TEISINGUMO TEISMO (šeštoji kolegija) NUTARTIS

2020 m. vasario 13 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Teisingumo Teismo procedūros reglamento 99 straipsnis – Laisvės, saugumo ir teisingumo erdvė – Jurisdikcija, teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimas ir vykdymas – Reglamentas (ES) Nr. 1215/2012 – 7 straipsnio 1 punkto b papunkčio antra įtrauka – Specialioji jurisdikcija bylose, kylančiose iš sutarčių – Sąvoka „įvykdymo vieta“ – Paslaugų teikimo sutartis – Vežimas oru – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – Oro keleivių teisė į kompensaciją skrydžio atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju – Skrydis, kurį du skirtingi oro vežėjai vykdo pagal patvirtintą bendrą rezervaciją ir kuris sudarytas iš kelių dalių – Paskutinės skrydžio dalies atšaukimas – Ieškinys dėl kompensacijos, pareikštas oro vežėjui, atsakingam už paskutinę skrydžio dalį, ir pateiktas teisme, kurio jurisdikcijos teritorijoje yra pirmąją skrydžio dalį vykdančio orlaivio išvykimo vieta“

Byloje C-606/19

dėl *Amtsgericht Hamburg* (Hamburgo apylinkės teismas, Vokietija) 2019 m. liepos 31 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2019 m. rugpjūčio 12 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

flightright GmbH

prieš

Iberia LAE SA Operadora Unipersonal

TEISINGUMO TEISMAS (šeštoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas M. Safjan (pranešėjas), teisėjai L. Bay Larsen ir N. Jääskinen,

generalinis advokatas H. Saugmandsgaard Øe,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į išklausius generalinį advokatą priimtą sprendimą išspręsti bylą motyvuota nutartimi pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 99 straipsnį,

priima šią

* Proceso kalba: vokiečių.

Nutartį

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 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 (OL L 351, 2012, p. 1) išaiškinimo.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant *flightright GmbH*, Potsdame (Vokietija) įsteigtos įmonės, ir oro transporto bendrovės *Iberia LAE SA Operadora Unipersonal* (toliau – *Iberia*), įsteigtos Madride (Ispanija), ginčą dėl reikalavimo gauti kompensaciją, kuris pateiktas pagal 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 261/2004, nustatantį bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju ir panaikinantį Reglamentą (EBB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 306).

Teisinis pagrindas

Reglamentas Nr. 1215/2012

3 Reglamento Nr. 1215/2012 II skyriaus 2 skirsnio „Specialioji jurisdikcija“ 7 straipsnio 1 punkte nustatyta:

„Asmeniui, kurio nuolatinė gyvenamoji (buveinės) vieta yra valstybėje narėje, ieškinys kitoje valstybėje narėje gali būti pareikštas:

1) a) bylose, kylančiose iš sutarčių – atitinkamos prievolės įvykdymo vietos teismuose;
   b) pagal šią nuostatą ir jeigu nesusitarta kitaip, atitinkamos prievolės įvykdymo vieta yra:

      – parduodant prekes – vieta valstybėje narėje, kurioje pagal sutartį prekės buvo ar turėjo būti pateiktos,

      – teikiant paslaugas – valstybėje narėje, kurioje paslaugos buvo arba turėtų būti suteiktos pagal sutartį;
   c) jeigu b punktas netaikomas, taikomas a punktas.“

Reglamentas Nr. 261/2004

4 Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnyje „Sąvokų apibrėžimai“ numatyta:

„<…>

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

<…>“

5 Šio reglamento 3 straipsnio „Taikymo sritis“ 5 dalyje nurodyta:

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

6 Minėto reglamento 5 straipsnio „Skrydžių atšaukimas“ 1 dalies c punkte nustatyta:

„Atšaukus skrydį:

<…>

c) atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka pagal 7 straipsnį, nebent:
   i) jiems buvo pranešta apie atšaukimą mažiausiai prieš dvi savaites iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko;
   ii) jiems buvo pranešta apie atšaukimą ne daugiau kaip prieš dvi savaites ir ne mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir buvo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip dviem valandomis anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip keturiomis valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką;
   iii) jiems buvo pranešta apie atšaukimą mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir buvo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip viena valanda anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip dviem valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką.“

7 To paties reglamento 7 straipsnio „Teisė į kompensaciją“ 1 dalies a punkte nustatyta:

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

a) 250 eurų visų 1 500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju“.

