

Anonüümseks muudetud versioon

Tölge

C-20/21 – 1

Kohtuasi C-20/21

Eelotsusetaotlus

Saabumise kuupäev:

13. jaanuar 2021

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Landgericht Frankfurt am Main (Frankfurdi apellatsioonikohus, Saksamaa)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

26. november 2020

Hagejad ja apellandid:

JW

HD

XS

Kostja ja vastustaja apellatsioonimenetluses:

LOT Polish Airlines

Landgericht Frankfurt am Main

[...]

[...]

[...] 26. novembril 2020

Kohtumäärus

Kohtuasjas [...]

1. JW, [...]

2. HD, [...]

ET

3. XS, keda esindavad JW ja HD, Berliin,

hagejad ja apellandid

[...]

versus

LOT Polish Airlines [...],

kostja ja vastustaja apellatsioonimenetluses

[...] [lk 2]

[...]

tegi Landgericht Frankfurt am Maini 24. tsiviilkolleegium [...] 26. novembril 2020 järgmise määruse:

I. Euroopa Liidu Kohtule esitatakse ETL artikli 267 alusel liidu õiguse tõlgendamiseks järgmine küsimus:

Kas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. detsembri 2012. aasta määruse (EL) nr 1215/2012 kohtualluvuse ning kohtuotsuste tunnustamise ja täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusajades artikli 7 punkti 1 alapunkti b tuleb tõlgendada nii, et lennu korral, mida iseloomustab ühtne kinnitatud broneering tervele reisile ja mis on jagatud kaheks või enamaks lennusegmentideks, võib kohustuse täitmise kohaks selle sätte tähenduses olla ka esimese lennu saabumise koht, kui neid lennusegmente teostavad erinevad lennuettevõtjad ja määruse nr 261/2004 alusel esitatud hüvitise maksmise hagi põhineb esimese lennu hilinemisel ja see on esitatud esimest lennu teostanud tegutseva lennuettevõtja vastu?

II. Apellatsioonimenetlus peatatakse. [lk 3]

Põhjendused

Hagejad paluvad määruse nr 261/2004 alusel hüvitise nõuete rahuldamist seoses lennu hilinemisega.

Hagejatel oli ühtne kinnitatud broneering kostja 27. aprilli 2019 lennule Varssavist Frankfurti (lend nr LO 379) koos vahetu jätkulennuga Frankfurdist Malele (Maldiiivid), mida teostas Lufthansa (lend nr LH 704). Lend LO 379 pidi väljuma plaaniliselt kl 17.05 kohaliku aja järgi ja maanduma Frankfurdis kl 19.00 kohaliku aja järgi. Seevastu lennu väljumine hilines, mistõttu saabus lend LO 379 Frankfurti alles kl 20.07 kohaliku aja järgi ja hageja jäi maha jätkulennult Malele, mis väljus kl 20.05 kohaliku aja järgi. Lõppsihtkohta Malele jõudsid hagejad alles rohkem kui neljatunnise hilinemisega. Vahemaa Varssavi ja Male vahel on suurem kui 3500 kilomeetrit.

Hagejad palusid esimeses kohtuastmes hüvitise summas 600 eurot väljamõistmist, samuti vabastamist kohtueelse menetluse advokaaditasudest. Kostja vaidlustas Amtsgericht Frankfurdi (Frankfurdi esimese astme kohus) piirkondliku ja rahvusvahelise pädevuse selles asjas.

Amtsgericht Frankfurt jättis 29. aprilli 2020. aasta kohtuotsusega hagi vastuvõetamatusesse tõttu läbi vaatamata. Ta leidis, et Frankfurdi kohtul ei ole pädevust selles asjas, kuna ei väljumis- ega sihtkoht ei asu Frankfurdi kohtu tööpiirkonnas. Selline kohtualluvus ei tulene ka määrusest nr 1215/2012. Isiku õhuveo korral on nii lepingujärgne lennu väljumiskoht kui ka lennu lepingujärgne sihtkoht käsitatavad kohana, kus peasjalikult täideti kohustus. Väljumis- ja lõppsihtkoht ei asunud aga Frankfurti kohtu tööpiirkonnas.

