiem, kuri ir izvirzīti pret trešo personu, kura ir piekritusi izpildīt saistības, par kurām citi ir vienojušies. Šī valdība arī norāda, ka konkrēto prasījumu līgumisko pamatu apstiprina Regulas Nr. 261/2004 3. panta 5. punktā minētais “starpniecības” noteikums.

44. Tāpat, atsaucoties uz Tiesas judikatūru un pēdējo minēto Regulas Nr. 261/2004 noteikumu, Šveices Konfederācija apgalvo, ka Regulā Nr. 261/2004 paredzētā likumīgā LGP saistību nodošana AGP aplicina, ka konkrētie prasījumi ir līgumiska rakstura prasījumi.

45. Principā Komisija ir nonākusi pie tāda paša secinājuma. Komisija norāda, ka saskaņā ar Regulu Nr. 261/2004 AGP ir atbildīgs par tajā noteiktajām saistībām, kuras uzņēmis LGP. Nav nozīmes apstāklim, ka attiecīgās pasažieru tiesības ir paredzētas regulā, nevis līgumā. Tas tā ir tādēļ, ka tās ir pienācīgas līguma neizpildes tiesiskās sekas.

46. Šķiet, *Air Nostrum* piekrīt apgalvojumam, ka konkrētie prasījumi var tikt kvalificēti kā līgumiski (lai gan savos rakstiskajos apsvērumos par pirmo prasību – lietu *flightright* – tā uzsver līgumiskas saiknes neesamību). Tomēr tā apgalvo, ka tā ir atbildīga tikai par to reisu, ko tā faktiski veica un kura izpilde nenotika Vācijā.

<sup>7</sup> Skat. Regulas Nr. 261/2004 preambulas 1.–4. apsvērumu, kā arī spriedumus, 2006. gada 10. janvāris, *IATA un ELFAA* (C-344/04, EU:C:2006:10, 69. punkts); 2009. gada 19. novembris, *Sturgeon* u.c. (C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716, 44., 49. un 60. punkts), un 2012. gada 23. oktobris, *Nelson* u.c. (C-581/10 un C-629/10, EU:C:2012:657, 72. un 74. punkts).

b) Līgums vai neatļauta darbība?

47. Kā tas izriet no iesniedzējtiesu sniegtās, kā arī tiesas sēdē apstiprinātās informācijas, būtībā pastāv “trijstūra” situācija ar trīs darbojošajiem personām (LGP – AGP – pasažieris) un diviem līgumiem: pārvadājumu līgumu starp LGP un pasažieri un šķietamu ierasto praksi – vispārējo pamatlīgumu starp LGP un AGP. Tomēr pasažieri un atbildētājs AGP nav *tieši* noslēguši nekādu līgumu<sup>8</sup>.

48. Ņemot vērā šos faktiskos un juridiskos apstākļus, iesniedzējtiesai saistībā ar otro prasību – lietu *Barkan* – ir šaubas, vai prasījums, kas ir izvirzīts pret subjektu, kurš nav attiecīgā līguma līgumslēdzēja puse, var tikt kvalificēts kā tāds, kas izriet no līguma.

49. Šo tiesvedību gaitā tika apspriestas divas iespējas, kā varētu novērtēt konkrēto prasījumu raksturu.

50. Pirmkārt, varētu uzskatīt, ka šie prasījumi izriet no delikta/neatļautas darbības. Tā kā starp pasažieri un AGP nav noslēgts nekāds līgums, prasība pret AGP ir celta, jo tas neizpildīja savas saistības saskaņā ar Regulu Nr. 261/2004. Līdz ar to, lai noteiktu starptautisko jurisdikciju, var interpretēt, ka prasījums izriet no likuma pārkāpuma, – saistību saturs, to neizpildes sekas, kā arī atbildētāja identitāte ir noteikti Regulā Nr. 261/2004<sup>9</sup>.

51. Otrkārt, kā par to tika diskutēts tiesas sēdē, prasījumu līgumiskais raksturs ir interpretējams vai nu kā izrietošs no zināma veida *tieši neizteikta* līguma starp AGP un pasažieri<sup>10</sup>, vai kā vispārējs pamatlīgums (par kopīgu kodu izmantošanu vai cita veida sadarbību) starp LGP un AGP, uzskatot to par *līgumu par labu trešajai personai*, proti, pasažierim.

52. Uzskatu, ka prasījumi tiešām ir līgumiska, nevis neatļautas darbības rakstura prasījumi. Tomēr jāatzīst, ka tieši neizteikta līguma vai līguma par labu trešajai personai skaidrojumi man šķiet apgrūtināši un problemātiski. Manuprāt, atbilde uz jautājumu, kāpēc saskaņā ar abu Regulu Nr. 44/2001 un Nr. 1215/2012 sistēmu prasījumi ir līgumiska rakstura, ir vienkāršāka.

53. Vispirms Regulas Nr. 44/2001 5. panta 1. punkta a) apakšpunkta un Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 1. punkta a) apakšpunkta formulējums ir samērā atvērts, paredzot, ka personu, kuras domicils ir kādā dalībvalstī, var iesūdzēt citā dalībvalstī “lietās, kas *attiecas uz līgumiem*”<sup>11</sup>. Šajā formulējumā, arī citu valodu redakcijās<sup>12</sup>, ir skaidra atsauce uz “*lietām*, kas attiecas uz līgumiem”, nevis “līgumslēdzēju pusi”.

