

Byla C-386/21

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Gavimo data:

2021 m. birželio 24 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Cour d'appel de Mons (Belgija)

Sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2021 m. gegužės 10 d.

Ieškovė:

Ryanair DAC, buvusi *Ryanair Ltd*

Atsakovė:

Happy Flights Srl

BYLOJE:

Pagal Airijos teisę įsteigta bendrovė RYANAIR DAC, kurios buveinė yra Airijoje, DUBLINE, *Airside Business Park*, Swords 0, Dublin Airport <...> [*Ryanair DAC* identifikaciniai duomenys]

apeliantė ir kita šalis pagal priešpriešinį apeliacinį skundą, <...>

<...> [*Ryanair DAC* advokatų asmens tapatybės duomenys] <...> **PRIEŠ:**

SPRL (dabar – SRL) HAPPY FLIGHTS <...>, kurios buveinė yra adresu 9920 LOVENDEGEM, [Belgija], Bredestraat Kouter, 69,

kitą pagrindinio apeliacinio proceso šalį ir priešpriešinio apeliacinio skundo pateikėją,

<...> [SRL Happy Flights advokatų asmens tapatybės duomenys] <...> [Su procesu susijusi informacija].<...>

I. Faktinės aplinkybės ir ginčo dalykas

1. Ginčas kilo tarp SRL HAPPY FLIGHTS (toliau – HF), pagal Belgijos teisę įsteigtos bendrovės, kurios specializacija – skolų išieškojimas ir kuriai oro transporto keleiviai perleido savo reikalavimus, ir oro transporto bendrovės RYANAIR DAC (toliau – RY), pagal Airijos teisę įsteigtos bendrovės, iš kurios HF reikalauja kompensacijos keleiviams 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, panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (toliau – Reglamentas Nr. 261/2004).
2. Nagrinėjamas atvejis susijęs su 2017 m. rugsėjo 17 d. skrydžio FR 6351 iš Sofijos oro uosto (SOF) į Šarlerua (CRL) oro uostą atšaukimu; suinteresuoti keleiviai yra šie: <...>. [Suinteresuotų keleivių asmens tapatybės duomenys]
3. 2017 m. rugsėjo 18 d. elektroniniu laišku HF nurodė RY sumokėti 7 229,75 EUR sumą kaip žalos atlyginimą ir kompensaciją už bilietus; RY patvirtino rašto gavimą, tačiau atsisakė mokėti HF.
4. 2018 m. sausio 2 d. prašymu HF pareiškė RY ieškinį *Tribunal de l'entreprise du Hainaut (Division Charleroi)* (Heno komercinių bylų teismas (Šarlerua skyrius)), reikalaudama sumokėti 7 229,75 EUR sumą kartu su delspinigiais ir teismo skirtomis palūkanomis, skaičiuojant jas nuo 2017 m. rugsėjo 18 d. iki visiško sumokėjimo.
5. Savo reikalavimuose RY ginčijo Belgijos teismų jurisdikciją ir pateikė priešpriešinį reikalavimą sumokėti 5 000 eurų žalos atlyginimą ir palūkanas už piktnaudžiavimą procesu.
6. <...> [Su procesu susijusi informacija]
7. Pagal rungimosi principą 2019 m. birželio 21 d. priimtame sprendime, kuris pripažintas priimtinu ir pagrįstu, RY buvo nurodyta sumokėti HF 7 229,75 EUR sumą kartu su delspinigiais ir teismo skirtomis palūkanomis, skaičiuojant jas nuo 2017 m. rugsėjo 18 d. iki visiško sumokėjimo, priimti priešpriešinį ieškinį ir pripažinti jį nepagrįstu; RY reikalavimai atmesti, iš RY priteistos bylinėjimosi išlaidos; <...> [Su procesinėmis išlaidomis susijusi informacija] paskelbė, kad teismo sprendimas laikinai vykdytinas nepaisant kokio nors skundo.
8. 2019 m. liepos 26 d. RY pateikė apeliacinį skundą.