Ginčas pagrindinėje byloje ir prejudiciniai klausimai

8 Ginčas pagrindinėje byloje kilo dėl 2018 m. rugpjūčio 25 d. numatyto jungiamojo skrydžio, kurį atlikdami bendrą rezervaciją – ši rezervacija buvo patvirtinta – užsisakė du keleiviai (toliau – aptariami keleiviai).

9 Šį skrydį iš Hamburgo (Vokietija) į San Sebastianą (Ispanija) sudarė trys dalys. Pirmąją skrydžio dalį iš Hamburgo į Londoną (Jungtinė Karalystė) vykdė oro transporto bendrovė *British Airways*, o *Iberia* buvo atsakinga už kitas dvi dalis, t. y. už skrydį atitinkamai iš Londono į Madridą (Ispanija) ir iš Madrido į San Sebastianą.

10 Nors dvi pirmosios skrydžio dalys buvo įvykdytos sklandžiai, trečioji skrydžio dalis, atvirkščiai, buvo atšaukta ir aptariami keleiviai apie tai nebuvo laiku informuoti.

11 Dėl šio atšaukimo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiame teisme – *Amtsgericht Hamburg* (Hamburgo apylinkės teismas, Vokietija) – *flightright*, kuriai aptariami keleiviai perleido savo teises į galimą kompensaciją, pareiškė ieškinį *Iberia* dėl 500 EUR dydžio kompensacijos (po 250 EUR kiekvienam keleiviui), mokėtinos pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnio 1 dalies a punktą atsižvelgiant į atstumą tarp Hamburgo ir San Sebastiano (apie 1 433 km).

12 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla abejonių, pirma, dėl jo tarptautinės jurisdikcijos nagrinėti ginčą pagrindinėje byloje ir, antra, dėl aptariamiems keleiviams suteiktos galimybės pareikšti ieškinį teisme abiem oro vežėjams, dalyvavusiems vykdant jungiamąjį skrydį, dėl kurio kilo ginčas pagrindinėje byloje.

13 Konkrečiai kalbant, šiam teismui kyla klausimas, ar jis turi jurisdikciją nagrinėti ginčą pagrindinėje byloje, kiek tai susiję su atšaukta skrydžio dalimi, turint omenyje tai, kad šią skrydžio dalį vykdančio orlaivio išvykimo ir atvykimo vietos, t. y. atitinkamai Madridas ir San Sebastianas, yra ne šio teismo jurisdikcijos teritorijoje.

14 Be to, minėtas teismas pažymi, kad 2019 m. liepos 11 d. Sprendime *České aerolinie* (C-502/18, EU:C:2019:604) Teisingumo Teismas nusprendė, jog jungiamojo skrydžio, kuris įvykdytas pagal bendrą rezervaciją, atveju oro vežėjui, vykdžiusiam pirmąją šio skrydžio dalį, – šios skrydžio dalies išvykimo vieta buvo teismo, į kurį kreiptasi, jurisdikcijos teritorijoje, – gali būti pareikštas ieškinys dėl visų minėto skrydžio dalių, reikalaujant sumokėti kompensaciją pagal Reglamentą Nr. 261/2004.

15 Atsižvelgiant į minėtą sprendimą, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, ar oro vežėjui, atsakingam už paskutinę tokio skrydžio dalį, taip pat gali būti pareikštas ieškinys dėl kompensacijos remiantis šiuo pagrindu.

16 Šiomis aplinkybėmis *Amtsgericht Hamburg* (Hamburgo apylinkės teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar bylą iš esmės nagrinėjantis teismas turi tarptautinę jurisdikciją, kai yra jungiamasis skrydis, kurio atskiras dalis vykdė du skirtingi Bendrijos oro vežėjai, ir kai bylą iš esmės nagrinėjantis teismas turi tarptautinę jurisdikciją tik dėl neatšauktos skrydžio dalies?

