

Asia C-642/23

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

26.10.2023

Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:

Landgericht Düsseldorf (Saksa)

Ennakkoratkaisupyyntön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

16.10.2023

Kantaja:

Flightright GmbH

Vastaaja:

Etihad Airways P.J.S.C.

Landgericht Düsseldorf

Välipäätös

Asiassa

Flightright GmbH gegen Etihad Airways P.J.S.C.

Landgericht Düsseldorfin 22. siviilijaosto on tehnyt

16.10.2023

[– –]

seuraavan välipäätöksen:

Asian käsittelyä lykätään.

Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan ensimmäisen kohdan b alakohdan ja kolmannen kohdan nojalla seuraavat unionin oikeuden tulkintaa koskevat kysymykset:

1.

Onko lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen 8 artiklan 1 kohdan a alakohtaa luettuna yhdessä 7 artiklan 3 kohdan kanssa tulkittava siten, että matrustaja on antanut tosiasiallisen kirjallisen suostumuksensa lippukustannusten korvaamiseen matkakuponkeina ja hyvityksinä, jos matrustaja on itse perustanut lentoyhtiön verkkosivuston kautta sähköisen käyttäjätilin, jolle matkakuponnit ja hyvitykset on tarkoitus siirtää, ilman että hän on vahvistanut suostumustaan tämältyyppiseen korvaukseen omakätisellä allekirjoituksellaan?

2.

Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi: Voiko matrustaja peruuttaa kerran antamansa tosiasiallisen suostumuksen lippukustannusten korvaamiseen matkakuponkeina ja hyvityksinä ja vaatia korvausten suorittamista käteisenä, jos lentoyhtiö ei siirrä luvattuja matkakuponkeja ja hyvityksiä asiakkaan tilille?

Perustelut:

I.

Toimeksiantajalla oli vahvistettu varaus vastaajan liikennöimälle lennolle 7.9.2020 Düsseldorfista Abu Dhabin (lento nro EY24) kautta Brisbaneen Australian Queenslandiin (lento nro EY484). Varaukseen sisältyi ns. avoin paluulippu (eli paluulennon päivämäärää ei ollut vahvistettu). Lento nro EY24, joka vastaajan oli määrä liikennöidä, kuitenkin peruttiin. Meno- ja paluulennosta maksettu kokonaishinta matrustajaa kohti oli 1 189,00 euroa. Toimeksiantaja maksoi tämän hinnan matkanjärjestäjälle nimeltä ”free4Travel”.

Sen jälkeen, kun matkanjärjestäjä oli hakeutunut maksukyvyttömyysmenettelyyn heinäkuussa 2020 eikä korvannut lippukustannuksia, toimeksiantajan isä otti hänen puolestaan yhteyttä vastaajaan. Tämä tarjoutui tekemään muodollisesti uudet lentovaraukset uuden IATA-varaukoodin luomiseksi. Isä hyväksyi tämän. Tämän jälkeen toimeksiantajan isä soitti uudelleen vastaajan palvelukeskuksen työntekijälle, ja hänelle luvattiin hyvityksenä suoritettun maksun arvosta lentomaileja, joilla voidaan lunastaa Etihadin lento (voimassaoloaika kaksi vuotta), lisälentomaileja 400 Yhdysvaltain dollarin arvosta ja vielä 5 000 Etihad Guest -lentomailin suuruinen lisähyvitys. Tätä varten kumpaakin matrustajaa pyydettiin luomaan Etihad Credit -käyttäjätili, minkä he tekivätkin. Matkakumppani sai luvatut hyvitykset lippukustannuksista mutta toimeksiantaja ei.

Kantaja ilmoitti vastaajalle 16.3.2021 päivätyllä kirjeellä toimeksiantajan isän ja samaan varuskoodin mukaiseen varukseen kuuluvan matkakumppanin puolesta, että he käyttävät asetuksen (EY) N:o 261/2004 8 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaista valintaoikeuttaan, ja vaati kaikkien tekemättä jääneiden matkan osien lippukustannusten täysimääräistä korvaamista seitsemän päivän kuluessa.

