



Liuksemburgas, 2018 m. kovo 7 d.

Sprendimas sujungtose bylose C-274/16, C-447/16 ir C-448/16,
flightright GmbH / Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA
Roland Becker / Hainan Airlines Co. Ltd

Mohamed Barkan, Souad Asbai, Assia Barkan, Zakaria Barkan, Nousaiba
Barkan / Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA

Spauda ir informacija

Oro transporto bendrovei, kuri valstybėje narėje vykde tik pirmąją jungiamojo skrydžio dalį, gali būti pareikštas ieškinys dėl kompensacijos už skrydžio atidėjimą galutinės paskirties vietas, kuri yra kitoje valstybėje narėje, teismuose

Taip yra tokiu atveju, kai skirtingi skrydžiai buvo rezervuoti vienu visam maršrutui bendru užsakymu ir kai ilgam laikui atidėto atvykimo į galutinę paskirties vietą priežastis yra incidentas, įvykęs per pirmąjį iš šių skrydžių

Oro transporto keleiviai oro transporto bendrovėse *Air Berlin* ir *Iberia* užsakė jungiamuosius skrydžius iš Ispanijos į Vokietiją (t. y. *Air Berlin* atveju maršrutą Ibis – Palma de Maljorka – Diuseldorfas, o *Iberia* atveju maršrutą Melilja – Madridas – Frankfurtas prie Maino), šie užsakymai apėmė visas atitinkamų maršrutų dalis. Pirmuosius vidaus skrydžius Ispanijoje *Air Berlin* ir *Iberia* vardu įvykdė Ispanijos oro transporto bendrovė *Air Nostrum*. Abiem atvejais šie skrydžiai buvo atidėti (45 ir 20 minučių), todėl keleiviai nebespėjo į savo antruosius skrydžius į Vokietiją. Galiausiai į savo galutinę paskirties vietą keleiviai atvyko pavėlavę daugiau nei tris valandas (t. y. beveik 4 valandoms buvo atidėtas oro transporto bendrovėje *Air Berlin* užsakytas skrydis ir 13 valandų – oro transporto bendrovėje *Iberia* užsakytas skrydis).

Dėl šių skrydžių atidėjimo ilgam laikui atitinkami oro transporto keleiviai (arba jų teises perėmusi Vokietijos įmonė *flightright*) kreipėsi į Vokietijos teismus reikalaudami, kad *Air Nostrum* sumokėtų kompensaciją pagal Sąjungos Oro transporto keleivių teisių reglamentą¹.

Amtsgericht Düsseldorf (Diuseldorfo apylinkės teismas) ir *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas) abejoja tuo, ar Vokietijos teismai turi tarptautinę jurisdikciją nagrinėti oro transporto keleivių ieškinius oro transporto bendrovei, kurios i) registruota buveinė yra kitoje valstybėje narėje, ii) jungiamųjų skrydžių į galutinę paskirties vietą Vokietijoje atveju vykde tik pirmuosius vidaus skrydžius toje kitoje valstybėje narėje ir iii) kuri nėra sudariusi sutarties su minėtais keleiviais. Abu teismai paprašė Teisingumo Teismo išaiškinti, ar tokiu atveju reikia taikyti Reglamento „Briuselis I“² nuostatas, pagal kurias atsakovui, kurio nuolatinė gyvenamoji vieta yra kitoje valstybėje narėje, byla, kylanti iš sutarties, gali būti iškelta prievolės, kuria grindžiamas reikalavimas, įvykdymo vietos teisme. Šiame reglamente nurodyta, kad paslaugų teikimo atveju ši vieta, jei nesutarta kitaip, yra vieta, kurioje pagal sutartį buvo ar turėjo būti suteiktos paslaugos.

Šios dienos sprendime Teisingumo Teismas nusprendė, kad galutinė paskirties vieta Vokietijoje gali būti laikoma paslaugų, suteiktų ne tik vykdant antrąjį skrydį, bet ir vykdant pirmąjį vidaus skrydį

¹ 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10). Atsižvelgiant į atstumą, kompensacijos suma yra 250, 400 arba 600 EUR.

² 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., 16 sk., 19 t., p. 42) ir 2012 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1215/2012 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo (OL L 351, 2012, p. 1). Pastaruoju reglamentu buvo panaikintas Reglamentas Nr. 44/2001. Šis reglamentas taikomas tik teismo procesui, pradėtam 2015 m. sausio 10 d. arba vėliau. Šiose bylose atitinkamos šių dviejų reglamentų nuostatos yra tokios pačios arba beveik tokios pačios.

Ispanijoje, įvykdymo vieta. Todėl Vokietijos teismai iš esmės turi jurisdikciją nagrinėti ieškinius dėl kompensacijos, pareikštus užsienio oro transporto bendrovei, kaip antai *Air Nostrum*.