2. Ar abu vykdant jungiamąjį skrydį dalyvavę oro vežėjai gali būti atsakovai, kai šie abu skrydžio dalis įvykdę oro vežėjai yra Bendrijos oro vežėjai?“

Dėl prejudicinių klausimų

17 Pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 99 straipsnį, jeigu atsakymą į klausimą, dėl kurio pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą, galima aiškiai nustatyti iš jurisprudencijos arba jeigu atsakymas į tokį klausimą nekelia jokių pagrįstų abejonių, Teisingumo Teismas, vadovaudamasis teisėjo pranešėjo siūlymu ir išklausęs generalinį advokatą, bet kada gali nuspręsti priimti sprendimą motyvuota nutartimi.

18 Šią nuostatą reikia taikyti šioje byloje.

19 Pirmiausia reikia priminti, kad, remiantis suformuota jurisprudencija, vykstant SESV 267 straipsnyje įtvirtintai nacionalinių teismų ir Teisingumo Teismo bendradarbiavimo procedūrai, pastarasis nacionaliniam teismui turi pateikti naudingą atsakymą, kuris leistų išnagrinėti jam pateiktą bylą. Tokiu atveju Teisingumo Teismui gali tekti performuluoti jam pateiktus klausimus. Be to, Teisingumo Teismas gali manyti esant reikalinga atsižvelgti į Sąjungos teisės normas, kurių nacionalinis teismas nenurodė savo klausime (2019 m. gruodžio 5 d. Sprendimo *Centraal Justitieel Incassobureau* (Pripažinimas ir piniginių baudų vykdymas), C-671/18, EU:C:2019:1054, 26 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

20 Nagrinėjamu atveju prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas savo prejudiciniuose klausimuose nenurodo jokios nuostatos. Vis dėlto iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą aiškiai matyti, kad šis teismas kelia klausimą dėl savo jurisdikcijos nagrinėti ieškinį dėl kompensacijos, pareikštą jo nagrinėjamoje byloje už paskutinę skrydžio dalį atsakingam oro vežėjui.

21 Taigi šiuos klausimus reikia nagrinėti atsižvelgiant į Reglamento Nr. 1215/2012 nuostatas dėl jurisdikcijos.

22 Šiomis aplinkybėmis minėti klausimai, kuriuos reikia nagrinėti kartu, turi būti suprantami taip, kad jais prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės prašo Teisingumo Teismo išaiškinti, ar Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 1 punkto b papunkčio antra įtrauka turi būti aiškinama taip, kad „įvykdymo vieta“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą, kalbant apie skrydį, kuriam būdinga visoms kelionės atkarpoms patvirtinta bendra rezervacija ir kuris susideda iš kelių dalių, gali būti laikoma pirmąją skrydžio dalį vykdančio orlaivio išvykimo vieta, kai iš šių skrydžio dalių susidedantį vežimą vykdo du skirtingi oro vežėjai ir kai ieškinys dėl kompensacijos, kuris teikiamas pagal Reglamentą Nr. 261/2004, reiškiamas paskutinę skrydžio dalį vykdančiam oro vežėjui dėl šios paskutinės skrydžio dalies atšaukimo.

23 Šiuo klausimu reikia priminti, kad Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 1 punkto b papunkčio antroje įtraukoje nustatyta, jog, siekiant asmeniui, kurio nuolatinė gyvenamoji (buveinės) vieta yra valstybėje narėje, pareikšti ieškinį kitoje valstybėje narėje bylose, kylančiose iš sutarčių, pagal šią nuostatą ir jeigu nesusitarta kitaip, prievolės, kuria grindžiamas ieškinys, įvykdymo vieta, teikiant paslaugas, yra vieta valstybėje narėje, kurioje pagal sutartį paslaugos buvo arba turėjo būti suteiktos.

24 Šiuo klausimu taip pat reikia priminti, kad, atsižvelgiant į tai, jog Reglamentu Nr. 1215/2012 panaikinamas ir pakeičiamas 2000 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 44/2001 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), Teisingumo Teismo pateiktas pastarojo reglamento nuostatų išaiškinimas taikomas ir Reglamento Nr. 1215/2012 nuostatoms, kai šių dviejų Sąjungos teisės aktų nuostatas galima laikyti lygiavertėmis (2019 m. gegužės 8 d. Sprendimo *Kerr*, C-25/18, EU:C:2019:376, 19 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

