

Anonimizuota versija

Vertimas

C-20/21 – 1

Byla C-20/21

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Gavimo data:

2021 m. sausio 13 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Landgericht Frankfurt am Main (Vokietija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2020 m. lapkričio 26 d.

Ieškovai:

JW

HD

XS

Atsakovė:

LOT Polish Airlines

Landgericht Frankfurt am Main (Frankfurto prie Maino apygardos teismas)
<...> 2020 m. lapkričio 26 d.

<...>

<...>

nutartis

Byloje <...>

1. JW, <...>

2. HD, <...>

3. XS, atstovaujamas JW ir HD, Berlynas,

ieškovai ir apeliantai

<...>

prieš

LOT Polish Airlines <...>,

atsakovę ir kitą apeliacinio proceso šalį

<...> (**orig. p. 2**)

<...>

Landgericht Frankfurt am Main 24-oji civilinių bylų kolegija <...> 2020 m. lapkričio 26 d. nutarė:

I. Pagal SESV 267 straipsnį pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui šiuos klausimus dėl Sąjungos teisės išaiškinimo:

Ar 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 papunktį reikia aiškinti taip, kad prievolės įvykdymo vieta, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, kalbant apie skrydį, kuriam būdinga visoms kelionės atkarpoms patvirtinta bendra rezervacija ir kuris susideda iš dviejų ar daugiau dalių, gali būti ir pirmąjį skrydį vykdančio orlaivio atvykimo vieta, kai iš šių skrydžio dalių susidedantį vežimą vykdo du skirtingi oro vežėjai ir kai ieškinyje dėl kompensacijos, kuris teikiamas pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004, reiškiamas pirmąją skrydžio dalį vykdančiam oro vežėjui dėl atidėtos pirmosios skrydžio dalies?

II. Sustabdyti apeliacinio skundo nagrinėjimą. (**orig. p. 3**)

Motyvai

Ieškovai reikalauja kompensacijų pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004 dėl skrydžio atidėjimo.

Ieškovai turėjo patvirtintą rezervaciją pagal vieną užsakymą 2019 m. balandžio 27 d. atsakovės skrydžiui iš Varšuvos į Frankfurtą (skrydžio numeris LO 379) ir tiesioginiam jungiamajam *Lufthansa AG* skrydžiui iš Frankfurto į Malę (Maldivus) (skrydžio numeris LH 704). Orlaivis skrydžiui LO 379 pagal tvarkaraštį turėjo pakilti 17.05 val. vietos laiku, o nusileisti 19.00 val. vietos laiku Frankfurte. Šis skrydis buvo atidėtas, todėl skrydžio LO 379 orlaivis pasiekė Frankfurtą tik 20.07 val. vietos laiku, o ieškovai pavėlavo į jungiamąjį skrydį į Malę, kurio orlaivis pakilo skrydžiui 20.05 val. vietos laiku. Galutinę paskirties

vieta Malę ieškovai pasiekė pavėlavę daugiau kaip 4 valandas. Atstumas tarp Varšuvos ir Malės viršija 3 500 km.

Pirmojoje instancijoje ieškovai reikalavo 600,00 EUR dydžio kompensacijos ir prašė atleisti nuo ikiteisminių išlaidų advokatui mokėjimo. Atsakovė ginčijo teritorinę ir tarptautinę *Amtsgericht Frankfurt* (Frankfurto apylinkės teismas) jurisdikciją.

Amtsgericht Frankfurt 2020 m. balandžio 29 d. sprendimu atmetė ieškinį kaip nepriimtina. Grįsdamas savo sprendimą šis teismas nurodė, kad Frankfurto teismai neturi jurisdikcijos, nes nei išvykimo, nei atvykimo vieta nebuvo Frankfurto teisminėje apygardoje. Jurisdikcija negali būti atitinkamai priskirta ir remiantis Reglamentu (ES) Nr. 1215/2012. Keleivių vežimo oro transportu atveju vieta, kurioje iš esmės suteikiama paslauga, laikytina tiek išvykimo vieta pagal sutartį, tiek atvykimo vieta pagal sutartį. Vis dėlto nei išvykimo, nei atvykimo vieta nėra Frankfurto teisminėje apygardoje.

Apeliaciniame skunde ieškovai taip pat teigia, kad ieškinys yra priimtinas. *Amtsgericht Frankfurt* teritorinė jurisdikcija kyla iš Reglamento (ES) Nr. 1215/2012 7 straipsnio 1 punkto b papunkčio. Tai, kad prievolės įvykdymo vietos šioje byloje yra Varšuva ir Malė, nereiškia, kad nėra kitų prievolės įvykdymo vietų.