54. Manā izpratnē Regulas Nr. 44/2001 5. panta 1. punkta a) apakšpunktā un Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 1. punkta a) apakšpunktā minētais noteikums par jurisdikciju ir balstīts uz prasības *pamatu*, nevis lietas dalībnieku *identitāti*. Svarīgi ir tas, vai apstrīdēto tiesību un saistību pamatā esošais sākotnējais avots un prasības celšanas pret konkrēto atbildētāju iemesls izriet no

8 Situācija ir pat vēl sarežģītāka attiecībā uz prasītāju pirmās prasības – lietas *flightright* gadījumā. Šī prasītāja nav tā pārvadājuma līguma līgumslēdzēja puse, ko noslēdza LGP un pasažieri, kuri cedēja konkrēto prasījumu.

9 Kas nozīmētu, ka piemērojams ir Regulas Nr. 44/2001 5. panta 3. punkts un Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 2. punkts. Saskaņā ar šīm tiesību normām tiesas, kurām ir starptautiska jurisdikcija, ir tās vietas tiesas, kur iestājies vai var iestāties notikums, kas rada kaitējumu. Tiesa par šo vietu ir noteikusi gan vietu, kur kaitējums ir materializējies, gan vietu, kur iestājies šo kaitējumu radījušais notikums. Kā nesenu norādi, piemēram, skat. spriedumu, 2015. gada 22. janvāris, *Hejduk* (C-441/13, EU:C:2015:28, 18. punkts un tajā minētā judikatūra). Par sākotnēji formulēto principu skat. spriedumu, 1976. gada 30. novembris, *Bier* (21/76, EU:C:1976:166, 19., 24. un 25. punkts).

10 Tika ierosināts, ka šāda tieši neizteikta līguma esamība izrietētu, apvienojot pārvadājumu līgumu, kas noslēgts starp pasažieri un LGP, no vienas puses, un vispārējo pamatlīgumu starp LGP un AGP, no otras puses.

11 Mans izcēlums.

12 Piemēram, vācu valodā: “wenn ein Vertrag oder Ansprüche aus einem Vertrag den Gegenstand des Verfahrens bilden”, franču valodā: “en matière contractuelle”, spāņu valodā: “en materia contractual”, itāļu valodā: “in materia contrattuale” un čehu valodā: “pokud předmět sporu tvoří smlouva nebo nároky ze smlouvy”.



līguma. Ja tas tā ir, izrietošā prasība, kas vērsta uz to izmantošanu, ir “lieta, kas attiecas uz līgumu”, pat ja, kā nereti tas ir tiesību normu par patērētāju aizsardzību gadījumā, tiesību un saistību, kas konkrēti tiek izmantotas individuālajā gadījumā, “ierakstīšanu” (proti, to piemērošanu bez atkāpes) līgumā nosaka ar obligātajām tiesību normām.

55. Regulās Nr. 44/2001 un Nr. 1215/2012 ir divas sistēmiskas analogijas, kas apstiprina šo aspektu. Pirmkārt, līdzīgi jēdziena “lietas, kas attiecas uz apdrošināšanu” interpretācijai, svarīgi ir tas, ka attiecīgais prasītājs izmanto tiesības, kas izriet no apdrošināšanas līguma, nevis tas, vai viņš vai viņa ir vai nav līgumslēdzēja puse<sup>13</sup>. Otrkārt, tāpat var norādīt uz lietām par tiesību un saistību pārņemšanu attiecībā uz trešo personu prasījumiem. Īpašos apstākļos trešā persona var stāties citas personas vietā, lai īstenotu prasījumus, kuri izriet no tiesiskajām attiecībām, kur prasītājs nav to puse. Tātad trešā persona, kura izmanto tiesības, kas izriet no sākotnējā līguma, ir tiesīga<sup>14</sup> tā rīkoties saskaņā ar jurisdikcijas pamatu lietās, kas attiecas uz līgumu, pat ja tā pati nav sākotnējā līgumslēdzēja puse<sup>15</sup>. Kā Komisija ir norādījusi, spriedumā lietā *Frahuil* Tiesa principā neizslēdza, ka jēdziens “lietas, kas attiecas uz līgumu”, varētu tikt attiecināts uz situāciju, kurā trešā persona ir cēlusi prasību pret vienu no līgumslēdzējām pusēm, pamatojoties uz prasījuma likumīgu cesiju trešai personai – prasītājam, ja var noteikt, ka atbildētājs apstiprina attiecīgās saistības<sup>16</sup>. Minētais no jauna apliecina, ka, lai lieta ietilptu Regulas Nr. 44/2001 5. panta 1. punktā vai Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 1. punktā paredzētajā jurisdikcijas pamatā, prasījumam nav obligāti jābūt sākotnējā līguma pušu starpā, – tas tā ir, ja ir līgumisks pamats, balstoties uz ko šī trešā persona var celt prasību vai var tikt saukta pie atbildības par to saistību izpildi, ko šī trešā persona ir uzņēmusies ar līgumu vai kas ir noteiktas tai par labu.

56. Otrkārt, vispārīgā līmenī, pārvadājot pasažieri, AGP, ar kuru nav noslēgts līgums, izpilda līgumiskas izcelsmes saistības. Pasažiera pārvadāšana nav nekādas likumīgas AGP saistības. Šajā ziņā norādu, ka Tiesa ir noteikusi, ka jēdziens “lietas, kas attiecas uz neatļautu darbību vai kvazideliktu” Regulas Nr. 44/2001 5. panta 3. punkta izpratnē, ietver visus pieteikumus par atbildētāja atbildības noteikšanu, kuri *nav* saistīti ar “lietām, kas attiecas uz līgumiem” šīs regulas 5. panta 1. punkta a) apakšpunkta izpratnē<sup>17</sup>.

57. Savukārt prasības, kuras tā vai citādi *attiecas* uz līgumu, ietilpst Regulas Nr. 44/2001 5. panta 1. punkta un Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 1. punkta piemērošanas jomā.