25 Taigi Teisingumo Teismo pateiktas Reglamento Nr. 44/2001 5 straipsnio 1 dalies išaiškinimas taip pat taikomas Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 1 punktui tiek, kiek šios nuostatos gali būti laikomos lygiavertėmis (2019 m. gegužės 8 d. Sprendimo *Kerr*, C-25/18, EU:C:2019:376, 20 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

26 Dėl Reglamento Nr. 44/2001 5 straipsnio 1 punkto, kiek tai susiję su tiesioginiais skrydžiais, Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad ir orlaivio išvykimo, ir atvykimo vietos turi būti laikomos pagrindine paslaugų, dėl kurių sudaryta oro vežimo sutartis, suteikimo vieta, taigi Reglamentu Nr. 261/2004 grindžiamą ieškinį dėl kompensacijos pareiškusiam asmeniui suteikiama galimybė pasirinkti, ar pateikti ieškinį teisme, kurio jurisdikcijos teritorijoje yra orlaivio išvykimo vieta, ar teisme, kurio jurisdikcijos teritorijoje yra orlaivio atvykimo vieta, kaip šios vietos yra apibrėžtos minėtoje sutartyje (šiuo klausimu žr. 2009 m. liepos 9 d. Sprendimo *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, 43 ir 47 punktus).

27 Šiuo klausimu Teisingumo Teismas patikslino, kad sąvoka „įvykdymo vieta“, kaip ji išaiškinta 2009 m. liepos 9 d. Sprendime *Rehder* (C-204/08, EU:C:2009:439), nors ir susijusi su tiesioginiu skrydžiu, taip pat galioja *mutatis mutandis* tokiu atveju, kai jungiamasis skrydis, kuriam būdinga bendra rezervacija visoms kelionės atkarpoms, sudarytas iš dviejų dalių (šiuo klausimu žr. 2018 m. kovo 7 d. Sprendimo *flightright ir kt.*, C-274/16, C-447/16 ir C-448/16, EU:C:2018:160, 69 ir 71 punktus).

28 Iš to matyti, kad, jei skrydžiui būdinga visoms kelionės atkarpoms patvirtinta bendra rezervacija ir šį skrydį sudaro dvi dalys, Reglamentu Nr. 261/2004 grindžiamą ieškinį dėl kompensacijos pareiškęs asmuo taip pat savo nuožiūra gali pateikti ieškinį teisme, kurio jurisdikcijos teritorijoje yra pirmąją skrydžio dalį vykdančio orlaivio išvykimo vieta, arba teisme, kurio jurisdikcijos teritorijoje yra antrąją skrydžio dalį vykdančio orlaivio atvykimo vieta.

29 Kaip matyti iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą, pagrindinėje byloje nagrinėjamą skrydį sudarė trys dalys. Vis dėlto, atsižvelgiant į tai, kad vežimo oru sutartyje numatyta visoms skrydžio atkarpoms patvirtinta bendra rezervacija, šioje sutartyje yra įtvirtintas oro vežėjo

įsipareigojimas vežti keleivį iš taško A į tašką D. Toks vežimo veiksmas yra paslauga, kurios viena iš pagrindinių teikimo vietų yra taške A (pagal analogiją žr. 2018 m. kovo 7 d. Sprendimo *flightright ir kt.*, C-274/16, C-447/16 ir C-448/16, EU:C:2018:160, 71 punktą).

30 Šiomis aplinkybėmis darytina išvada, kad tuo atveju, kai jungiamajam skrydžiui būdinga visoms kelionės atkarpoms patvirtinta bendra rezervacija ir šį skrydį sudaro kelios dalys, šio skrydžio įvykdymo vieta, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 1 punkto b papunkčio antrą įtrauką, gali būti laikoma pirmąją skrydžio dalį vykdančio orlaivio išvykimo vieta, kaip viena iš pagrindinių paslaugų, dėl kurių sudaryta oro vežimo sutartis, suteikimo vietų.

