

# Tunnistetiedot poistettu

Käännös

C-20/21 – 1

Asia C-20/21

## Ennakkoratkaisupyyntö

### Jättämispäivä:

13.1.2021

### Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Landgericht Frankfurt am Main (Frankfurt am Mainin alueellinen alioikeus, Saksa)

### Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

26.11.2020

### Valittajat:

JW

HD

XS

### Vastapuoli:

LOT Polish Airlines

---

Landgericht Frankfurt am Main

[–]

26.11.2020

[–]

[–]

### Päätös

Asiassa [–]

1. JW, [–]

2. HD, [–]

3. XS, edustajinaan JW ja HD, Berliini,

kantajina ja valittajina,

[– –]

vastaan

LOT Polish Airlines [– –],

vastaajana ja valittajien vastapuolena,

[– –] **[alkup. s. 2]**

[– –]

Landgericht Frankfurt am Main, 24. siviiliasioiden jaosto [– –] on päättänyt 26.11.2020 seuraavaa:

I. Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan nojalla seuraava kysymys unionin oikeuden tulkinnasta:

Onko tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla 12.12.2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1215/2012 7 artiklan 1 alakohdan b alakohtaa tulkittava siten, että kun kyse on lentomatkaista, joka on varattu koko matkaa varten vahvistetulla yhtenäisellä varauksella ja joka koostuu kahdesta tai useammasta osuudesta, kyseisessä säännöksessä tarkoitettu velvoitteen täyttämisaika voi olla myös lennon ensimmäisen osuuden määräaika, kun kuljetusten suorittajina näillä osuuksilla on kaksi eri lentoliikenteen harjoittajaa ja asetuksen (EY) N:o 261/2004 nojalla nostetun korvauskanteen perusteena on lennon ensimmäisen osuuden myöhästyminen ja kanne kohdistuu lennon ensimmäisen osuuden suorittaneeseen lentoliikenteen harjoittajaan?

II. Muutoksenhakuasian käsittelyä lykätään. **[alkup. s. 3]**

### Perustelut

Kantajat esittävät vaatimuksia asetuksen (EY) N:o 261/2004 mukaisten korvausten maksamisesta lennon myöhästymisen johdosta.

Kantajilla oli vahvistettu yhtenäinen varaus lentomatkalle 27.4.2019 Varsovasta Frankfurtiin vastaajan lennolla (lennon numero LO 379) ja siihen suoraan liittyvällä Lufthansa AG:n jatkolennolla Frankfurtista Maleen (Malediivit) (lennon numero LH 704). Lennon LO 379 oli määrä lähteä aikataulun mukaan kello 17.05 paikallista aikaa ja laskeutua Frankfurtiin kello 19.00 paikallista aikaa. Lähtö viivästyi kuitenkin, minkä vuoksi lento LO 379 saapui Frankfurtiin vasta kello 20.07 paikallista aikaa ja kantajat eivät päässeet kello 20.05 paikallista aikaa

lähteneelle jatkolennoilleen Maleen. Kantajat pääsivät matkansa määränpäähen Maleen vasta yli neljä tuntia myöhässä. Varsovan ja Malen välinen etäisyys on yli 3 500 kilometriä.

Kantajat vaativat ensimmäisessä oikeusasteessa 600 euron suuruista korvausta sekä oikeudenkäyntiä edeltäneiden asianajokulujen korvaamista. Vastaaja väitti, että Amtsgericht Frankfurt ei ole toimivaltainen alueellisesti eikä kansainvälisesti.

Amtsgericht Frankfurt jätti 29.4.2020 antamallaan tuomiolla kanteen tutkimatta. Se perusteli ratkaisuaan sillä, ettei oikeuspaikka ole Frankfurt, koska lennon lähtöpaikka ja määräpaikka eivät kumpikaan sijainneet Frankfurtin alioikeuden tuomiopiirissä. Tällaista oikeuspaikkaa ei ole asetuksen N:o 1215/2012 perusteella. Matkustajien kuljettamista lentoliikenteessä koskevissa asioissa paikkoina, joissa palvelu pääasiallisesti suoritetaan, on pidettävä sekä sopimuksen mukaista lennon lähtöpaikkaa että sopimuksen mukaista lennon määräpaikkaa. Lennon lähtöpaikka ja määräpaikka eivät kuitenkaan sijainneet Frankfurtin alioikeuden tuomiopiirissä.

Kantajat toistavat valituksessaan käsityksensä, jonka mukaan kanne on tutkittava. Amtsgericht Frankfurtin alueellinen toimivalta perustuu heidän mukaansa asetuksen (EU) N:o 1215/2012 7 artiklan 1 alakohdan b alakohtaan. Se seikka, että Varsova ja Male ovat nyt kyseessä olevassa tapauksessa paikkoja, joissa sopimusvelvoite on täytettävä, ei sulje pois sitä, että velvoitteen täyttämisaikkoja on muitakin.

