

Lieta C-386/21

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Iesniegšanas datums:

2021. gada 24. jūnijs

Iesniedzējtiesa:

Cour d'appel de Mons (Monsas apelācijas tiesa, Beļģija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2021. gada 10. maijs

Prasītāja:

Ryanair DAC, agrāk – *Ryanair Ltd*

Atbildētāja:

Happy Flights Srl

LIETĀ:

Saskaņā ar Īrijas tiesībām dibināta sabiedrība *RYANAIR DAC*, kuras juridiskā adrese ir Īrijā, DUBLINĀ, *Airside Business Park, Swords 0, Dublin Airport* [omissis: *Ryanair DAC* dati]

apelācijas sūdzības iesniedzēja pamatlietā, atbildētāja pretapelācijas tiesvedībā,

[omissis: *Ryanair DAC* advokātu dati] [..] **PRET:**

SPRL (kļuvisi par *SRL*) *HAPPY FLIGHTS* [..], kuras juridiskā adrese ir 9920 LOVENDEGEMA [*LOVENDEGEM*], [Beļģija,] *Bredestraat Kouter, 69*,

atbildētāja pamatlietā, pretapelācijas sūdzības iesniedzēja,

[omissis: *SRL Happy Flights* advokātu dati] [omissis: procesuālie apsvērumi].[..]

I. Tiesvedības fakti un priekšvēsture

1. Strīds ir starp *SRL HAPPY FLIGHTS* (turpmāk tekstā – “*HF*”) – saskaņā ar Beļģijas tiesībām dibinātu sabiedrību, kura ir specializējusies prasījumu piedziņā un kurai aviopasažieri ir cedējuši savas tiesības, un aviosabiedrību *RYANAIR DAC* (turpmāk tekstā – “*RY*”) – saskaņā ar Īrijas tiesībām dibinātu sabiedrību, kurai *HF* prasa samaksāt kompensācijas, kas pasažieriem pienākas, pamatojoties uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), 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 (turpmāk tekstā – Regula Nr. 261/2004).
2. Šī lieta attiecas uz lidojuma FR6351, kuram 2017. gada 17. septembrī bija jānotiek maršrutā Sofija (SOF) – Šarleruā [*Charleroi*] (CRL), atcelšanu, un konkrētie pasažieri ir šādi: [omissis: konkrēto pasažieru dati]
3. *HF* ar 2017. gada 18. septembra e-pasta vēstuli prasīja, lai *RY* tai samaksātu summu 7229,75 EUR apmērā kā kompensāciju un atlīdzību par biļetēm; *RY* apstiprināja vēstules saņemšanu, bet atteicās *HF* maksāt.
4. Ar 2018. gada 2. janvāra procesuālu dokumentu *HF* pret *RY* cēla prasību *tribunal de l'entreprise du Hainaut (Division Charleroi)* [Eno uzņēmējdarbības lietu tiesā (Šarleruā nodaļa)] par 7229,75 EUR samaksu, pieskaitot nokavējuma procentus un tiesas noteiktos procentus, sākot no 2017. gada 18. septembra līdz pilnīgai samaksai.
5. Savos prasījumos *RY* apstrīdēja Beļģijas tiesu jurisdikciju un cēla pretprasību par zaudējumu atlīdzību 5000 EUR apmērā par tiesvedības ļaunprātīgu izmantošanu.
6. [omissis: procesuālie apsvērumi]
7. 2019. gada 21. jūnijā sacīkstes procesā pasludinātajā spriedumā tika nolemts atzīt prasību par pieņemamu un pamatotu, piespriet *RY* samaksāt *HF* summu 7229,75 EUR apmērā, pieskaitot nokavējuma procentus un tiesas noteiktos procentus, sākot no 2017. gada 18. septembra līdz pilnīgai samaksai, pieņemt izskatīšanai pretprasību un to atzīt par nepamatotu; noraidot *RY* prasījumus, piespriet *RY* atlīdzināt tiesāšanās izdevumus šajā instancē; [omissis: nolēmumi par tiesāšanās izdevumiem] tika nolemts, ka spriedums ir provizoriski izpildāms neatkarīgi no pārsūdzības.
8. 2019. gada 26. jūlijā *RY* iesniedza apelācijas sūdzību.