Toimeksiantajan ilmoitti 13.8.2021 päivätyllä kirjeellä ”varmuuden vuoksi”, että hän ”haluaa saada korvauksen lipun hinnasta lentomatikustajien oikeuksia koskevan asetuksen 8 artiklan 1 kohdan a alakohdan ensimmäisen luetelmakohdan nojalla” ja että hän ”siirtää omien korvausvaatimustensa käsittelyn uudestaan nyt Flightright GmbH:lle” (tämän asian kantajalle).

Tässä kanteessa kantaja vaatii lipun koko hinnan palauttamista siirrettyjen oikeuksien perusteella.

Vastaaja kiistää kantajan asiavaltuuden.

Amtsgericht (alioikeus) hylkäsi kanteen sillä perusteella, että kantaja voi vaatia korvausta korkeintaan menolennosta aiheutuneista kustannuksista, joita hän ei ollut kuitenkaan ilmoittanut, vaikka tuomioistuimien oli kehottanut sitä tekemään niin.

Kantaja on valittanut tästä ensimmäisessä oikeusasteessa annetusta tuomiosta asianmukaisessa muodossa ja asetetussa määräajassa.

Se vaatii nyt toisessa asteessa, että Amtsgericht Düsseldorfin 29.4.2022 antamaa tuomiota [– –] muutetaan ja että vastaaja velvoitetaan maksamaan kantajalle 1 189,00 euroa ja sille viisi prosenttiyksikköä peruskorkokantaa korkeamman koron 24.3.2021 alkaen.

Vastaaja vaatii ensimmäisen oikeusasteen tuomion pysyttämistä.

II.

Kanteen menestymiseen vaikuttaa se, miten päätösosassa esitettyihin kysymyksiin vastataan.

Tämä koskee erityisesti seuraavia seikkoja:

1.

Kantajalla voisi olla oikeus saada 1 189,00 euron suuruinen korvaus lippukustannuksista lentomatikustajien oikeuksia koskevan asetuksen 8 artiklan 1 kohdan a alakohdan ja 7 artiklan 3 kohdan nojalla.

a) Lentomatikustajien oikeuksia koskevan asetuksen 5 artiklan ja 8 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaan matkustajalla on lennon peruuntuessa periaatteessa oikeus saada korvaus lipun hinnasta matkan tekemättä jääneiden osien osalta. Tekemättä jääneisiin ”matkan osiin” kuuluvat – kuten tässä asiassa – yhtenäisen

varauksen yhteydessä sekä menolento että paluulento ([– –] vrt. myös Euroopan komission tulkintaohjeet 10.6.2020, C(2016) 3502 final, 4. b kohta, ja Euroopan komission tulkintaohjeet – COVID-19, 18.3.2020, C(2020) 1830 final, 3.2 kohdan c alakohta). Ilmaukseen ”matkan osat” sisältyvä käsite ”matka” on ymmärrettävä laajemmin kuin käsite ”lento” lentomatrustajien oikeuksia käsittelevässä asetuksessa. Lentomatrustajien oikeuksia käsittelevässä asetuksessa tarkoitettua lennon käsitettä on tulkittava niin, että se muodostuu lähtökohtaisesti ilmakuljetustoimesta, jolloin se on tietyllä tavalla tämän kuljetuksen ”yksikkö”, jonka toteuttaa lentoliikenteen harjoittaja, joka määrää sen reitin. Sitä vastoin matkan käsite liittyy matrustajaan henkilönä, joka valitsee määräpaikkansa ja saapuu sinne lennoilla, joista vastaavat lentoliikenteen harjoittajat. Matka, joka yleensä sisältää osat ”meno” ja ”paluu”, määritetään ennen kaikkea matkan henkilökohtaisen ja yksilöllisen tavoitteen avulla (ks. unionin tuomioistuimen tuomio 10.7.2008 – C-173/07 [– –]). Matkan osiin, jotka jäivät tekemättä menolennon ensimmäisen osan peruuntumisen vuoksi, sisältyvät siis sekä menolennon loppuosa että koko paluulento. Näin ollen sillä, että kantaja ei voinut määrittää menolennosta aiheutuneita kustannuksia, ei ole merkitystä, toisin kuin Amtsgericht on katsonut. Vaatimus koskee koko lipun hinnan eli 1 189,00 euron suuruisen summan korvaamista.