9. HF pateikė priešpriešinį apeliacinį skundą dėl bylinėjimosi išlaidų, kurio priimtinumą RY ginčija.

II. Pagrindinio apeliacinio skundo priimtumas

10. <...> [Diskusija dėl RY pagrindinio apeliacinio skundo priimtumo. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pripažįsta apeliacinį skundą priimtinu]

III. Pagrindai, kuriais remiamasi

21. RY nurodytas pirmasis pagrindas susijęs su tuo, kad HF prašymas nepriimtinas dėl to, kad pateiktas neturint teisės ar suinteresuotumo pareikšti ieškinį dėl pagal Reglamentą Nr. 261/2004 mokėtinų kompensacijų išieškojimo, nes HF, kuri nėra nei vartotojas, nei keleivis, neturi jokios reikalavimo teisės, nes nebuvo sudaryta pagal Airijos teisę galiojanti reikalavimo perleidimo sutartis; antrasis ir trečiasis apeliacinio skundo pagrindai susiję su tuo, kad Belgijos teismai neturi jurisdikcijos nagrinėti ginčą; ketvirtasis ir penktasis ieškinio pagrindai susiję su jos bendrųjų sąlygų, pagal kurias reikalaujama, kad pirmiausia skundą pateiktų keleivis, ir draudžiama perleisti reikalavimą, taikymu.
22. Tačiau, prieš nagrinėdamas reikalavimo priimtumą ir pagrįstumą, teismas pirmiausia turi patikrinti, ar jis turi jurisdikciją jį nagrinėti; todėl apeliacinis teismas pirmiausia turi patikrinti savo tarptautinę jurisdikciją.

IV. Belgijos teismų jurisdikcija

A. Dėl jurisdikciją nustatančios sąlygos

23. RY remiasi savo bendrųjų vežimo sąlygų 2.4 straipsnyje išdėstyta jurisdikcijos nustatymo sąlyga, pagal kurią: *Išskyrus atvejus, kai Konvencijoje ar taikytiname įstatyme nenumatyta kitaip, su mumis sudarytą vežimo sutartį, taip pat šias bendrąsias sąlygas ir Taisykles reglamentuoja Airijos teisė, o jurisdikciją spręsti visus iš šios sutarties kylančius arba su ja susijusius ginčus turi Airijos teismai.*
24. Nagrinėjant pagal Belgijos teisę įsteigtos bendrovės ir pagal Airijos teisę įsteigtos bendrovės ginčą, taikytinas teisės aktas yra 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 (toliau – Reglamentas Nr. 1215/2012).
25. Europos Sąjungos Teisingumo Teismui neseniai teko priimti sprendimą dėl prejudicinio klausimo, susijusio su šio reglamento 25 straipsnio 1 dalies

išaiškinimu byloje dėl vežimo sutartyje numatytos sąlygos dėl jurisdikcijos taikymo skolos išieškojimo bendrovei, kuriai keleivis perleido teisę paduoti skundą pagal Reglamentą Nr. 261/2004 (2020 m. lapkričio 18 d. Sprendimas *DelayFix*, C-519/19).

26. Toje byloje keleivis perleido Lenkijoje įsteigtai skolų išieškojimo bendrovei *DelayFix* teisę pagal Reglamentą Nr. 261/2004 reikalauti kompensacijos už tai, kad buvo atšauktas RY vykdytas skrydis iš Milano į Varšuvą; keleivio ir RY vežimo sutartyje buvo numatyta sąlyga dėl Airijos teismų jurisdikcijos pasirinkimo.
27. Viename Varšuvos teisme nagrinėjant *DelayFix* pareikštą ieškinį dėl bylos esmės, RY prieš skolų išieškojimo bendrovę rėmėsi sąlyga dėl teismo pasirinkimo. Varšuvos teismas atmetė RY pateiktą nepriimtinumą grindžiamą prieštaravimą. RY dėl šio sprendimo pateikė apeliacinį skundą Varšuvos apygardos teismui, kuris nusprendė pateikti ESTT šį prejudicinį klausimą:

„Ar <...> Direktyvos 93/13 2 straipsnio b punktas, 3 straipsnio 1 ir 2 dalys ir 6 straipsnio 1 dalis ir Reglamento [Nr. 1215/2012] 25 straipsnis, tikrinant susitarimo dėl jurisdikcijos galiojimą, turi būti aiškinami taip, kad galutinio vartotojo perleisto reikalavimo įgijėjas, kuris pats nėra vartotojas, taip pat gali remtis tuo, kad dėl sutarties sąlygų nebuvo atskirai derėtasi ir susitarime dėl jurisdikcijos yra nesąžiningų sutarties sąlygų?“;
28. Šiame sprendime Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, prieš atsakydamas į jam pateiktą prejudicinį klausimą, nusprendė nustatyti, kokiomis sąlygomis jurisdikciją nustatanti sąlyga gali saistyti skolų išieškojimo bendrovę, kuriai keleivis perleido savo reikalavimą.
29. Teisingumo Teismas mano, kad į sutartį įtraukta jurisdikciją nustatanti sąlyga gali sukelti padarinių tik šios sutarties sudarymui pritarusių šalių tarpusavio santykiams (42 punktas), kad perėmėjas (skolų išieškojimo bendrovė) nėra vežimo sutarties, kurioje yra ši sąlyga, šalis, o tik trečiasis asmuo šios sutarties atžvilgiu (43 punktas); tuo remdamasis jis daro išvadą, kad oro transporto bendrovė iš principo negali remtis jurisdikciją nustatančia sąlyga prieš skolų išieškojimo bendrovę, kuriai keleivis perleido savo reikalavimą (46 punktas), nebent pagal nagrinėjant bylą iš esmės taikytiną nacionalinę teisę trečiasis asmuo perėmė visas pradinės sutarties šalies teises ir pareigas (47 punktas); jeigu taip nėra, sąlyga dėl teismo pasirinkimo nėra privaloma skolų išieškojimo bendrovei.
30. Remiantis šio sprendimo rezoliucine dalimi, Reglamento Nr. 1215/2012 25 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad, ginčijant teismo jurisdikciją nagrinėti oro transporto bendrovei pareikštą Reglamentu Nr. 261/2004 grindžiamą ieškinį dėl kompensacijos, ***keleivio ir šios oro transporto bendrovės sudarytos vežimo sutarties sąlygos dėl jurisdikcijos pastaroji***

negali panaudoti prieš skolų išieškojimo įmonę, kuriai keleivis perleido savo reikalavimą, išskyrus atvejus, kai pagal valstybės, kurios teismus nustato ši sąlyga, teisę skolų išieškojimo įmonė neperima visų pradinės sutarties šalies teisių ir pareigų, o tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