9. *HF* iesniedza pretapelācijas sūdzību par tiesāšanās izdevumiem, kuras pieņemamību *RY* apstrīd.

II. Apelācijas sūdzības pieņemamība

10. [*omissis*: debates par *RY* apelācijas sūdzības pieņemamību. Iesniedzējtiesa atzīst, ka apelācijas sūdzība ir pieņemama]

III. Izvirzītie pamati

21. Pirmais *RY* izvirzītais pamats attiecas uz *HF* sākotnējās prasības nepieņemamību, jo tai nav *locus standi* vai intereses celt prasību samaksāt kompensācijas, kas pienākas, pamatojoties uz Regulu Nr. 261/2004, pamatojot ar to, ka *HF*, kas nav ne patērētājs, ne pasažieris, nav nekādu prasījuma tiesību, ja nav atbilstoši Īrijas tiesībām spēkā esoša prasījuma cesijas līguma; tās otrais un trešais pamats attiecas uz to, ka Beļģijas tiesām nav jurisdikcijas izskatīt strīdu; tās ceturtais un piektais pamats attiecas uz tās vispārīgo noteikumu un nosacījumu piemērošanu, kuros ir paredzēts, ka pasažierim iepriekš ir jāiesniedz sūdzība un ir aizliegta prasījuma cesija.
22. Tomēr pirms izvērtēt prasības pieņemamību un pamatotību, tiesai vispirms ir jāpārbauda, vai tai ir jurisdikcija to izskatīt; līdz ar to tiesai, pirmām kārtām, ir jāpārbauda sava starptautiskā jurisdikcija.

IV. Beļģijas tiesu jurisdikcija

A. Par jurisdikcijas noteikšanas klauzulu

23. *RY* norāda uz tās Vispārīgo pārvadāšanas noteikumu un nosacījumu 2.4. punktā ietvertu jurisdikcijas noteikšanas klauzulu, saskaņā ar kuru: Ja vien konvencijā vai piemērojamajos tiesību aktos nav norādīts citādi, starp mums un jums noslēgto pārvadāšanas līgumu, šos pārvadāšanas noteikumus un nosacījumus un mūsu Nolikumu regulē Īrijas tiesību akti, un jebkādas domstarpības, kas izriet no šī līguma vai ir ar to saistītas, ir Īrijas tiesu jurisdikcijā.
24. Runājot par strīdu starp saskaņā ar Beļģijas tiesībām dibinātu sabiedrību un saskaņā ar Īrijas tiesībām dibinātu sabiedrību, piemērojamais tiesiskais regulējums ir Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1215/2012 (2012. gada 12. decembris) par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komercietās (turpmāk tekstā – “Regula Nr. 1215/2012”).
25. Eiropas Savienības Tiesai nesen ir nācies lemt par prejudiciālu jautājumu saistībā ar šīs regulas 25. panta 1. punkta interpretāciju lietā, kas attiecas uz pārvadājuma līgumā ietvertās jurisdikcijas izvēles klauzulas piemērošanu