58. Tā nonāku pie trešā konkrētā līmeņa aspekta. Nav šaubu, ka konkrēto prasību celšanas galvenais iemesls un mērķis ir izmantot materiālās tiesības pret AGP par gaisa pārvadājumu līguma nosacījumu pienācīgu neizpildi. Nav strīda par to, ka *Air Nostrum* kā AGP, kas nav noslēdzis līgumu, piekrita pārvadāt pasažierus, kas ir prasītāji, no punkta A uz punktu B, izpildot līgumu, kas noslēgts starp pasažieri un LGP.

59. Pasažieri izvērza savus prasījumus pret AGP, jo tas brīvprātīgi rīkojās LGP vārdā Regulas Nr. 261/2004 3. panta 5. punkta otrā teikuma izpratnē. Bez šādas piekrišanas AGP, kas nav noslēdzis līgumu, neuzņemtu pasažieri uz lidmašīnas klāja. Neesot līgumam starp pasažieri un LGP, tiesību likumīgais pamats, proti, Regula Nr. 261/2004, nebūtu pietiekams, lai prasība tiktu apmierināta.

13 Skat. arī manus secinājumus lietā *MMA IARD* (C-340/16, EU:C:2017:396, it īpaši 36. un 37. punkts).

14 Vēlos skaidri uzsvērt, ka šajā gadījumā ir domāts, ka apstākļi, ka prasību ir cēlusi “puse, kas nav” līgumslēdzēja puse, pēkšņi negroza šī prasījuma pamatu no līgumiska uz neatļautas darbības pamatu vai kaut kā tamlīdzīgi. Tas, vai šāda tiesību un saistību pārņemšana ietvers vai neietvers īpašās jurisdikcijas noteikuma, ko var izmantot tikai vājākā puse (tāda kā patērētājs), nodošanu (saglabāšanu), ir pavisam cits jautājums, kas vispār netiek apspriests izskatāmajās lietās.

15 Par jurisdikcijas noteikumiem, ko prasītājs prasījuma cesionārs var izmantot saskaņā ar Regulu Nr. 261/2004, skat. ģenerālvokātes E. Šarpstones [E. Sharpston] secinājumus lietā *Flight Refund* (C-94/14, EU:C:2015:723, 60. punkts).

16 Spriedums, 2004. gada 5. februāris, *Frahuil* (C-265/02, EU:C:2004:77, 25. punkts); skat. arī spriedumu, 2013. gada 14. marts, *Česká spořitelna* (C-419/11, EU:C:2013:165, 46. un 47. punkts).

17 Spriedums, 2013. gada 18. jūlijs, *ÖFAB* (C-147/12, EU:C:2013:490, 32. punkts un tajā minētā judikatūra).

60. Līdz ar to kopumā kompensācijas prasība pret AGP ir “lieta, kas attiecas” uz gaisa pārvadājumu līgumu, kurš noslēgts starp pasažieri un LGP. Galu galā vispārīgi ir akceptēts, ka dažādi “apakšlīgumu” vai “ārpakalpojumu” līgumu veidi starp sākotnējo līgumslēdzēju pusi (pilnvarotāju) un tā iespējamām starpniekiem negroza pilnvarotāja uzņemto saistību raksturu vai jomu.

61. Tādēļ, ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, secinu, ka Regulas Nr. 44/2001 5. panta 1. punkta a) apakšpunkts un Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 1. punkta a) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka jēdziens “lietas, kas attiecas uz līgumiem” ir attiecināms uz kompensācijas prasību, kura celta saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 7. pantu pret apkalpojošo gaisa pārvadātāju, kas nav attiecīgā pasažiera ar citu pārvadātāju noslēgtā līguma līgumslēdzēja puse.

## 2. Par tiesu, kas var izskatīt prasības, kuras ir celtas pret apkalpojošo gaisa pārvadātāju

### a) Spriedums *Rehder*

62. Spriedumā lietā *Rehder*<sup>18</sup> Tiesa pauda viedokli par starptautisko jurisdikciju<sup>19</sup> saistībā ar prasījumiem, kas izriet no Regulas Nr. 261/2004 un ko izvirza pasažieris, kurš ir noslēdzis pārvadājuma līgumu ar *vienu* gaisa pārvadātāju, kas bija arī attiecīgā atceltā *tiešā* lidojuma AGP. Tiesa noteica, ka tiesa, kuras kompetencē ir izskatīt prasību, ir tā, kuras jurisdikcijā atrodas minētajā līgumā paredzētā lidmašīnas izlidošanas *vai* ielidošanas vieta. Galīgā izvēle starp šīm abām vietām būs jāizdara prasītājam.

63. Tiesa secināja, ka abām šīm vietām ir pietiekama tuvumā esamības saikne ar prāvas materiālajiem elementiem. Lai to secinātu, Tiesa ņēma vērā atbilstošos pakalpojumus, kas tiek sniegti šajā ziņā, proti, “pasažieru reģistrāciju, kā arī iekāpšanu lidmašīnā un viņu uzņemšanu uz lidmašīnas klāja izlidošanas vietā, kas ir paredzēta attiecīgajā pārvadājuma līgumā, gaisa kuģa izlidošanu paredzētajā laikā, pasažieru un viņu bagāžas pārvešanu no izlidošanas vietas uz ielidošanas vietu, pasažieru apkalpošanu lidojuma laikā un, visbeidzot, pasažieru izkāpšanu”. Tiesa uzskatīja, ka minētajā neietilpst “pārsēšanās vietas, jo tām nav “pietiekamas saiknes ar galvenajiem pakalpojumiem, kas izriet no [attiecīgā] līguma”<sup>20</sup>.

64. Apsverot tiešā lidojuma izlidošanas un ielidošanas vietas nozīmi lietā *Rehder*, Tiesa norādīja, ka “gaisa pārvadājumi to rakstura dēļ ir pakalpojumi, kas sniegti nenodalāmi un vienoti [...], kas nozīmē, ka šādā gadījumā saskaņā ar ekonomisko kritēriju nevar nošķirt atsevišķu [galvenā pakalpojuma] daļu, kurš tiek sniegts konkrētā vietā”<sup>21</sup> (atšķirībā no izpildes vietas noteikšanas, piegādājot preces vairākās vietās)<sup>22</sup>.