31. Nagrinėjamu atveju teismas siekia vadovautis tuo, kas nurodyta šiame sprendime, todėl siekdamas nustatyti savo tarptautinę jurisdikciją, jis turi patikrinti, ar pagal Airijos teisę – turint omenyje, kad ginčijamoje nuostatoje nurodyti Airijos teismai, – HF perėmė visas keleivių teises ir pareigas.
32. Tačiau jurisdikcija turi būti vertinama neatsižvelgiant į bylos esmę, remiantis tuo, kas nurodyta teismo šaukime (žr. M. Dechamps, *Compétence internationale et loi applicable en matière d'obligations contractuelles et non contractuelles*, in X. Obligations, *Traité théorique et pratique*, VII, 1.1.11, ir Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 1982 m. kovo 4 d. Sprendimą *Effer*), remiantis *prima facie* analize, nedarant poveikio bylos esmei.
33. Šaukime HF nurodo, kad specializuojasi pagal Reglamentą Nr. 261/2004 mokėtinų kompensacijų gavimo srityje ir kad keleiviai „perleido savo reikalavimą ieškovei pagal Civilinio kodekso 1689 ir paskesnius straipsnius“; savo ji tik teigia, kad reikalavimo perleidimas, kuriuo ji remiasi, reglamentuojamas išimtinai pagal Belgijos teisę, t. y. teisę, kurią šalys pasirinko pagal keleivių ir HF sudarytą reikalavimų perleidimo sutartį.
34. Taigi ji visiškai neįrodo, kad reikalavimų perleidimas yra teisėtas ir vykdytinas pagal Airijos teisę, taigi ir jo taikymo srities Airijos teisėje, todėl nepagrindžia, kodėl perėmė visas keleivių teises ir pareigas pagal Airijos teisės aktus.
35. RY teigimu, pagal Airijos teisę neleidžiama perleisti reikalavimo teisės („assignment of bare legal right“) subjektui, neturinčiam jokio ryšio su reikalavimu, kurį ketina pateikti, išskyrus tą, kuris buvo sukurtas dėl to, kad buvo perleista reikalavimo teisė, o tai prieštarauja Airijos viešajai tvarkai, todėl HF reikalavimo perleidimas negalioja.
36. Ji tai įrodo, pateikdama Airijos *Supreme Court* (Aukščiausiasis Teismas) teisėjo Donal John O'Donnell nuomonę, neseniai priimtą 2018 m. liepos 31 d. sprendimą Airijos *Supreme Court* sprendimą byloje *SPV Osus Ltd* prieš *HSBC Institutional Trust Services (Ireland) Ltd* ir su šiuo sprendimu susijusį Airijos doktrinos straipsnį (jos dokumentų bylos 25 ir 26 dokumentai).
37. Tuo remiantis darytina išvada, kad sąlyga dėl jurisdikcijos negali būti remiamasi prieš HF, kuri yra trečioji šalis vežimo sutarties atžvilgiu, kuri nesutiko su šia sąlyga ir kuri negali remtis visų reikalavimų perleidimu pagal Airijos teisę.

38. Todėl nėra reikalo nagrinėti sąlygos dėl jurisdikcijos, kuri nėra privaloma HF, galiojimo ir, prireikus, nesąžiningumo.

B. Dėl Reglamento Nr. 1215/2012 taikymo

39. Kadangi jurisdikciją suteikianti nuostata netaikoma, reikia nustatyti, kuris teismas turi tarptautinę jurisdikciją nagrinėti pagal Reglamentą Nr. 261/2004 Belgijoje įsteigtos skolų išieškojimo bendrovės pareikštą ieškinį Airijos oro transporto bendrovei dėl kompensacijos pagal Reglamentą Nr. 1215/2012.
40. Pagal šio reglamento 4 straipsnį jurisdikciją, išskyrus specialią jurisdikciją, iš esmės turi valstybės narės, kurios teritorijoje atsakovas turi nuolatinę gyvenamąją vietą, teismai, t. y. Airijos teismai.
41. Reikia pažymėti, kad HF, kuri yra trečioji šalis sutarties atžvilgiu, yra ne keleivis, vartotojas ar vartotojų asociacija, o įmonė, kaip tai suprantama pagal *Code de droit économique* (Ekonominės teisės kodeksas) I straipsnio 1 dalies 1 punktą, todėl iš principo ji negali remtis imperatyviomis tarptautinės jurisdikcijos nuostatomis, kuriomis siekiama apsaugoti vartotojus ir leisti jiems inicijuoti teismo procesą jų gyvenamosios vietos valstybėje pagal Reglamento (ES) Nr. 1215/2012 17 straipsnį, juo labiau kad jis netaikomas vežimo sutarčiai, išskyrus sutartis, kuriose už bendrą kainą numatyta kelionė ir nakvynė.
42. Šio straipsnio *ratio legis*, be kita ko, yra išvengti situacijos, kai vartotojas, susidūręs su proceso sąnaudomis ir sunkumais kitoje valstybėje nei jo, negalėtų kreiptis į teismą, o tokios rizikos nėra, kai įmonė pradeda procesą, vykdydama savo ekonominę veiklą tarptautiniu mastu.
43. Vis dėlto HF remiasi 2009 m. liepos 9 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo priimtu Sprendimu *Rehder* (C-204/08), pagal kurį 2000 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 44/2001 5 straipsnio 1 punkto b papunkčio antra įtrauka (šiuo metu pakeista Reglamento (ES) Nr. 1215/2012 7 straipsnio 1 dalimi) turi būti aiškinama taip, kad asmenų pervežimo oro transportu iš vienos valstybės narės į kitą pagal sutartį, sudarytą su viena oro bendrove, kuri yra skrydį vykdanči oro vežėja, atveju nagrinėti šia pervežimo sutartimi ir Reglamentu (EB) Nr. 261/2004 grindžiamą ieškinį dėl kompensacijos jurisdikciją turi, ieškovo nuožiūra, tas teismas, kurio teritorijoje yra lėktuvo išvykimo ar atvykimo vieta, kaip jos apibrėžtos toje sutartyje.
44. Iš tikrųjų Teisingumo Teismas konstatavo, kad, esant kelioms paslaugų teikimo vietoms skirtingose valstybėse narėse, reikia nustatyti vietą, kurioje būtų užtikrintas glaudžiausias ryšys tarp nagrinėjamos sutarties ir jurisdikciją turinčio teismo, be kita ko, vietą, kur pagal šią sutartį turi būti teikiamos pagrindinės paslaugos (38 punktas); jis nusprendė, kad vienintelės vietos, tiesiogiai susijusios su paslaugomis, teikiamomis vykdant su vežimo