- prasījumu piedziņas sabiedrībai, kurai pasažieris ir nodevis savas tiesības iesniegt sūdzību saskaņā ar Regulu Nr. 261/2004 (spriedums, 2020. gada 18. novembris, *DELAYFIX*, C-519/19).
26. Minētajā lietā pasažieris bija nodevis piedziņas sabiedrībai *DELAYFIX* – Polijas sabiedrībai – tiesības pieprasīt kompensāciju, pamatojoties uz Regulu Nr. 261/2004, par atceltu lidojumu maršrutā Milāna – Varšava, ko nodrošina *RY*; pārvadājuma līgumā starp pasažieri un *RY* bija paredzēta jurisdikcijas izvēles klauzula par labu Īrijas tiesām.
27. Lietā par prasību pēc būtības, ko *DELAYFIX* bija cēlusi Varšavas tiesā, *RY* iebilda piedziņas sabiedrībai, izmantojot savu jurisdikcijas izvēles klauzulu. Varšavas tiesa *RY* celto iebildi par jurisdikcijas neesamību noraidīja. *RY* par šo nolēmumu iesniedza apelācijas sūdzību Varšavas apgabaltiesā, kas nolēma uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:
- “Vai Direktīvas 93/13 [...] 2. panta b) punkts, 3. panta 1. un 2. punkts un 6. panta 1. punkts, kā arī [Regulas Nr. 1215/2012] 25. pants saistībā ar jurisdikcijas noteikšanas klauzulas spēkā esamības izvērtēšanu ir jāinterpretē tādējādi, ka arī prasījuma tiesību, kuras tika iegūtas, cedējot tās no patērētāja, gala ieguvējs, kuram nav patērētāja statusa, var atsaukties uz faktu, ka nav notikusi atsevišķa noteikumu apspriešana, kā arī uz negodīgiem līguma noteikumiem, kuri izriet no vienošanās par jurisdikcijas noteikšanu?”;
28. Minētajā spriedumā Eiropas Savienības Tiesa, pirms atbildēt uz tai uzdoto prejudiciālo jautājumu, nolēma noteikt, ar kādiem nosacījumiem jurisdikcijas noteikšanas klauzula var būt saistoša prasījumu piedziņas sabiedrībai, kurai pasažieris ir cedējis savu prasījumu.
29. Tiesa uzskatīja, ka līgumā ietverta jurisdikcijas noteikšanas klauzula principā var radīt sekas tikai attiecībās starp pusēm, kas ir piekritušas šā līguma noslēgšanai (42. punkts), ka cesionārs (piedziņas sabiedrība) nav pārvadājuma līguma, kurā šī klauzula ir ietverta, puse, bet gan trešā persona (43. punkts); Tiesa no tā secināja, ka uz jurisdikcijas noteikšanas klauzulu aviosabiedrība principā nevar atsaukties attiecībā pret parādu piedziņas sabiedrību, kurai pasažieris ir cedējis savu prasījumu (46. punkts), izņemot gadījumos, kuros atbilstoši pamatlietā piemērojamajām valsts tiesībām trešā persona ir pārņēmusi visas sākotnējā līgumslēdzēja tiesības un saistības (47. punkts); ja tas tā nav, tad piedziņas sabiedrībai nav saistoša tiesas izvēles klauzula.
30. Atbilstoši minētā sprieduma rezolutīvajai daļai Regulas Nr. 1215/2012 25. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka, lai apstrīdētu tiesas jurisdikciju izskatīt atlīdzības prasību, kura ir celta, pamatojoties uz Regulu Nr. 261/2004 un kura ir vērsta pret aviosabiedrību, ***aviosabiedrība nevar atsaukties uz jurisdikcijas noteikšanas klauzulu, kas iekļauta starp pasažieri un šo***

aviosabiedrību noslēgtā pārvadājuma līgumā, attiecībā pret parādu piedziņas sabiedrību, kurai pasažieris ir cedējis savu prasījumu, izņemot, ja atbilstoši tās dalībvalsts tiesību aktiem, kuras tiesas ir izvēlētas šajā klauzulā, šī parādu piedziņas sabiedrība ir pārņēmusi visas sākotnējā līgumslēdzēja tiesības un saistības – par to ir jāpārlicinās iesniedzējtiesai.