Iš tiesų, pirma, sąvoka „bylos, kylančios iš sutarčių“, kaip ji suprantama pagal Reglamentą „Briuselis I“, apima ir oro transporto keleivių ieškinį dėl kompensacijos už jungiamojo skrydžio atidėjimą ilgam laikui, pareikštą pagal Oro transporto keleivių teisių reglamentą, skrydį vykdžiusiam oro vežėjui, kuris nėra sudaręs sutarties su minėtais keleiviais.

Šiuo klausimu Teisingumo Teismas, be kita ko, pažymi, kad pagal Oro transporto keleivių teisių reglamentą, kai skrydį vykdomas oro vežėjas, nesudaręs sutarties su keleiviu, vykdo prievolės pagal šį reglamentą, laikoma, kad jis tai daro asmens, sudariusio sutartį su atitinkamu keleiviu, vardu. Taigi turi būti laikoma, kad šis vežėjas (šiuo atveju *Air Nostrum*) vykdo prievolės, kurias jis savanoriškai prisiima šalies, sudariusios sutartį su atitinkamais keleiviais, atžvilgiu (šiuo atveju *Air Berlin* ir *Iberia*). Šios prievolės kyla iš oro vežimo sutarties.

Antra, Teisingumo Teismas teigia, kad jungiamojo skrydžio atveju šio skrydžio „prievolės įvykdymo vieta“ pagal Oro transporto keleivių teisių reglamentą turi būti laikoma antrąjį skrydį vykdžiusio lėktuvo atvykimo vieta, kai iš dviejų skrydžių sudarytą vežimą vykdo du skirtingi oro vežėjai, ir kai ieškinys dėl kompensacijos už šio jungiamojo skrydžio atidėjimą ilgam laikui yra grindžiamas incidentu, įvykusi per pirmąjį iš šių skrydžių, kurį vykdė sutarties su atitinkamais keleiviais nesudaręs oro vežėjas.

Šiuo klausimu Teisingumo Teismas pabrėžia, kad nagrinėjamosiose sutartyse, kuriose numatyta bendra rezervacija visam maršrutui, yra įtvirtinta oro vežėjo prievolė vežti keleivį iš taško A į tašką C. Toks vežimo veiksmas yra paslauga, kurios viena³ iš pagrindinių teikimo vietų yra taške C. Teisingumo Teismo teigimu, tai pakanka, kad oro transporto bendrovė, kuri, kaip antai *Air Nostrum*, vykdo tik pirmąjį skrydį iš taško A į tašką B, nuspėtų, jog keleiviai gali jai pareikšti ieškinį teismuose, esančiuose taške C.

Kitoje byloje oro transporto keleivis kreipėsi į Vokietijos teismus su ieškiniu Kinijos oro transporto bendrovei *Hainan Airlines*, kuriuo reikalavo kompensacijos už atsisakymą vežti vykdam antrąjį jungiamojo skrydžio (t. y. maršruto Berlynas – Briuselis – Pekinas) dalį. Šiuo klausimu Teisingumo Teismas primena, kad, jeigu atsakovo (šiuo atveju *Hainan Airlines*) nuolatinė gyvenamoji vieta yra ne valstybėje narėje, kiekvienos valstybės narės teismų jurisdikcija nustatoma pagal tos valstybės narės teisę, o ne pagal Reglamentą „Briuselis I“.

PASTABA: Prašyme priimti prejudicinį sprendimą valstybių narių teismai, nagrinėdami juose iškeltą bylą, gali pateikti Teisingumo Teismui klausimus dėl Sąjungos teisės išaiškinimo ar Sąjungos teisės akto galiojimo. Teisingumo Teismas nenagrinėja nacionalinės bylos. Remdamasis Teisingumo Teismo sprendimu šią bylą turi išspręsti nacionalinis teismas. Šis sprendimas taip pat privalomas kitiems nacionaliniams teismams, nagrinėjantiems panašias problemas.

Žiniasklaidai skirtas neoficialus dokumentas, neįpareigojantis Teisingumo Teismo.

[Visas sprendimo tekstas](#) nuo jo paskelbimo dienos prieinamas CURIA tinklalapyje.

Kontaktinis asmuo: Gitte Stadler ☎ (+352) 4303 3127

Nuotraukas iš sprendimo paskelbimo posėdžio galima rasti „[Europe by Satellite](#)“ ☎ (+32) 2 2964106

³ Šiomis aplinkybėmis Teisingumo Teismas primena, kad oro transporto keleivis taip pat gali pareikšti ieškinį lėktuvo išvykimo vietos teisme (2009 m. liepos 9 d. Sprendimas *Rehder*, C-204/08, taip pat žr. [PS Nr. 62/09](#)).