

Asia C-810/19

Ennakkoratkaisupyyntö:

Jättämispäivä:

4.11.2019

Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:

Landgericht Frankfurt am Main (Saksa)

Ennakkoratkaisupyyntön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

22.8.2019

Kantaja ja muutoksenhakija:

Flightright GmbH

Vastaaja ja muutoksenhaun vastapuoli:

Qatar Airways

[– –]

Välipäätös

Asiassa

Flightright GmbH [– –] Potsdam,

kantajana ja muutoksenhakijana,

[– –] vastaan

Qatar Airways [– –],

[– –],

vastaajana ja muutoksenhaun vastapuolena

[– –] Landgericht Frankfurt am Mainin 24. siviiliasioita käsittelevä jaosto on tehnyt seuraavan

[– –] välipäätöksen: [alkup.s. 2]

I. Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan perusteella matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästyksen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 tulkintaa koskevat seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

1. Onko kyse asetuksen (EY) N:o 261/2004 2 artiklan h alakohdassa tarkoitetuista ”suoraan toisiinsa liittyvistä lennoista” myös silloin, kun sellaisten yhteen ainoaan varaukseen sisältyvien lentojen yhteydessä, joihin kuuluu välilasku Euroopan unionin ulkopuolella sijaitsevalle vaihtolentokentälle, on suunniteltu pidempi oleskelu välilaskupaikalla eikä jatkolentoa ole varattu seuraavalle mahdolliselle lennolle?

2. Jos ensimmäiseen kysymykseen annetaan kieltävä vastaus:

Onko asetuksen (EY) N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan a alakohtaa tulkittava siten, että kyseinen asetus pätee myös lentomatkustajan kuljettamiseen lennolla, joka ei lähde jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentokentältä, mutta joka oli osa yhtä ainoaa varausta, joka sisälsi myös lennon jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentokentältä, myös silloin, kun kyse ei ole suoraan toisiinsa liittyvistä lennoista?

II Asian käsittelyä lykätään.

Perustelut:

I.

Kantaja vetoaa neljän lentomatkustajan (jäljempänä lentomatkustajat) loukattuihin oikeuksiin.

Lentomatkustajat varasivat vastaajalta lennot Frankfurt am Mainista Dohaan (lento QR 070) 18.7.2018, jolloin aikataulun mukainen lähtöaika oli 10.55 paikallista aikaa [**alkup. s. 3**] ja aikataulun mukainen saapumisaika 17.55 paikallista aikaa, sekä Dohasta Windhoekiin 20.7.2018 (lento QR 1373), jolloin aikataulun mukainen lähtöaika oli 2.00 paikallista aikaa ja aikataulun mukainen saapumisaika 10.40.

Lentomatkustajat varasivat Dohassa oleskelua varten 18.7.2018 kello 17.55 lähtien 20.7.2018 kello 2.00 asti (yhteensä 32 tuntia 5 minuuttia) hotellin Dubaista.

Lento Dohasta Windhoekiin vastaajan lennolla olisi ollut mahdollinen myös 19.7.2018 kello 2.00 lähtevällä lennolla.

Lentomatkustajat ilmoittautuivat 18.7.2018 Frankfurt am Mainista Dohaan lähtevälle lennolle. Lentomatkustajien piti noutaa matkatavarat Dohassa ja luovuttaa ne uudelleen jatkolenolle Windhoektiin.

Epäselvää on, oliko lentomatkustajilla jo maihinnousukortit jatkolenolle Dohasta Windhoektiin. Lentomatkustajien muistikuvan mukaan he olivat ilmoittautuneet koko lennolle Namibiaan asti ennen lähtölentoa Frankfurt am Mainista verkossa. Vastaajan mukaan Frankfurt am Mainissa ei vielä annettu maihinnousukorttia jatkolenolle Windhoektiin vaan vain lennolle Dohaan.