31. Izskatāmajā lietā tiesa vēlas panākt atbilstību šī sprieduma atziņām tādējādi, ka, nosakot savu starptautisko jurisdikciju, tai ir jāpārbauda, vai saskaņā ar Īrijas tiesībām – jo Īrijas tiesas ir norādītas strīdīgajā klauzulā, – HF ir pārņēmusi visas pasažieru tiesības un saistības.
32. Tomēr jurisdikcija ir jānosaka neatkarīgi no lietas būtības, izmantojot to, kas ir minēts prasības pieteikumā (skat. M. DESCAMPS, *Compétence internationale et loi applicable en matière d’obligations contractuelles et non contractuelles*, X. *Obligations, Traité théorique et pratique*, VII, 1.1.11., un EST spriedumu, *EFFER*, 4/3/1982), pēc *prima facie* pārbaudes, neskarot lietas būtību.
33. Prasības pieteikumā HF norāda, ka tā ir specializējusies saskaņā ar Regulu Nr. 261/2004 maksājamu kompensāciju iekasēšanā un ka pasažieri “savu prasījumu, pamatojoties uz pasažieru noteikumiem, ir cedējuši prasītājam saskaņā ar Civillikuma 1689. un nākamajiem pantiem”; prasījumos tā tikai norāda, ka prasījuma cesiju, uz kuru tā atsaucas, regulē vienīgi Beļģijas tiesības, kas ir tiesību akti, kurus puses ir izvēlējušās prasījumu cesijas līgumā, kas noslēgts starp pasažieriem un HF.
34. Līdz ar to tā nevienā brīdī nepierāda prasījuma cesijas spēkā esamību un iespēju uz to atsaukties saskaņā ar Īrijas tiesībām, un līdz ar to – tās tvērumu Īrijas tiesībās, tādējādi tā nepamato, ka ir pilnībā pārņēmusi pasažieru tiesības un saistības atbilstoši Īrijas tiesību aktiem.
35. RY uzskata, ka Īrijas tiesībās nav atļauts cedēt tiesības iesniegt sūdzību (“*assignment of bare legal right*”) struktūrai, kurai nav nekādas citas saiknes ar sūdzību, ko tā iesniedz, izņemot to, ko tā ir radījusi ar šo tiesību iesniegt sūdzību cesiju, kas ir pretrunā Īrijas sabiedriskajai kārtībai, un līdz ar to prasījuma cesija HF nav spēkā.
36. Tā to pierāda, iesniedzot *Juge Donal John O’Donnell*, kas ir tiesnesis Īrijas *Supreme Court* [Augstākajā tiesā], viedokli un nesenu Īrijas Augstākās tiesas 2018. gada 31. jūlija spriedumu *Osus Ltd* pret *HSBC Institutional Trust Services (Ireland) Ltd*, kā arī Īrijas doktrīnas rakstu saistībā ar šo spriedumu (25. un 26. dokuments tās lietas materiālos).
37. No tā RY secina, ka nevar izmantot jurisdikcijas noteikšanas klauzulu pret HF, kas ir trešā persona pārvadājuma līgumā un nav piekritusi šai klauzulai, un nevar balstīties uz to, ka ir notikusi pilnīga prasījuma cesija, ņemot vērā Īrijas tiesības.

38. Līdz ar to nav lietderīgi pārbaudīt jurisdikcijas noteikšanas klauzulas, kas *HF* nav saistoša, spēkā esamību un attiecīgā gadījumā – negodīgo raksturu.

B. Par Regulas Nr. 1215/2012 piemērošanu

39. Tā kā jurisdikcijas noteikšanas klauzula nav piemērojama, ir jānosaka, kurai tiesai saskaņā ar Regulu Nr. 1215/2012 ir starptautiskā jurisdikcija izskatīt prasību samaksāt kompensāciju, ko, pamatojoties uz Regulu Nr. 261/2004, saskaņā ar Beļģijas tiesībām dibināta piedziņas sabiedrība ir cēlusi pret Īrijas aviosabiedrību.
40. Saskaņā ar šīs regulas 4. pantu jurisdikcija principā ir tās dalībvalsts tiesām, kuras teritorijā ir atbildētāja domicils, šajā gadījumā – Īrijas tiesām, ja vien nepastāv īpaša jurisdikcija.
41. Ir jāuzsver, ka *HF*, kas līgumā ir trešā persona, nav ne pasažieris, ne patērētājs, ne patērētāju apvienība, bet gan uzņēmums *Code de droit économique* [Ekonomikas tiesību kodeksa] I.1. panta 1. punkta izpratnē, tādējādi tā principā nevar atsaukties uz imperatīvām normām starptautiskās jurisdikcijas jomā, kuru mērķis ir aizsargāt patērētājus un ļaut tiem uzsākt tiesvedību valstī, kur atrodas to domicils, saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1215/2012 17. pantu, kas – ir jāpiebilst pilnības labad – neattiecas uz pārvadājuma līgumiem, izņemot līgumus, kas par kopēju cenu paredz apvienot ceļošanu un izmitināšanu.
42. Šī panta *ratio legis* it īpaši ir izvairīties no tā, ka patērētājam, saskaroties ar tiesvedības izmaksām un grūtībām valstī, kas nav viņa valsts, tiek liegta iespēja vērsties tiesā, un šāds risks nepastāv, ja tiesvedību uzsāk uzņēmums savas starptautiskā mēroga saimnieciskās darbības ietvaros.
43. *HF* tomēr atsaucas uz spriedumu *REHDER*, ko Eiropas Savienības Tiesa pieņēmusi 2009. gada 9. jūlijā (C-204/08), saskaņā ar kuru Padomes Regulas (EK) Nr. 44/2001 (2000. gada 22. decembris) 5. panta 1. punkta b) apakšpunkta otrais ievilkums (tagad aizstāts ar Regulas (ES) Nr. 1215/2012 7. panta 1. punktu) ir interpretējams tādējādi, ka veicot pasažieru gaisa pārvadājumu no vienas dalībvalsts uz citu dalībvalsti, pamatojoties uz līgumu, kurš noslēgts ar vienu aviosabiedrību, kas ir faktiskais pārvadātājs, tiesa, kuras kompetencē ir izskatīt kompensācijas lūgumu, kas pamatots ar šo pārvadājuma līgumu un ar Regulu (EK) Nr. 261/2004, pēc prasītāja izvēles ir tā, kuras jurisdikcijā atrodas minētajā līgumā paredzētā lidmašīnas izlidošanas vai ielidošanas vieta.
44. Proti, Tiesa uzskatīja, ka gadījumā, kad ir vairākas pakalpojumu sniegšanas vietas dažādās dalībvalstīs, ir jācenšas atrast vietu, kas nodrošina visciešāko sasaisti starp attiecīgo līgumu un kompetento tiesu, proti, vietu, kura saskaņā ar šo līgumu ir galvenā pakalpojumu sniegšanas vieta (38. punkts); tā nolēma, ka vienīgās vietas, kurām ir tieša saikne ar minētajiem