- sutarties dalyku susijusias prievoles, yra lėktuvo išvykimo ir atvykimo vietos (41 punktą), nes kiekviena iš šių vietų yra pakankamai glaudžiai susijusi su materialiais ginčo elementais, taigi jose užtikrinamas glaudus ryšys tarp sutarties ir jurisdikciją turinčio teismo, kurio siekiama specialiomis jurisdikcijos taisyklėmis (44 punktą), nes ši pasirinkimo teisė taip pat atitinka nuspėjamumo reikalavimą ir atitinka teisinio saugumo tikslą, kartu primindamas, kad ieškovui lieka galimybė kreiptis į atsakovo nuolatinio buvimo vietos teismą (45 punktą).
45. Iš to HF daro išvadą, kad nagrinėjamu atveju tarptautinę jurisdikciją turi Belgijos teismai, nes byloje aptariamą skrydį vykdžiusio lėktuvo išvykimo ar atvykimo vieta yra Šarlerua oro uostas (Heno provincija, Belgija).
 46. Tačiau byloje, kurioje priimtas Sprendimas *Rehder*, ieškinį pareiškė pats lėktuvo keleivis, tiesiogiai sudaręs vežimo oro transportu sutartį, bet ne trečiasis asmuo – reikalavimo perėmėjas, kuris nėra sutarties šalis.
 47. RY teigia, kad jei reikalavimų perėmėjas yra trečioji šalis keleivio ir oro transporto bendrovės sudarytos sutarties atžvilgiu, jis nėra saistomas keleivio ir oro transporto bendrovės sudarytos vežimo sutarties, todėl negali būti saistomas joje išdėstytų sąlygų, nesvarbu, ar tai būtų teismo pasirinkimo sąlyga, ar išvykimo arba atvykimo vieta, dėl kurios keleivis ir oro transporto bendrovė susitarė vežimo sutartyje.
 48. Taigi RY teigia, kad turint omenyje tai, kad reikalavimo perėmėjas nėra susijęs su oro transporto bendrovės ir keleivio sudarytos vežimo sutarties vykdymo vieta, jis negali remtis keleivio ir oro transporto bendrovės sudarytos sutarties vykdymo vieta, pareikšdamas ieškinį oro transporto bendrovei, bet turi pagal Reglamento Nr. 1215/2012 4 straipsnyje įtvirtintą bendrąją taisyklę pareikšti ieškinį oro transporto bendrovei valstybės, kurioje atsakovas nuolat gyvena, teismuose, t. y. nagrinėjamu atveju – Airijos teismuose.
 49. RY teigia, kad 2018 m. kovo 7 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo Sprendime *Air Nostrum* (sujungtos bylos C-274/16, C-447/16 ir C-448/16) niekaip nepaneigiama tai, kas pirmiau išdėstyta, nes tame sprendime Teisingumo Teismas visiškai neanalizavo reikalavimų perėmėjo, kuris vežimo sutarties atžvilgiu yra trečioji šalis, galimybės pareikšti ieškinį oro transporto bendrovei pagal vežimo sutarties vykdymo vietą.
 50. Tame sprendime Europos Sąjungos Teisingumo Teismui teko priimti sprendimą dėl sutartinių įsipareigojimų pagal vežimo oro transportu sutartį vykdymo vietos, kai skirtingos oro transporto bendrovės vykdė jungiamuosius skrydžius (antrojo skrydžio atvykimo vieta); Teisingumo Teismas taip pat turėjo atsakyti į klausimą, ar sąvoka „bylos, kylančios iš sutarčių“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 1 punktą, apima oro transporto keleivių ieškinį dėl kompensacijos, pagal