65. Turklāt Tiesa pārbaudīja, vai tās secinājums atbilst tuvumā esamības un paredzamības mērķim, kā arī tiesiskajai noteiktībai. Šajā ziņā Tiesa norādīja, ka iespēja izvēlēties no tikai divām jurisdikcijām ļauj abām pusēm viegli noteikt tiesas, kurās var vērsties ar prasību.

18 Spriedums, 2009. gada 9. jūlijs, *Rehder* (C-204/08, EU:C:2009:439).

19 Pilnības labad ir jānorāda, ka Savienībā ir piemērojami divi noteikumu kopumi, lai noteiktu starptautisko jurisdikciju saistībā ar prasībām, ko pasažieri ir cēlušies pret gaisa pārvadātājiem, – noteikumi, kuri ir paredzēti Konvencijā par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, kura EK vārdā apstiprināta ar Padomes 2001. gada 5. aprīļa Lēmumu 2001/539/EK (OV 2001, L 194, 38. lpp.), (turpmāk tekstā – “Monreālas konvencija”) un iestenojošais Savienības regulējums, kā arī noteikumi, kas paredzēti Regulās Nr. 44/2001 un Nr. 1215/2012. Izskatāmo lietu faktiskajos apstākļos un ievērojot Tiesas pastāvīgo judikatūru, šajās lietās nozīme ir tikai pēdējiem tiesību aktiem. Kā Tiesa to nesen ir norādījusi, “uz tiesībām, kas pamatotas attiecīgi ar Regulu Nr. 261/2004 un Monreālas konvencijas prasībām, attiecas dažādi regulējumi, [tādēļ] šajā konvencijā ietvertās jurisdikcijas normas nav piemērojamas prasījumiem, kas celti, pamatojoties tikai uz Regulu Nr. 261/2004, un tie jāpārbauda atbilstoši Regulai Nr. 44/2001”. Spriedums, 2016. gada 10. marts, *Flight Refund* (C-94/14, EU:C:2016:148, 46. punkts un tajā minētā judikatūra).

20 Spriedums, 2009. gada 9. jūlijs, *Rehder* (C-204/08, EU:C:2009:439, 40. punkts).

21 Spriedums, 2009. gada 9. jūlijs, *Rehder* (C-204/08, EU:C:2009:439, 42. punkts).

22 Spriedums, 2007. gada 3. maijs, *Color Drack* (C-386/05, EU:C:2007:262, 40.–42. punkts).

b) *Sprieduma Rehder attiecināšana uz vairākposmu braucieniem*

66. Izskatāmās lietas no lietas *Rehder* atšķiras divos aspektos. Pirmkārt, attiecīgie lidojumi pamatlietā ir vairākposmu braucieni, nevis tiešie lidojumi. Otrkārt, AGP, kas ir atbildētājs, nav pasažieru LGP.

67. Atbildētājs AGP (*Air Nostrum*) neizpildīja nevienu lidojumu, kas izlido no vai ielido Vācijā, kura bija otrā lidojuma un attiecīgi visa maršruta galamērķis. Vienlaikus šis reiss, ko izpildīja atbildētājs AGP, bija daļa no visa maršruta, kura mērķis bija pasažieru pārvadāšana *in fine* no Spānijas uz Vāciju.

68. Ņemot vērā šos faktiskos elementus un apsverot iemeslus risinājumam, ko Tiesa pieņēma spriedumā *Rehder*, būtībā ir divi veidi, kādos šās lietas mērķiem varētu tikt noteikta sniegto pakalpojumu izpildes vieta.

69. Pirmkārt, attiecībā uz vairākposmu braucieniem spriedumā *Rehder* izmantotā loģika var tikt piemērota “nodalīšanas” veidā, – tā kā LGP ir atbildīgs par visu maršrutu, attiecīgā pakalpojuma izpildes vieta būtu sākotnējā izlidošanas un galīgā ielidošanas vieta. Tas pats attiektos arī uz visiem AGP par katru izpildīto lidojuma segmentu. Tādējādi braucienā, kas sastāv no diviem reisiem, izpildes vieta attiecībā uz AGP, ar kuru nav noslēgts līgums un kurš izpildīja maršruta pirmo reisu, būtu izlidošanas vieta un vieta, kas ir konkrētā reisa galamērķis (proti, vieta, kurā pasažieri pārsēdās citā lidmašīnā). Tāda būtībā ir *Air Nostrum*, kā arī Komisijas nostāja.

70. Otrkārt, spriedumā *Rehder* piemērotā loģika var tikt pilnībā paplašināta, tādējādi vienādi nosakot izpildes vietu gan attiecībā uz LGP, gan AGP. Saistībā ar konkrētajām prasībām varētu tikt ierosināts, ka AGP ir atbildīgs par visu braucienā pilnībā, – tam ir pienākums nodrošināt, ka tā izpilde ļaus pasažieriem sasniegt galamērķi, kā tas ir paredzēts līgumā ar LGP. Tas nozīmē, ka pirmā reisa izlidošanas vieta un otrā reisa (vai pēdējā savienotā reisa) ielidošanas vieta abas ir izpildes vietas, lai noteiktu starptautiskās jurisdikcijas tiesu un celtu prasības, kas izriet no šī lidojuma kopumā. Tāda būtībā ir prasītāju abās minētajās lietās, Francijas un Portugāles valdību, kā arī Šveices Konfederācijas nostāja.