- pakalpojumiem, kas sniegti, izpildot ar līguma priekšmetu saistītās saistības, ir lidmašīnas izlidošanas un nolaišanās vietas (41. punkts), jo katrai no abām šīm vietām ir pietiekama tuvumā esamības saikne ar prāvas materiālajiem elementiem un tādējādi tās nodrošina ciešu sasaisti, ko paredz noteikumi par īpašo jurisdikciju, starp līgumu un kompetento tiesu (44. punkts), un šāda izvēles iespēja atbilst arī paredzamības prasībai un tiesiskās drošības mērķim, turklāt atgādinot, ka prasītājam saglabājas arī iespēja vērsties tiesā pēc atbildētāja domicila (45. punkts).
45. *HF* no tā secina, ka konkrētajā gadījumā Beļģijas tiesām ir starptautiskā jurisdikcija, jo strīdīgā lidojuma izlidošanas vai ielidošanas vieta atrodas Šarleruā [*Charleroi*] lidostā (Eno – Beļģija) [*Hainaut – Belgique*].
 46. Tomēr lietā, saistībā ar kuru pasludināts spriedums *REHDER*, prasību cēla pats gaisa pārvadājuma pasažieris, kas ir tiešais līgumslēdzējs, kuram ir saistošs gaisa pārvadājuma līgums, nevis trešā persona – cesionārs, kas nav līguma puse.
 47. *RY* norāda, ka, ja cesionārs ir trešā persona attiecībā uz līgumu, kas noslēgts starp pasažieri un aviosabiedrību, tam nav saistošs starp pasažieri un aviosabiedrību noslēgtais pārvadājuma līgums un līdz ar to tam nevar būt saistoši tajā ietvertie noteikumi – neatkarīgi no tā, vai runa ir par tiesas jurisdikcijas klauzulu, vai par izlidošanas vai ielidošanas vietu, par kuru pārvadājuma līgumā ir vienojies pasažieris un aviosabiedrība.
 48. Līdz ar to *RY* apgalvo, ka, tā kā cesionārs nav saistīts ar pārvadājuma līguma, kas noslēgts starp aviosabiedrību un pasažieri, izpildes vietu, tas nevar atsaukties uz līguma, kas noslēgts starp pasažieri un aviosabiedrību, izpildes vietu, lai celtu prasību pret aviosabiedrību, bet tam ir jāvērsas pret aviosabiedrību tās valsts, kurā ir atbildētāja domicils, tiesās saskaņā ar Regulas Nr. 1215/2012 4. pantā ietverto vispārējo noteikumu, proti, šajā gadījumā – Īrijas tiesās.
 49. *RY* apgalvo, ka Eiropas Savienības Tiesas 2018. gada 7. martā pieņemtais spriedums, konkrēti – *AIR NOSTRUM* (apvienotās lietas C-274/16, C-447/16 un C-448/16), nekādi neliek apšaubīt iepriekš minēto, jo šajā spriedumā Tiesa nevienā brīdī neanalizē iespēju cesionāram, kas ir trešā persona attiecībā uz pārvadājuma līgumu, celt prasību pret aviosabiedrību, pamatojoties uz pārvadājuma līguma izpildes vietu.
 50. Minētajā spriedumā Eiropas Savienības Tiesai bija jālemj par gaisa pārvadājuma līgumā noteikto līgumisko saistību izpildes vietu gadījumā, ja savienotus reisus nodrošina dažādas aviosabiedrības (otrā lidojuma ielidošanas vieta); Tiesai arī bija jāatbild uz jautājumu, vai jēdziens “lietas, kas attiecas uz līgumiem”, Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 1. punkta izpratnē, attiecas uz aviopasažieru prasību izmaksāt kompensāciju, kas,