Ar apeliacinis skundas bus tenkinamas, iš esmės priklauso nuo to, ar prievolės įvykdymo vieta, kaip tai suprantama pagal Reglamento (ES) Nr. 1215/2012 7 straipsnio 1 punkto b papunktį, tuo atveju, kai jungiamajam skrydžiui būdinga visoms kelionės atkarpoms patvirtinta bendra rezervacija ir ši skrydį sudaro kelios dalys, gali būti laikoma ir pirmąjį skrydį vykdžiusio lėktuvo atvykimo vieta, jei (**orig. p. 4**) šiuos jungiamąjį skrydį sudarančius skrydžius vykdo du skirtingi oro vežėjai, o ieškinys dėl kompensacijos pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004 pareikštas pirmąjį skrydį vykdžiusiam oro vežėjui dėl atidėto pirmojo skrydžio.

Teisingumo Teismas dar nėra priėmęs sprendimo šiuo klausimu.

Tiesa, 2009 m. liepos 9 d. sprendime (byloje C-204/08) Teisingumo Teismas nusprendė, kad vienintelės vietos, kurios tiesiogiai susijusios su šiomis vykdant su sutarties dalyku susijusias prievoles teikiamomis paslaugomis, yra lėktuvo išvykimo ir atvykimo vietos, atkreipiant dėmesį į tai, kad „išvykimo ir atvykimo vietomis“ turi būti laikomos vietos, dėl kurių susitarta atitinkamoje su viena oro transporto bendrove, kuri yra skrydį vykdanti oro vežėja, sudarytoje pervežimo sutartyje. Vis dėlto minėtas atvejis negali būti prilygintas byloje nagrinėjamam. Šiuo atveju, kitaip nei aplinkybėmis, dėl kurių Teisingumo Teismas jau yra priėmęs sprendimą, nagrinėjamas ne tiesioginis skrydis, o jungiamasis skrydis, kurį sudaro du skrydžiai pagal vieną užsakymą, ir atsakovė vykdė tik pirmąjį iš šių skrydžių.

Be to, 2018 m. kovo 7 d. sprendime (bylose C-274/16, C-447/16, C-448/16) Teisingumo Teismas nusprendė, kad jungiamojo skrydžio atveju šio skrydžio

„prievolės įvykdymo vieta“, kaip tai suprantama pagal Reglamento (ES) Nr. 1215/2012 7 straipsnio 1 punkto b papunktį, yra ir antrąjį skrydį vykdžiusio lėktuvo atvykimo vieta, kai iš dviejų skrydžių sudarytą vežimą vykdo du skirtingi oro vežėjai ir kai ieškinys yra grindžiamas incidentu, įvykusi per pirmąjį iš šių skrydžių, kurį vykdė sutarties su atitinkamais keleiviais nesudaręs oro vežėjas. Antrąjį skrydį vykdančio lėktuvo atvykimo vieta yra kaip viena iš pagrindinių paslaugų teikimo vietų, dėl kurių sudaryta oro vežimo sutartis, ir ši vieta pakankamai susijusi su ginčo esminiais elementais. Vis dėlto Teisingumo Teismas tame sprendime neatsakė į šioje byloje nagrinėtiną klausimą, ar ir pirmąjį skrydį vykdančio lėktuvo atvykimo vieta užtikrina tokį pakankamai glaudų ryšį. Tokią prezumpciją būtų galima paneigti tuo, kad šalims šioje byloje turėjo būti svarbiausia atvykti į galutinę paskirties vietą, taigi persėdimas į kitą orlaivį buvo tik prievolės įvykdymo priemonė, o persėdimo vieta Frankfurte – galiausiai atsitiktinė. Vis dėlto, kolegijos nuomone, tai nėra (**orig. p. 5**) neabejotinai darytina išvada. Atsižvelgiant į tai, negalima atmesti galimybės, kad dar viena prievolės įvykdymo vieta galėtų būti laikoma pirmąjį skrydį vykdančio lėktuvo atvykimo vieta, t. y. Frankfurtas.

2020 m. vasario 13 d. Teisingumo Teismo nutartyje (byla C-606/19) taip pat neatsakoma į šį klausimą. Šioje nutartyje Teisingumo Teismas nusprendė, kad įvykdymo vieta, kalbant apie skrydį, kuriam būdinga visoms kelionės atkarpoms patvirtinta bendra rezervacija ir kuris susideda iš kelių dalių, gali būti laikoma pirmąjį 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 (EB) Nr. 261/2004, reiškiamas paskutinę skrydžio dalį vykdančiam oro vežėjui dėl šios paskutinės skrydžio dalies atšaukimo. Vis dėlto toks sprendimas neleidžia daryti aiškios išvados, ar tai taikoma ir pirmąjį skrydį vykdančio lėktuvo atvykimo vietai.

<...>