31 Kadangi ši vieta pakankamai susijusi su ginčo esminiais elementais ir dėl to užtikrina glaudų ryšį, kurio siekiama pagal Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 1 punkte išdėstytas specialiosios jurisdikcijos taisykles, tarp vežimo oru sutarties ir jurisdikciją turinčio teismo, ji atitinka šias taisykles pagrindžiantį glaudaus ryšio principą (šiuo klausimu žr. 2018 m. kovo 7 d. Sprendimo *flightright ir kt.*, C-274/16, C-447/16 ir C-448/16, EU:C:2018:160, 74 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

32 Ši išvada taip pat atitinka minėtomis taisyklėmis siekiamą nuspėjamumo principą, nes ji ir ieškovui, ir atsakovui leidžia nustatyti pirmąją skrydžio dalį vykdančio orlaivio išvykimo vietos, kaip antai numatytos minėtoje vežimo oro sutartyje, teismą kaip teismą, kuriame gali būti pareikštas ieškinys (šiuo klausimu žr. 2018 m. kovo 7 d. Sprendimo *flightright ir kt.*, C-274/16, C-447/16 ir C-448/16, EU:C:2018:160, 75 ir 77 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją).

33 Kalbant apie galimybę tokioje byloje, kaip pagrindinė byla, pareikšti ieškinį oro vežėjui, atsakingam už paskutinę skrydžio dalį, teisme, kurio jurisdikcijos teritorijoje yra pirmąją skrydžio dalį vykdančio orlaivio išvykimo vieta, reikia pažymėti, kad, nors tiesa, jog iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą nematyti, kad *Iberia* buvo sudariusi sutartį su aptariamais keleiviais, pagal Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 1 punkte numatytą specialiosios jurisdikcijos bylose, kylančiose iš sutarčių, taisyklę nereikalaujama sudaryti sutarties tarp dviejų asmenų, o būtina, kad būtų nustatyta laisvai prisiimta vieno asmens teisinė prievolė kitam asmeniui, kuria grindžiamas ieškovo ieškinys (šiuo klausimu žr. 2018 m. kovo 7 d. Sprendimo *flightright ir kt.*, C-274/16, C-447/16 ir C-448/16, EU:C:2018:160, 60 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

34 Šiuo klausimu Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 5 dalies antrame sakinyje patikslinta, kad, kai skrydį vykdantis oro vežėjas, kaip jis suprantamas pagal šio reglamento 2 straipsnio b punktą, nesudaręs sutarties su keleiviu, vykdo prievoles pagal šį reglamentą, laikoma, kad jis tai daro asmens, sudariusio sutartį su tuo keleiviu, vardu.

35 Taigi minėtą vežėją reikia suprasti kaip vykdantį prievoles, savanoriškai prisiimtas šalies, sudariusios sutartį su šiuo keleiviu, atžvilgiu. Šios prievolės kyla iš vežimo oru sutarties (2018 m. kovo 7 d. Sprendimo *flightright ir kt.*, C-274/16, C-447/16 ir C-448/16, EU:C:2018:160, 63 punktas).

36 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į pateiktus klausimus reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 1 punkto b papunkčio antra įtrauka turi būti aiškinama taip, kad „įvykdymo vieta“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą, kalbant apie skrydį, kuriam būdinga visoms kelionės atkarpoms patvirtinta bendra rezervacija ir kuris susideda iš kelių dalių, gali būti laikoma pirmąją skrydžio dalį vykdančio orlaivio išvykimo vieta, kai iš šių skrydžio dalių susidedantį vežimą vykdo du skirtingi oro vežėjai ir kai ieškinys dėl kompensacijos, kuris teikiamas pagal Reglamentą Nr. 261/2004, reiškiamas paskutinę skrydžio dalį vykdančiam oro vežėjui dėl šios paskutinės skrydžio dalies atšaukimo.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

37 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas.

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

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 punkto b papunkčio antra įtrauka turi būti aiškinama taip, kad „įvykdymo vieta“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą, kalbant apie skrydį, kuriam būdinga visoms kelionės atkarpoms patvirtinta bendra rezervacija ir kuris susideda iš kelių dalių, gali būti laikoma pirmąją skrydžio dalį vykdančio orlaivio išvykimo vieta, kai iš šių skrydžio dalių susidedantį vežimą vykdo du skirtingi oro vežėjai ir kai ieškinys dėl kompensacijos, kuris teikiamas pagal 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 261/2004, nustatantį bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju ir panaikinantį Reglamentą (EBB) Nr. 295/91, reiškiamas paskutinę skrydžio dalį vykdančiam oro vežėjui dėl šios paskutinės skrydžio dalies atšaukimo.

Parašai.