Lento Frankfurt am Mainista Dohaan suoritettiin täsmällisesti ja ilman viivytystä. Lentomatkustajat noutivat Dohassa matkatavaransa ja luovuttivat ne uudelleen jatkolenolle Windhoektiin. Lento Dohasta Windhoektiin viivästyi 5 tuntia ja 52 minuuttia. Kello 10.40 sijaan matkustajat saapuivat Windhoektiin vasta kello 16.32.

Lentomatkustajat esittivät korvausvaatimuksensa vastaajalle kantajan välityksellä. Kantaja vaatii vastaajalta 600 euron korvausta lentomatkustajaa kohden (yhteensä 2 400 euroa) yli kolmen tuntia viivästyneeltä saapumiselta Windhoektiin.

Amtsgericht hylkäsi 2 400 euron korvausvaatimuksen. Se perusteli tätä sillä, että asiaa käsittelevä tuomioistuin ei ollut toimivaltainen [alkup. s. 4], koska viivästys koski lentoa, jonka piti lentää Dohasta Windhoektiin eikä vastaaja ole Euroopan yhteisön lentoyhtiö. Sillä, että ensimmäinen lento lähti Frankfurt am Mainista, ei sen mukaan ole merkitystä. Lähtökohdaksi on otettava kaksi erillistä lentoa, koska näiden lentojen välillä on ”noin 56 tuntiin” oleskelu eikä tämän vuoksi kyseessä ole välilasku. Lento Dohasta Windhoektiin ei ole suora jatkolento.

Kantaja teki sen kanteen hylkäämisestä valituksen, joka Landgericht Frankfurt am Mainin on ratkaistava muutoksenhakutuomioistuimena.

II.

Valituksen menestyminen riippuu ratkaisevasti siitä, onko lentoa Dohasta Windhoektiin pidettävä asetuksen (EY) N:o 261/2004 [2] artiklan h alakohdassa tarkoitettuna suorana jatkolentona.

Jos lentoa Dohasta Windhoektiin pidetään suorana jatkolentona lennolle Frankfurt am Mainista Dohaan, kantajalla on lentomatkustajien oikeudesta johdettu oikeus vaaditun suuruiseen korvaukseen. Tällöin ”lopullinen määräpaikka” olisi viimeisen lennon määräpaikka eli Windhoek eikä ensimmäisen lennon määräpaikka Doha.

Kuten unionin tuomioistuin on ratkaissut asiassa C-402/07 (tuomio 19.11.2009 [–] Sturgeon v. Condor) Bundesgerichtshofin esittämän ennakkoratkaisupyynnön ja kuten unionin tuomioistuimen suuri jaosto on vahvistanut 23.10.2012 antamallaan tuomiolla (C-581/10, Nelson v. Lufthansa), peruutettujen lentojen

lentomatikustajien lisäksi viivästyneiden lentojen matkustajat voivat vedota asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan mukaiseen korvausta koskevaan oikeuteen, kun heille aiheutuu tällaisten lentojen vuoksi vähintään kolmen tunnin pituinen ajan menetys, toisin sanoen kun he saapuvat lopulliseen määräpaikkaansa vähintään kolme [alkup. s. 5] tuntia lentoliikenteen harjoittajan ilmoittaman aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin.

Näin on nyt käsiteltävässä oikeusriidassa, sillä lentomatikustajat saapuivat lentonsa lopulliseen määräpaikkaan vasta 5 tuntia ja 52 minuuttia kestäneen viivästyksen jälkeen.

Kuten unionin tuomioistuin lisäksi katsoi asiassa C-537/17 (tuomio 31.5.2018 [– –]), asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan a alakohtaa on tulkittava siten, että kyseistä asetusta sovelletaan matkustajan kuljetukseen, joka tapahtuu yhden ainoan varauksen perusteella ja johon sisältyy – matkustajan jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta tapahtuvan lähdön ja tämän kolmannen valtion alueella sijaitsevalle lentoasemalle tapahtuvan saapumisen välillä – suunniteltu välilasku unionin ulkopuolella lentokoneen vaihtoineen.