Reglamentą Nr. 261/2004 pareiškta skrydį vykdančiam oro vežėjui, kuris nėra atitinkamo keleivio sudarytos sutarties šalis.

51. Teisingumo Teismas į šį klausimą atsakė teigiamai, remdamasis, be kita ko, Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 5 dalies antru sakiniu, kuriame pažymėta, kad tuo atveju, kai skrydį vykdančias oro vežėjas, nesudaręs sutarties su keleiviu, vykdo prievolės pagal šį reglamentą, laikoma, kad jis tai daro asmens, sudariusio sutartį su tuo keleiviu, vardu, o trečiojo vežėjo pareigos, kylančios iš vežimo oro transportu sutarties, turi būti laikomos susijusiomis su vežimo oro transportu sutartimi, todėl, atsižvelgiant į bylos aplinkybes, reikalavimą sumokėti kompensaciją už ilgam laikui atidėtą skrydį, kurį vykdo oro vežėjas, kaip antai *Air Nostrum*, kuris nėra sudaręs sutarties su atitinkamais keleiviais, reikia laikyti reikalavimu, kylančiu iš vežimo oro transportu sutarčių, kurias sudarė minėti keleiviai ir, atitinkamai, *Air Berlin* ir *Iberia*.
52. Nagrinėjamu atveju situacija yra kitokia, nes prašymas atlyginti žalą pateiktas oro vežėjui, sudariusiam sutartį su keleiviais, bet jį pateikusi skolų išieškojimo bendrovė, kuri yra trečioji šalis vežimo oro transportu sutarties atžvilgiu ir remiasi savo, kaip reikalavimų perėmėjos, statusu, neįrodo, kad perėmė visas reikalavimus perleidusių keleivių teises ir pareigas.
53. Taigi kyla klausimas dėl Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 1 dalies taikymo ir aiškinimo.
54. Todėl reikia pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui šio sprendimo rezoliucinėje dalyje suformuluotus klausimus.

REMDAMASIS ŠIAIS MOTYVAIS,

Teismas,

<...>[Su procesu susijusi informacija] <...> Pateikia Europos Sąjungos Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

1. **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 dalies a punktą reikia aiškinti taip, kad sąvoka „bylos, kylančios iš sutarčių“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą, apima ieškinį dėl kompensacijos, kurį pagal 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 261/2004, nustatantį bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, pareiškė skolų išieškojimo bendrovė, kuri yra trečioji šalis vežimo oro transportu sutarties atžvilgiu ir remiasi savo, kaip keleivio reikalavimų**

perėmėjos, statusu, nors ši bendrovė neįrodo, jog perėmė visas pradinės sutarties šalies teises ir pareigas?

2. *Jeigu atsakymas į pirmąjį klausimą būtų teigiamas, 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 dalies a ir b punktus reikia aiškinti taip, kad prievolės, kuria grindžiamas ieškinys, vykdymo vieta yra vežimo oro transportu sutarties vykdymo vieta, t. y. skrydį vykdančio lėktuvo išvykimo ar atvykimo vieta arba, prireikus, kokia nors kita vieta?*

<...> [Sprendimo priėmimo atidėjimas]

<...> [Galutinė procesinė forma, parašai ir data]

DARBINIS VERTINIMAS