Apellatsioonkaebuses jäävad hagejad seisukoha juurde, et hagi on vastuvõetav. Amtsgericht Frankfurti pädevus tuleneb määruse nr 1215/2012 artikli 7 punkti 1 alapunktist b. Asjaolu, et Varssavi ja Male on peamised kohustuse täitmise kohad, ei välista seda, et võivad esineda ka muud kohustuse täitmise kohad.

Apellatsioonkaebuse rahuldamine sõltub otsustaval määral sellest, kas lennu korral, mida iseloomustab ühtne kinnitatud broneering terve reisi ulatuses ja mis on jagatud kaheks või enamaks lennusegmentideks, on kohustuse täitmise kohaks määruse nr 1215/2012 artikli 7 punkti 1 alapunkti b tähenduses ka esimese lennu saabumise koht, kui [lk 4] neid lennusegmente teostavad erinevad lennuettevõtjad ja määruse nr 261/2004 alusel esitatud hüvitise maksmise hagi põhineb esimese lennu hilinemisel ja see on esitatud esimest lendu teostanud tegutseva lennuettevõtja vastu.

Seda küsimust ei ole Euroopa Kohus seni lahendanud.

Euroopa Kohus on küll 9. juuli 2009. aasta otsuses (C-204/08) leidnud, et ainsad kohad, millel on otsene seos nimetatud teenustega, mida osutatakse lepingu esemeks olevate kohustuste täitmiseks, on seega lennuki väljumis- ja saabumiskoht, täpsustades, et mõisteid „väljumis- ja saabumiskoht“ tuleb käsitada nende kohtadena, mis on kokku lepitud asjaomases veolepingus, mis on sõlmitud vaid üheainsa, tegutseva lennuettevõtjaga. See kohtuasi ei ole aga sarnane kõnealuse asjaga. Kõnealusel juhul on tegemist – erinevalt Euroopa Kohtu lahendatud olukorrast – mitte otselennu, vaid kahest lennusegmentist koosneva lennureisi ühtse broneeringuga, kusjuures kostja teostas vaid esimest lendu.

Lisaks on Euroopa Kohus 7. märtsi 2018. aasta otsuses (C-274/16, C-447/16, C-448/16) leidnud, et kahest segmentist koosneva ümberistumisega lennu korral on määruse nr 1215/2012 artikli 7 punkti 1 alapunkti b tähenduses kohustuse täitmise kohaks ka teise lennu saabumise koht, kui vedu nendel kahel lennul teostavad kaks erinevat lennuettevõtjat ning kui esitatud hüvitise saamise nõue põhineb vahejuhtumil, mis leidis aset nimetatud lendudest esimesega, mida teostas lennuettevõtja, kes ei ole asjaomaste reisijate lepingupartner. Teise lennu

saabumiskoht on nimelt üks lennuveolepingu esemeks olevate teenuste peamine osutamise koht ja sel kohal on piisavalt tihe seos kohtuvaidluse asjaoludega. Kõnealuses kohtuvaidluses otsustatavale küsimusele, kas ka esimese lennu sihtkohal on selline piisavalt tihe seos, ei ole Euroopa Kohus sellega aga veel vastanud. Selle oletuse vastu võib rääkida see, et pooltele võis esmajoones olla oluline vedu lõppsihtkohta, ümberistumine oli järelikult ainult kohustuse täitmise vahend ja ümberistumise koht Frankfurt oli lõpuks juhuslik. Selline arusaam [lk 5] ei ole kolleegiumi seisukohalt aga ainuvõimalik. Selle taustal ei saa välistada, et ka esimese lennu saabumiskohas, seega Frankfurdis, võib olla täiendav kohustuse täitmise koht.

Ka Euroopa Kohtu 13. veebruari 2020. aasta määrus (C-606/16) ei anna vastust kõnealusele küsimusele. Selles määruses leidis Euroopa Kohus, et lennu korral, mida iseloomustab ühtne kinnitatud broneering kogu reisi jaoks ja mis on jagatud mitmeks lennusegmentiks, võib kohustuse täitmise koht olla esimese lennu väljumiskoht, kui lennusegmente teostasid kaks erinevat lennuettevõtjat ning määruse nr 261/2004 alusel esitatud hüvitise maksmise hagi aluseks on viimase lennu tühistamine ja see hagi on esitatud selle viimase lennusegmenti teostamiseks volitatud lennuettevõtja vastu. Kas see kehtib ka esimese lennu saabumiskohale, ei saa sellest lahendist seevastu otsesõnu järeldada.

[...]