Myös nämä edellytykset täyttyvät nyt käsiteltävässä asiassa. Lennot Frankfurt am Mainista Dohaan ja Dohasta Windhoekiin varattiin nimittäin yhdessä vastaajalta, ja vastaaja myös vahvisti ne yksikkönä ”E-Ticket-Receipt” -asiakirjalla [– –]. Lentomatikustajien lentosuunnitelma sisälsi matkan Namibiaan välilaskulla Dohassa, jolloin lentomatikustajat halusivat käyttää oleskelun välilaskupaikassa odottaakseen myöhemmin saapuvia ystäviään ja katsellakseen kaupunkia.

Sillä, että jatkolento Windhoekiin tapahtui eri lentokoneella kuin ensimmäinen lento, ei ole Euroopan unionin tuomioistuimen 31.5.2018 ([– –] C-537/17 [– –]) antaman ratkaisun mukaan merkitystä.

Kuten unionin tuomioistuin on todennut asiassa CS ym. v. Ceske aeroline a.s. (tuomio 11.7.2019, [– –] C-502/18), se seikka, että kahdesta lennosta muodostuvan lennon korvaukseen velvoittava viivästyminen tapahtuu vasta lennon toisella osuudella, ei estä sitä, että myös lennon ensimmäisen osuuden suorittava lentoliikenteen harjoittaja on velvollinen korvauksen maksamiseen, kun on kyse yhteen ainoaan varaukseen perustuvasta lennosta. Tämän ratkaisun mukaan sillä, että eri lentoliikenteen harjoittajat suorittivat [alkup. s. 6] lennon ensimmäisen ja toisen osuuden, ei ole merkitystä, sillä myös ensimmäisen lennon suorittanut lentoliikenteen harjoittaja on velvollinen maksamaan korvauksen.

Unionin tuomioistuimen tämän ratkaisun soveltaminen johtaa vastaajan velvollisuuteen maksaa korvausta silloinkin, kun kyseessä ei ole yhteisön lentoliikenteen harjoittaja eivätkä lennon toisen osuuden lähtö- ja saapumisaikka sijaitse Euroopan yhteisön alueella, koska vastaaja joka tapauksessa on korvausvelvollinen lentoliikenteen harjoittaja, koska lennon ensimmäisen osuuden lähtöpaikka oli Frankfurt am Main (vrt. asetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohta).

Nyt käsiteltävä oikeusriita tosin sisältää sen erityispiirteen, että lennon ensimmäisen ja toisen osuuden välillä oli noin 32 tunnin oleskeluaika välilaskupaikalla eikä jatkolento ollut ensimmäinen mahdollisuus lentää välilaskupaikasta lopulliseen määräpaikkaan. Olisi hyvinkin ollut mahdollista nousta jatkolennolle jo 24 tuntia aikaisemmin, koska vastaaja oli tarjonnut myös 19.7.2018 kello 2.00 lähtevää lentoa Dohasta Windhoektiin, jota lentomatrustajat eivät olleet käyttäneet vain sen vuoksi, koska he odottivat Dohassa ystäviään ja halusivat katsella kaupunkia ja siksi olivat varanneet myös yöpymisen Dohassa. Välitön jatkolento, joka myös olisi ollut mahdollinen, olisi ollut 19.7.2018 lähtenyt lento eikä 20.7.2018 lähtenyt lento.

Tämän vuoksi herää kysymys siitä, voidaanko tällaisessa tapauksessa lähteä asetuksen 2 artiklan h alakohdassa tarkoitetuista ”suoraan toisiinsa liittyvistä lennoista”.