71. Vairāku nākamajā sadaļā izklāstīto iemeslu dēļ uzskatu šo pēdējo nostāju par pārlicinošāku.

c) *Līgumslēdzējs un apkalpojošais gaisa pārvadātājs – izpildes vietas atspoguļošana*

72. Vispirms pastāv faktiski sniegtā pakalpojuma vienkārša loģika, gaisa pārvadājumu līgums, – kāpēc ir līgums un kas šajā ziņā tiek sagaidīts? Pasažieris rezervē braucieni no punkta A uz punktu C. Šādas viņa rīcības vispārējais mērķis ir tieši tikt pārvestam no punkta A uz punktu C un nepavisam ne, ja vien, iespējams, netiek izteikts skaidrs lūgums, apmeklēt punktu B<sup>23</sup>. Reaģējot uz šo pieprasījumu, gaisa pārvadātājs pārdod pasažierim vienu biļeti ar vienu rezervācijas numuru, kas aptver visus viņa lidojuma segmentus. Kad pasažieris ierodas (pirmās) izlidošanas vietas lidostā, viņa bagāža tiek reģistrēta pārvešanai līdz galamērķim. Parasti abas iekāpšanas kartes viņam tiks izsniegtas izlidošanas lidostā.

73. Par šāda pakalpojuma būtisko elementu tad kļūst tā izpildes vieta, kur pakalpojumi tiek sniegti attiecīgi 5. panta 1. punkta b) apakšpunkta otrā ievilkuma vai 7. panta 1. punkta b) apakšpunkta otrā ievilkuma nozīmē. Šī pakalpojuma izpildes vietas noteikti ir gan vispārējā izlidošanas vieta, gan galīgā ielidošanas vieta.

23 Šis vispārinājums tika izdarīts, balstoties uz faktiem, kas ir minēti izskatāmajās lietās, kurās, šķiet, nav nozīmes vietai, kur būs pārsēšanās lidosta, un vai un cik ilga būs uzturēšanās tajā. Ir atzīts, ka attiecīgais pasažieris var izvēlēties lidot caur konkrēto pārsēšanās lidostu un uzturēties šajā lidostā (vai arī pilsētā vai valstī, kurā šī lidosta atrodas) ievērojamu laikposmu, kā rezultātā pati šī vieta varētu tikt uzskatīta par galamērķi. Piemēram, pasažieris var vienoties ar savu gaisa pārvadātāju, ka ceļā no Madrides uz Bratislavu viņš divas dienas pavadis Parīzē. Ja tas tā tiešām būtu, *quod non* šajā gadījumā, varētu apgalvot, ka, nosakot jurisdikcijas noteikumus, nozīme ir šādam atsevišķi apspriestam uzskatīšanai apstāklim, kad pasažieris atstāj lidostu un saņem bagāžu.

74. Galvenais arguments pret “nodalīšanas” pieejas izmantošanu, nosakot jurisdikciju, kur katram apkalpojošajam gaisa pārvadātājam būtu sava izpildes vieta, pamatojoties uz tā izpildītā reisa izlidošanas un ielidošanas vietu, ir vienkāršs, – vispārējais pakalpojums, ko nosaka pasažiera lūgums un no tā izrietošais noslēgtais pārvadājumu līgums, paliek nemainīgs neatkarīgi no to “apakšuzņēmēju” veida un skaita AGP veidolā, ar ko LGP izvēlas kopīgi sniegt pakalpojumu.

75. Jānorāda, ka Regulā Nr. 261/2004 paredzēto materiālo tiesību un saistību līmeni šī loģika ir atspoguļota divās tās tiesību normās, – 3. panta 5. punkta otrajā teikumā un 13. pantā.

76. Regulas Nr. 261/2004 3. panta 5. punkta otrajā teikumā ir paredzēts, ka, “ja [AGP], kam nav līguma ar pasažieri, pilda saistības saskaņā ar šo regulu, uzskata, ka šis pārvadātājs to dara tās personas vārdā, kurai ir līgums ar minēto pasažieri”. Tādējādi, lai gan ir jāpiekrit Komisijas paustajai nostājai tās rakstveida un mutvārdu apsvērumos, proti, ka principā Regulā paredzētās saistības ir vērstas uz AGP, 3. panta 5. punktā ir skaidri noteikts, ka LGP un AGP starpā pastāv vispārējas pilnvarotāja pārstāvja attiecības. Šo tiesību normu papildina 13. pants, it īpaši tā otrais teikums, vairākkārtīgi uzsverot tiesības uz atlīdzinājumu gaisa pārvadātāju starpā.

77. Citiem vārdiem sakot, LGP, noslēdzot apakšlīgumu ar citu gaisa pārvadātāju par atsevišķu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, nevar izvairīties no līgumiskajām saistībām ar pasažieri. Šajā ziņā AGP tiesiskais stāvoklis izriet no un faktiski atspoguļo LGP tiesisko situāciju un *otrādi*. Šķiet, būtu pamatoti, ka materiāltiesiskajā līmenī apstiprinātais risinājums ideālā gadījumā būtu arī atspoguļots procesuālajā un jurisdikcijas līmenī.

78. Vēl ir trīs papildu argumenti, kas runā par labu “atspoguļošanas” pieejai, saskaņā ar kuru pakalpojuma izpildes vieta būs viena un tā pati gan attiecībā uz LGP, gan AGP.