pamatojoties uz Regulu Nr. 261/2004 ir vērsta pret apkalpojošo gaisa pārvadātāju, kurš nav attiecīgā pasažiera līgumslēdzēja puse.

51. Tiesa uz šo jautājumu atbildēja apstiprinoši, it īpaši pamatojoties uz Regulas Nr. 261/2004 3. panta 5. punkta otro teikumu, kurā ir precizēts, ka, ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs, 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, un gaisa pārvadātāja, kas ir trešā persona, saistību pamatā ir gaisa pārvadājuma līgums, un līdz ar to attiecīgajos apstākļos prasība izmaksāt kompensāciju par ilgu tāda lidojuma kavēšanos, kuru veicis apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kā *AIR NOSTRUM*, kas nav attiecīgo pasažieru līgumslēdzēja puse, ir jāuzskata par prasību, kas celta lietā, kura attiecas uz gaisa pārvadājumu līgumiem, kuri noslēgti starp šiem pasažieriem un attiecīgi *AIR BERLIN* un *IBERIA*.
52. Izskatāmajā lietā situācija ir atšķirīga, jo prasība izmaksāt kompensāciju ir celta pret gaisa pārvadātāju, kam ir noslēgts līgums ar pasažieriem, bet to ir cēlusi piedziņas sabiedrība, kas attiecībā uz gaisa pārvadājuma līgumu ir trešā persona, kura atsaucas uz savu prasījuma cesionāra statusu, bet nepierāda to, ka ir pārņēmusi visas pasažieru – cedentu – tiesības un saistības.
53. Līdz ar to rodas jautājums par Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 1. punkta piemērošanu un interpretāciju.
54. Tādējādi Eiropas Savienības Tiesai ir jāuzdod šādi šī sprieduma rezolutīvajā daļā formulētie prejudiciālie jautājumi.

AR ŠĀDU PAMATOJUMU

Tiesa

[omissis: procesuālie apsvērumi] [...] uzdod Eiropas Savienības Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

- “1. Vai Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1215/2012 (2012. gada 12. decembris) par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komercietās 7. panta 1. punkta a) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka jēdziens “lietas, kas attiecas uz līgumiem” šīs tiesību normas izpratnē attiecas uz prasību izmaksāt kompensāciju, ko, pamatojoties uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), 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, ir cēlusi piedziņas sabiedrība – trešā persona attiecībā uz gaisa pārvadājumu līgumu –, kura atsaucas uz savu pasažiera prasījuma cesionāra**

statusu, lai gan šī sabiedrība nepierāda, ka ir pārņēmusi visas sākotnējās līgumslēdzējas puses tiesības un saistības?

2. *Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša, vai Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1215/2012 (2012. gada 12. decembris) par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komercietās 7. panta 1. punkta a) un b) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka prasības pamatā esošās saistības izpildes vieta ir gaisa pārvadājuma līguma izpildes vieta, proti, lidojuma izlidošanas vai ielidošanas vieta, vai arī attiecīgā gadījumā kāda cita vieta?”*

[omissis: tiesvedības apturēšana]

[omissis: procesuālā nobeiguma formula, paraksti un datums]

DARBA VERSIJA