b)

Voidaan kuitenkin kysyä, olisiko vaatimus hylättävä kokonaan sen takia, että isänsä edustama toimeksiantaja oli jo käyttänyt lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen 8 artiklan 1 kohdan, luettuna yhdessä 7 artiklan 3 kohdan kanssa, mukaista oikeuttaan valita lipun hinnan korvaamisen tapa ja ilmoittanut, että hyvitys voidaan maksaa matkakuponkeina. Todistajan kertomuksen mukaan matrustaja loi vastaajan kanssa neuvoteltuaan Etihad Credit -käyttäjätilin, jolle oli tarkoitus siirtää hyvityksenä suoritettua maksua arvosta lentomaileja, 400,00 Yhdysvaltain dollarin arvosta lisälentomaileja ja vielä 5 000 Etihad Guest Miles -lentomailia. Hän loi tämän tilin itse sähköisesti vastaajan verkkosivuston kautta. Kysymys on siis siitä, onko Etihad Credit -käyttäjätilin itsenäistä perustamista, kun sille hyvitetään suoritettua maksua arvosta lentomaileja, 400,00 Yhdysvaltain dollarin arvosta lisälentomaileja ja vielä 5 000 Etihad Guest Miles -lentomailia, pidettävä lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen 7 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuna matrustajan ”allekirjoitettuna suostumuksena”, kun kyseistä käsitettä tulkitaan itsenäisesti unionin oikeuden mukaisesti, vai edellyttääkö matrustajan suostumus omakätistä allekirjoitusta, kuten kansallisessa normissa eli Bürgerliches Gesetzbuchin (siviililaki, jäljempänä BGB) 126 §:ssä edellytetään.

Unionin tuomioistuin on katsonut, että Montrealin yleissopimuksen 31 artiklan 2 ja 3 kappaletta on tulkittava siten, että ne eivät ole esteenä sille, että kirjallisen muodon vaatimuksen katsotaan täyttyvän, kun rahdinkuljettajan edustaja lentomatrustajan tietien saattaa vahinkoilmoituksen kirjalliseen muotoon joko paperille tai sähköisesti kirjaamalla sen rahdinkuljettajan tietojärjestelmään, jos kyseinen matrustaja voi tarkastaa kirjalliseen muotoon saatetun ja tietojärjestelmään kirjatun muistutuksen tekstin paikkansapitävyyden ja

tarvittaessa muuttaa tai täydentää sitä tai jopa korvata sen uudella ennen kyseisen yleissopimuksen 31 artiklan 2 kappaleessa tarkoitetun määräajan päättymistä (ks. unionin tuomioistuimen tuomio 12.4.2018 – C-258/16, 47 kohta). Omakätistä allekirjoitusta ei tältä osin vaadita. On kuitenkin vielä epäselvää, voidaanko tätä laajaa tulkintaa soveltaa myös lentomatrustajien oikeuksia koskevaan asetukseen.

2.

Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan, että ”kirjallinen suostumus” ei edellytä matrustajan omakätistä allekirjoitusta vaan myös hyvitysten saamiseksi tarvittavan käyttäjätilin luominen itsenäisesti riittää, herää kysymys siitä, voiko matrustaja peruuttaa jo käyttämänsä valintaoikeuden ja vaatia lippukustannusten korvaamista uudelleen käteisenä, jos, kuten tässä asiassa, lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ei myönnä hyvitystä sitä koskevasta sopimuksesta huolimatta.

Unionin tuomioistuin ei nähtävästi ole selventänyt (tyhjentävästi) tätäkään kysymystä, joten se on saatettava unionin tuomioistuimen ratkaistavaksi.

III.

[--]

TYÖASIAKIRJA