79. Pirmkārt, attiecībā uz no Regulas Nr. 261/2004 izrietošo prasījumu būtību ir vairāki elementi, kuri varētu sniegt papildu analogijas, attiecībā uz jurisdikciju, – lai aprēķinātu kompensāciju vairākposmu braucienu gadījumā saskaņā ar Regulu Nr. 261/2004, lidojums ir jāaplūko kā vienots veselums, nevērtējot tā iespējamās iekšējās segmentus. No vienas puses, to, vai ir tiesības saņemt kompensāciju saskaņā ar Regulu Nr. 261/2004, nosaka, pamatojoties uz faktisko novēloto ierašanos *galamērķi*. Samērā īslaicīga kavēšanās pārsēšanās lidostā, kas nebūs pietiekama, lai pasažieris varētu saņemt kompensāciju saskaņā ar Regulu Nr. 261/2004, tomēr paredzēs šādas tiesības, ja ierašanās galamērķi kavēsies ilgāk par trim stundām<sup>24</sup>. No otras puses, attiecībā uz kompensācijas apmēru Regulā Nr. 261/2004 ir paredzēta EUR 250, EUR 400 vai EUR 600 likme, ņemot vērā veikto attālumu. Arī šajā ziņā Tiesa izskaidroja, ka vairākposmu braucienu gadījumā attiecīgo attālumu aprēķina, ņemot vērā attālumu no pirmā reisa izlidošanas vietas līdz brauciena otrā (un pēdējā) reisa ielidošanas vietai, neraugoties uz pārsēšanās vietu<sup>25</sup>.

80. Līdz ar to, ciktāl tas attiecas uz Regulā Nr. 261/2004 paredzētajām materiālajām tiesībām, būtiska ir pirmā izlidošanas vieta un galīgā ielidošanas vieta, neņemot vērā starpposmus.

81. Otrkārt, uzskatu, ka ierosinātais risinājums atbilst *paredzamības* mērķim, kas ir viens no kopīgo jurisdikcijas normu pilāriem. Protams, pasažieriem ir zināma viņu brauciena izlidošanas un ielidošanas vieta. Savukārt savos apsvērumos *Air Nostrum* apstrīdēja atbildētāja, kas ir AGP, nevis LGP, tiesas paredzamību. *Air Nostrum* apgalvoja, ka, izpildot konkrēto savienoto reisu, AGP rīcībā nav informācijas par pasažiera uz lidmašīnas klāja tālākajiem ceļojuma plāniem. AGP nav zināms, vai atsevišķiem pasažieriem ir savienotie reisi un kas ir to galamērķi. Līdz ar to AGP faktiski nevar paredzēt visas iespējamās valstu jurisdikcijas Eiropā, kur pret to varētu tikt celta prasība.

24 Spriedums, 2013. gada 26. februāris, *Folkerts* (C-11/11, EU:C:2013:106, 35. un 37. punkts).

25 Spriedums, 2017. gada 7. septembris, *Bossen* u.c. (C-559/16, EU:C:2017:644, it īpaši 29.–33. punkts).

82. Manuprāt, *Air Nostrum* izvirzītie apsvērumi nepārlicina ne faktiskajā, ne, galvenokārt, principālajā līmenī. Faktiskajā līmenī ir jāatzīst, ka es būtu pārsteigts, ja savstarpēji saistītās elektroniskās komunikācijas pasaulē, kurā divi gaisa pārvadātāji ir vienojušies par kopīgu kodu izmantošanu savos reisos vai cita veida sadarbību, šie paši pārvadātāji nesniegtu informāciju par tiem atsevišķajiem maršruta lidojumiem un individuālajiem pasažieriem, kurus tiem ir paredzēts šajos braucienos pārvadāt.

83. Lai kā arī būtu, iespējams, svarīgāks ir principiālais apsvēruma, – kopīgu kodu izmantošana vai dažādu alianšu izveidošana starp gaisa pārvadātājiem ir uzņēmējdarbības stratēģijas un brīvi noslēgtu komercvienošanās starp šīm aviosabiedrībām rezultāts. Iespējams, var droši tikt uzskatīts, ka šādas vienošanās tiek noslēgtas, lai palielinātu pārdošanas apjomu un konkurētspēju, – gaisa pārvadātājs, kurš var piedāvāt vairāk galamērķu, var pārdot vairāk biļešu. Ir tikai loģiski, ka risks, kas ir saistīts ar šādiem centieniem, galu galā skars to subjektu (vai subjektus), kas gūst no tiem komerciālu labumu.

84. Vēlreiz – saskaņā ar visas sistēmas komerciālo loģiku varētu pieņemt, ka individuāli kopīgu kodu izmantošanas pasākumi varētu (vai, ja tie ir pienācīgi izstrādāti, tiem noteikti vajadzētu) paredzēt, kādā veidā AGP varētu atlīdzināt un/vai sniegt atbalstu LGP (vai otrādi) tiesāšanās ziņā un/vai kompensētu ar tiesāšanos saistītus izdevumus par neizpildi, kas var tikt attiecināta uz jebkuru no pusēm. Savukārt pasažieriem nebūtu nekādas šādas iespējas atgūt izdevumus vai citādi veicināt tiesvedības procesu, kas notiek pārsēšanās lidostas valstī, kura nav nedz viņu maršruta sākuma vieta, nedz galamērķis.

85. Treškārt, pieejai, ko Tiesa pieņems attiecībā uz starptautisko jurisdikciju, ir jābūt īstenojamai ne tikai saistībā ar braucieniem, kas ietver divus lidojumus, bet arī tiem, kas aptver trīs vai pat vairāk segmentus. Apcerot hipotētiski iepriekš minētās “nodalīšanas” pieejas attiecināšanu uz šādiem lidojumiem, kurus, iespējams, izpilda vairāki AGP, skaidri atklājas praktiskas problēmas. Tas nozīmētu, ka no pasažiera viedokļa jurisdikcija varētu tikt noteikta pēc vietas, kur brauciens tika pārtraukts. Šāda jurisdikcija, kas var rasties nejauši<sup>26</sup>, iepriekš minēto trijstūra situāciju (LGP – AGP – pasažieris)<sup>27</sup>, iespējams, varētu pārvērst par īstu Bermudu trijstūri, ar atšķirību, ka – pretēji lidmašīnām un kuģiem, kuri, šķiet, pēdējā pazūd tikai (zinātniskās) fantastikas romānos, – šādi noteiktu starptautiskās jurisdikcijas normu gadījumā pasažieru tiesības būtu spiestas faktiski pazust.

86. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, secinu, ka gadījumā, ja pasažieris tiek pārvadāts maršrutā, kas sastāv no diviem reisiem, pirmā reisa izlidošanas vieta un otrā reisa ielidošanas vieta abas ir izpildes vietas saskaņā ar Regulas Nr. 44/2001 5. panta 1. punkta b) apakšpunktu vai Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 1. punkta b) apakšpunktu gadījumā, ja prasījums ir izvirzīts pret gaisa pārvadātāju, kurš izpildīja pirmo reisu, kas kavējās, un ar kuru pasažierim nebija līguma.

### ***B. Par trešo prasību – lietu Becker***

87. Ar savu jautājumu, kas uzdots tiesvedībā saistībā ar trešo prasību – lietu *Becker*, iesniedzējtiesa lūdz interpretēt Regulas Nr. 44/2001 5. panta 1. punkta b) apakšpunktu. Tas ir vajadzīgs, lai noskaidrotu, kurai tiesai ir starptautiskā jurisdikcija izskatīt prasību, kas ir pamatota ar Regulu Nr. 261/2004 un ko savienotā reisa pasažieris ir cēlis pret gaisa pārvadātāju, kura domicils ir ārpus Savienības.

88. Konkrētāk, iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot attiecīgā pakalpojuma izpildes vietu, ievērojot, ka attiecīgais brauciens tika uzsākts Berlīnē un pārtraukts Briselē, jo pasažierim tika atteikta iekāpšana un ceļojuma turpināšana tā otrajā segmentā uz Pekinu. Pretēji divām citām prasībām, kas aplūkotas šo secinājumu A sadaļā, atbildīgais AGP par atteikto iekāpšanu bija LGP.

<sup>26</sup> Līdz ar to faktiski cieši pietuvojoties iepriekš noraidītajam jurisdikcijas pamatam, proti, neatļautai darbībai, koncentrējoties uz vietu, kur iestājies notikums, kas rada kaitējumu, – skat. iepriekš šo secinājumu 50. punktu.

<sup>27</sup> Skat. iepriekš šo secinājumu 47. punktu.

89. Vispirms ir jānorāda, ka atbilstoši Regulas Nr. 44/2001 4. panta 1. punktam, “ja atbildētāja domicils nav kādā dalībvalstī, tad katras dalībvalsts tiesu jurisdikciju [...] nosaka attiecīgās dalībvalsts tiesību akti”. Saskaņā ar Regulas Nr. 44/2001 4. panta 2. punktu “pret šādu atbildētāju visas personas, kuru domicils ir kādā dalībvalstī, neatkarīgi no viņu pilsonības, šajā valstī var tāpat kā attiecīgās valsts pilsoņi izmantot spēkā esošās jurisdikcijas normas [...]”.

90. Neraugoties uz to, ka Komisija priekšlikumā, kas ir Regulas Nr. 1215/2012 pamatā, ierosināja paplašināt kopīgo starptautiskās jurisdikcijas normu piemērošanas jomu, to attiecinot uz atbildētājiem no trešajām valstīm<sup>28</sup>, būtībā minētā tiesību norma palika nemainīga Regulā Nr. 1215/2012 kā tās 6. pants.

91. Līdz ar to Savienības likumdevējs nesēn skaidri ir paudis nostāju par kopīgo jurisdikcijas normu piemērojamību atbildētājiem no trešajām valstīm, – starptautisko jurisdikciju saistībā ar prasībām, kuras ir vērstas pret atbildētājiem no trešajām valstīm, nosaka dalībvalsts tiesību akti.

92. Kā Komisija to ir pareizi norādījusi, šai tiesību normai ir izņēmumi<sup>29</sup>. Tomēr, šķiet, neviens no tiem nav piemērojams šajā lietā. Turklāt, kā Komisija ir arī pareizi norādījusi, iesniedzējtiesas nolēmumā nav minēts, ka valsts procesuālajos tiesību aktos būtu jebkāda norāde uz Regulu Nr. 44/2001, tādējādi, iespējams, ierosinot diskusiju par judikatūras lietā *Dzodzi* piemērojamību<sup>30</sup>.

93. Šo iemeslu dēļ uzskatu, ka Regula Nr. 44/2001 nav piemērojama atbildētājam pamatlietā. Tādēļ starptautiskā judikatūra (vai tās neesamība) ir jānosaka saskaņā ar valsts tiesību normām.

94. To ņemot vērā, nevar ignorēt, ka konkrētā prasība ir pamatota ar Regulu Nr. 261/2004, kas ir piemērojama arī pārvadātājiem, kuri nav reģistrēti ES, ciktāl, kā tas ir paredzēts tās 3. panta 1. punkta a) apakšpunktā, prasību ir cēlis pasažieris, kas izlido “no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums”.

95. Turklāt ir jāatgādina, ka šī regula ir vēsta uz pasažieru kā patērētāju aizsardzības uzlabošanu. Tas nozīmē, ka valsts tiesību aktu noteikumiem par jurisdikciju ir jābūt pamatoti pieejamiem, lai ļautu efektīvi izmantot šo aizsardzību. Saskaņā ar nosacījumu par efektivitāti dalībvalstīm ir liegts Savienības tiesībās piešķirto tiesību izmantošanu padarīt praktiski neiespējamu vai pārmērīgi grūtu<sup>31</sup>.

96. No Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta izriet, ka ar šo regulu tādām pasažierim kā prasītājam pamatlietā ir piešķirtas tiesības, uz kurām var atsaukties, vēršoties pret tādu atbildētāju, kāds ir pamatlietā. Manuprāt, valsts tiesību aktu noteikumi par starptautisko jurisdikciju nedrīkst ietekmēt šādu materiālo normu efektivitāti.