Sitä, onko oleskeluaika välilaskupaikalla ja mahdollisuus aikaisempaan jatkolentoon ratkaiseva kriteeri, ei voida päätellä unionin tuomioistuimen ratkaisuista niiden julkaistussa muodossa. Oleskelua välilaskupaikalla ei mainita 31.5.2018 annettussa tuomiossa eikä asiassa Folkerts 11.7.2019 annettussa tuomiossa ([– –] C-11/11). Asiassa Folkerts tosin **[alkup. s. 7]** kyse oli siitä, että jatkolennolle ei ehditty sen vuoksi, että sille saapumislento viivästyi noin 2,5 tuntia, mistä voidaan päätellä, että aikataulun mukainen oleskeluaika välilaskupaikalla ei ylittänyt tätä aikaa. Kun kyse on yhdistetyistä lennoista, jotka kattavat useamman lento-osuuden, myös BGH käyttää tältä osin ennakkoratkaisukysymyksissään muotoilua ”henkilöiden kuljetus kahdella lennolla ilman mainittavaa oleskelua vaihtolentokentällä” [– –].

Unionin tuomioistuimen tuomioista ei tosin voida riittävällä varmuudella olettaa, että silloin, kun viivästyminen tapahtuu vasta toisella lento-osuudella, yhden ainoan varauksen ja aikataulun mukaisen välilaskun lisäksi korvausta koskevan oikeuden lisäedellytyksenä ei ole, että välilaskupaikalle saapumisen ja sieltä lähdön välillä on välitön ajallinen yhteys.

Se, täytyykö näin olla, riippuu loppujen lopuksi asetuksen 2 artiklan h alakohdassa tarkoitetun ”suoraan toisiinsa liittyvien lentojen” käsitteen määritelmästä. Tältä osin asiaa käsittelevän jaoston näkemyksen mukaan tämän käsitteen määritelmä puoltaa sitä, että ensimmäisen ja toisen lento-osuuden välillä on oltava välitön yhteys. Asetuksen 2 artiklan h alakohdassa lopullisen määräpaikan määrittelemiseksi ei riitä vain kahden lennon välinen yhteys, vaan siinä vaaditaan, että lentojen on liityttävä toisiinsa ”suoraan”. Tällöin voitaisiin olettaa, että jatkolennon on oltava välilaskupaikalle saapumisen jälkeen ensimmäinen mahdollisuus lentää lopulliseen määräpaikkaan. Jos lentomatrustajat valitsevat myöhäisemmän lennon, koska he haluavat käyttää oleskelun muihin tarkoituksiin kuin lennon vaihtoon (esimerkiksi ystävien odottamiseen ja kaupungin katselemiseen), välitöntä yhteyttä ei enää ole eivätkä kyseessä ole enää ”suoraan” toisiinsa liittyvät lennot. **[alkup. s. 8]** Tästä olisi seurauksena se, että olisi lähdettävä kahdesta erillisestä lennosta ja asetuksen 2 artiklan h alakohdassa

tarkoitettuna lopullisena määräpaikkana olisi pidettävä Dohaa. Toinen lento Dohasta Windhoektiin ei sitten olisi lento, johon sovelletaan asetusta sen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti, sillä lento ei ole lähtenyt jäsenvaltion alueelta.

Ei kuitenkaan pidä sulkea pois sitä, että kysymys asetuksen soveltamisesta sen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti ei lainkaan riipu siitä, onko yhteen ainoaan varaukseen sisältyvien lentojen toista lento-osuutta pidettävä suorana jatkolentona, koska asetuksen soveltamisen kannalta riittävää voi olla yksinomaan yhdistettyjen lentojen sisältyminen yhteen varaukseen. Ennakkoratkaisupyynnön toinen kysymys koskee tätä.

Koska kyseessä on asetuksen (EY) N:o 261/2004 käsitteen tulkinta eikä tähänastisissa tuomioissa lausuta yksiselitteisesti välittömän yhteyden vaatimuksesta eikä asetuksen soveltamisalasta, SEUT 267 artiklaan perustuva ennakkoratkaisupyyntö on välttämätön.

[– –]