Valituksen hyväksyminen riippuu ratkaisevasti siitä, onko asiassa, jossa on kyse lennosta, joka on varattu koko matkaa varten vahvistetulla yhtenäisellä varauksella ja joka koostuu kahdesta tai useammasta lennon osuudesta, myös lennon ensimmäisen osuuden määräpaikka asetuksen (EU) N:o 1215/2012 7 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu velvoitteen täyttämisaikka, kun [alkup. s. 4] kuljetusten suorittajina näillä lennon osuuksilla on kaksi eri lentoliikenteen harjoittajaa ja asetuksen (EY) N:o 261/2004 nojalla nostetun korvauskanteen perusteena on lennon ensimmäisen osuuden myöhästymisen ja kanne kohdistuu lennon ensimmäisen osuuden suorittaneeseen lentoliikenteen harjoittajaan.

Unionin tuomioistuin ei ole vielä antanut ratkaisua tähän kysymykseen.

Oikeuskäytännössä 9.7.2009 annetussa ratkaisussa (asia C-204/08) on tosin katsottu, että ainoat paikat, joilla on välitön yhteys mainittuihin, sopimuksen kohteeseen liittyvien velvoitteiden täyttämiseksi suoritettaviin palveluihin, ovat lentokoneen lähtö- ja saapumisaikka, sillä täsmennyksellä, että termit ”lähtö- ja saapumisaikka” on ymmärrettävä niin, että niillä tarkoitetaan kyseisessä, yhden lentoyhtiön, joka on lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja, kanssa tehdyssä kuljetussopimuksessa sovittuja paikkoja. Kyseistä tapausta ei kuitenkaan voida verrata nyt käsiteltävään tapaukseen. Toisin kuin oikeuskäytännössä jo ratkaistussa tilanteessa, nyt käsiteltävässä tapauksessa ei ole kyse suorasta

lennosta vaan yhtenäisestä varauksesta kahdesta osuudesta koostuvalle lentomatkalle siten, että vastaaja on suorittanut vain matkan ensimmäisen osuuden.

Unionin tuomioistuin on myös katsonut 7.3.2018 antamassaan tuomiossa (yhdistetyt asiat C-274/16, C-447/16 ja C-448/16), että kun kyse on lentomatkasta, joka koostuu kahdesta osamatkasta, myös jälkimmäisen osamatkan määräpaikkaa on pidettävä asetuksen (EU) N:o 1215/2012 7 artiklan 1 alakohdan b alakohdassa tarkoitettuna velvoitteen täyttämisaikana, kun kuljetuksen näillä kahdella lennolla suorittavat kaksi eri lentoliikenteen harjoittajaa ja kun kanne perustuu häiriöön, joka ilmeni mainituista lennoista ensimmäisellä, jonka suoritti lentoliikenteen harjoittaja, joka ei ole asianomaisten matkustajien sopimuspuoli. Jälkimmäisen osamatkan määräpaikka on nimittäin yksi niistä paikoista, joissa lentokuljetussopimuksen kohteena olevat palvelut pääasiallisesti suoritetaan, ja kyseisellä paikalla on riittävän läheinen yhteys oikeusriidan tosiseikastoon. Unionin tuomioistuin ei kuitenkaan tällöin vastannut nyt käsiteltävässä oikeusriidassa ratkaistavana olevaan kysymykseen siitä, onko myös ensimmäisen osamatkan määräpaikalla tällainen riittävän läheinen yhteys. Tällaista olettaa vastaan saattaisi puhua se, että nyt käsiteltävässä asiassa asianosaisten kannalta on ollut ensisijaisesti kyse kuljetuksesta määräpaikkaan siten, että lentokoneen vaihto on ollut vain keino sopimuksen täyttämiseksi ja Frankfurt on lopulta ollut vaihtopaikkana sattumalta. Asiaa käsittelevän jaoston näkemyksen mukaan [alkup. s. 5] tällainen oletama ei kuitenkaan ole välttämätön. Tästä näkökulmasta ei ole suljettava pois sitä mahdollisuutta, että myös matkan ensimmäisen osan määräpaikka Frankfurt on sopimuksen täyttämisaikana.

Myöskään unionin tuomioistuimen 13.2.2020 antamasta määräyksestä (asia C-606/19) ei saada vastausta nyt käsiteltävään kysymykseen. Kyseisessä määräyksessä unionin tuomioistuin nimittäin katsoi, että sopimuksen täyttämisaikana voi olla lennon ensimmäisen osuuden lähtöpaikka, kun asiassa on kyse useaan osuuteen jakautuvasta lentomatkasta, joka on vahvistettu koko matkaa varten yhdellä ainoalla varauksella, kun näiden osuuksien kuljetusten suorittajat ovat kaksi eri lentoliikenteen harjoittajaa ja asetuksen (EY) N:o 261/2004 nojalla nostetun korvauskanteen perusteena on lennon viimeisen osuuden peruuttaminen ja kanne on nostettu kyseisestä viimeisestä osuudesta vastuussa olevaa lentoliikenteen harjoittajaa vastaan. Ratkaisusta ei kuitenkaan ole nimenomaisesti pääteltävissä, päteekö tämä myös matkan ensimmäisen osan määräpaikkaan.

[– –]