97. Tomēr šādu parametru, kas izriet no materiālajām Savienības tiesību normām, ietvaros iesniedzējtiesai ir jāpārbauda, vai piemērojamie valsts tiesību akti atbilst šim nosacījumam, un vajadzības gadījumā tie ir jāpiemēro tādējādi, lai nodrošinātu efektīvu Regulā Nr. 261/2004 paredzēto tiesību izmantošanu.

28 Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komercietās, COM(2010) 748, galīgā redakcija, 3.1.2. punkta pirmais ievilkums un 23. lpp.

29 Proti, izņēmuma jurisdikcija atbilstoši 22. pantam, kas nav piemērojams attiecīgajai prasībai, un vienošanās par jurisdikciju atbilstoši 23. pantam, saskaņā ar kuru vienas vai vairāku šādas vienošanās pušu domicils ir dalībvalstī.

30 Spriedumi, 1990. gada 18. oktobris, *Dzodzi* (C-297/88 un C-197/89, EU:C:1990:360, 36. un nākamie punkti), un 2012. gada 18. oktobris, *Nolan* (C-583/10, EU:C:2012:638, 45. un nākamie punkti un tajos minētā judikatūra).

31 Par neseno nostāju šajā ziņā, piemēram, skat. spriedumu, 2016. gada 15. decembris, *Nemec* (C-256/15, EU:C:2016:954, 49. punkts un tajā minētā judikatūra). Skat. arī spriedumu, 2016. gada 9. novembris, *ENEFI* (C-212/15, EU:C:2016:841, 30. punkts un tajā minētā judikatūra).

98. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, attiecībā uz trešo prasību – lietu *Becker* – secinu, ka Regulas Nr. 44/2001 4. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka šajā regulā paredzētie starptautiskās jurisdikcijas noteikumi nav piemērojami atbildētājam, kura domicils ir ārpus Savienības, kā tas ir atbildētāja pamatlietā gadījumā. Tādēļ tiesas, kurā ir celta prasība, starptautiskā jurisdikcija ir jānosaka saskaņā ar noteikumiem, kas ir piemērojami šīs tiesas jurisdikcijā. Tomēr šādi valsts tiesību aktu noteikumi par starptautisko jurisdikciju pasažiera prasības, kas ir pamatota ar Regulas Nr. 261/2004 7. pantu, izpildi nedrīkst padarīt praktiski neiespējamu vai pārmērīgi grūtu.

## VI. Secinājumi

99. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, iesaku Tiesai lietā C-274/16 *flightright GmbH/Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA* uz *Amtsgericht Düsseldorf* (Diseldorfas pirmās instances tiesa, Vācija) uzdoto jautājumu atbildēt šādi:

Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 12. decembra Regulas (ES) Nr. 1215/2012 par jurisdikciju un spriedumu atzišanu un izpildi civillietās un komercietās 7. panta 1. punkta b) apakšpunkta otrais ievilkums ir jāinterpretē tādējādi, ka gadījumā, ja pasažieris tiek pārvadāts maršrutā, kas sastāv no diviem savienotiem lidojumiem, pirmā reisa izlidošanas vieta un otrā reisa ielidošanas vieta abas ir izpildes vietas saskaņā ar šo tiesību normu gadījumā, ja prasījums ir izvirzīts pret gaisa pārvadātāju, kurš izpildīja pirmo reisu, kas kavējās, un ar kuru pasažierim nebija līguma.

100. Iesaku Tiesai lietā C-448/16 *Mohamed Barkan u.c./Air Nostrum L.A.M. SA* uz *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa, Vācija) uzdotajiem jautājumiem atbildēt šādi:

- 1) Padomes 2000. gada 22. decembra Regulas (EK) Nr. 44/2001 par jurisdikciju un spriedumu atzišanu un izpildi civillietās un komercietās 5. panta 1. punkta a) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka jēdziens “lietas, kas attiecas uz līgumu” ir attiecināms uz kompensācijas prasību, kura celta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regulas (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91, 7. pantu pret apkalpojošo gaisa pārvadātāju, kas nav attiecīgā pasažiera ar citu gaisa pārvadātāju noslēgtā līguma līgumslēdzēja puse;
- 2) Regulas Nr. 44/2001 5. panta 1. punkta b) apakšpunkta otrais ievilkums ir jāinterpretē tādējādi, ka gadījumā, ja pasažieri tiek pārvadāti maršrutā, ko veido divi savienoti lidojumi, pirmā reisa izlidošanas vieta un otrā reisa ielidošanas vieta abas ir izpildes vietas saskaņā ar šo tiesību normu arī gadījumā, ja prasījums ir izvirzīts pret gaisa pārvadātāju, kurš izpildīja pirmo reisu, kas kavējās, un ar kuru pasažierim nebija līguma.

101. Iesaku Tiesai lietā C-447/16 *Roland Becker/Hainan Airlines Co. Ltd Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa) atbildēt šādi:

Regulas Nr. 44/2001 4. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka šajā regulā paredzētie starptautiskās jurisdikcijas noteikumi nav piemērojami atbildētājam, kura domicils ir ārpus Savienības, kā tas ir atbildētāja pamatlietā gadījumā. Tādēļ tiesas, kurā ir celta prasība, starptautiskā jurisdikcija ir jānosaka saskaņā ar noteikumiem, kas ir piemērojami šīs tiesas jurisdikcijā. Tomēr šādi valsts tiesību aktu noteikumi par starptautisko jurisdikciju pasažiera prasības, kas ir pamatota ar Regulas Nr. 261/2004 7. pantu, izpildi nedrīkst padarīt praktiski neiespējamu vai pārmērīgi grūtu.