Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN MÄÄRÄYS (kuudes jaosto)

13 päivänä helmikuuta 2020*

Ennakkoratkaisupyyntö – Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 99 artikla – Vapauden, turvallisuuden ja oikeuden alue – Tuomioistuimen toimivalta sekä tuomioiden tunnustaminen ja täytäntöönpano siviili- ja kauppaoikeuden alalla – Asetus (EU) N:o 1215/2012 – 7 artiklan 1 alakohdan b alakohdan toinen luetelmakohta – Erityinen toimivalta sopimusta koskevassa asiassa – Käsite ”täytäntöönpanopaikka” – Palvelujen suorittamista koskeva sopimus – Lentoliikenne – Asetus (EY) N:o 261/2004 – Lentomatkustajien oikeus korvaukseen lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta – Yhteen vahvistettuun varaukseen perustuva lentomatka, jonka kaksi eri lentoliikenteen harjoittajaa toteuttavat useina osuuksina – Lennon viimeisen osuuden peruuttaminen – Korvauskanne, joka on nostettu lennon viimeisestä osuudesta vastaavaa lentoliikenteen harjoittajaa vastaan tuomioistuimessa, jonka tuomiopiirissä lennon ensimmäisen osuuden lähtöpaikka sijaitsee

Asiassa C-606/19,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Amtsgericht Hamburg (Hampurin alioikeus, Saksa) on esittänyt 31.7.2019 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 12.8.2019, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

flightright GmbH

vastaan

Iberia LAE SA Operadora Unipersonal,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja M. Safjan (esittelevä tuomari) sekä tuomarit L. Bay Larsen ja N. Jääskinen,

julkisasiamies: H. Saugmandsgaard Øe,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian perustellulla määräyksellä unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 99 artiklan mukaisesti,

on antanut seuraavan

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

määräyksen

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee 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 (EUVL 2012, L 351, s. 1) tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat flightright GmbH, joka on Potsdamiin (Saksa) sijoittautunut yritys, ja Iberia LAE SA Operadora Unipersonal -niminen lentoyhtiö (jäljempänä Iberia), jonka kotipaikka on Madrid (Espanja), ja joka koskee matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen 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 (EUVL 2004, L 46, s. 1) nojalla nostettua korvauskannetta.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Asetus N:o 1215/2012

3 Asetuksen N:o 1215/2012 II luvun 2 jakso, jonka otsikko on ”Erityinen toimivalta”, sisältää asetuksen 7 artiklan, jonka 1 alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Jos henkilön kotipaikka on jäsenvaltiossa, häntä vastaan voidaan nostaa kanne toisessa jäsenvaltiossa

1) a) sopimusta koskevassa asiassa sen paikkakunnan tuomioistuimessa, missä kanteen perusteena oleva velvoite on täytetty tai täytettävä,
   b) jollei toisin ole sovittu, tätä säännöstä sovellettaessa kanteen perusteena olevan velvoitteen täytäntöönpanopaikka on

   – irtaimen kaupassa se paikkakunta jäsenvaltiossa, missä tavarat sopimuksen mukaan toimitettiin tai oli toimitettava,

   – palvelujen osalta se paikkakunta jäsenvaltiossa, missä palvelut sopimuksen mukaan suoritettiin tai oli suoritettava,
   c) jollei sovelleta b alakohtaa, sovelletaan a alakohtaa”.

Asetus N:o 261/2004

4 Asetuksen N:o 261/2004 2 artiklassa, jonka otsikko on ”Määritelmät”, säädetään, että tässä asetuksessa tarkoitetaan

”– –

b) ’lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla’ lentoliikenteen harjoittajaa, joka suorittaa tai aikoo suorittaa lennon joko matkustajan kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti tai sellaisen toisen oikeushenkilön tai luonnollisen henkilön puolesta, joka on tehnyt matkustajan kanssa sopimuksen;

– –”

5 Kyseisen asetuksen 3 artiklan, jonka otsikko on ”Soveltamisala”, 5 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tätä asetusta sovelletaan lennosta vastaaviin lentoliikenteen harjoittajiin, jotka suorittavat 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen matkustajien kuljetusta. Kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja, jolla ei ole sopimusta matkustajan kanssa, suorittaa tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia velvollisuuksia, sen katsotaan toimivan sen henkilön lukuun, joka on tehnyt kyseisen matkustajan kanssa sopimuksen.”

6 Mainitun asetuksen 5 artiklan, jonka otsikko on ”Peruuttaminen”, 1 kohdan c alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Jos lento peruutetaan:

– –

c) matkustajalla on oikeus saada lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan mukaisesti, paitsi jos
   i) matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta vähintään kaksi viikkoa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa, tai
   ii) matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta vähintään seitsemän päivää ja enintään kaksi viikkoa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja tarjottu uudelleenreititystä, jonka mukaan hänen olisi lähdettävä korkeintaan kaksi tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa tai hän saapuisi määräpaikkaan alle neljä tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin, tai
   iii) matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta alle seitsemän päivää ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja tarjottu uudelleenreititystä, jonka mukaan hänen olisi lähdettävä korkeintaan tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa tai hän saapuisi määräpaikkaan alle kaksi tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin.”

7 Saman asetuksen 7 artiklan, jonka otsikko on ”Oikeus korvaukseen”, 1 kohdan a alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Jos tähän artiklaan viitataan, matkustajan on saatava seuraavan suuruinen korvaus:

a) 250 euroa lentojen osalta, joiden pituus on enintään 1500 kilometriä”.

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

8 Pääasian taustalla on yhteen ainoaan varaukseen perustuva lentomatka, joka muodostui lennosta ja siihen liittyvistä jatkolennoista ja joka kahden matkustajan (jäljempänä kyseessä olevat matkustajat) oli tarkoitus tehdä 25.8.2018.

9 Tämä lentomatka, jonka lähtöpaikka oli Hampuri (Saksa) ja määräpaikka San Sebastian (Espanja), muodostui kolmesta osuudesta. Ensimmäisen osuuden Hampurista Lontooseen (Yhdistynyt kuningaskunta) suoritti lentoyhtiö British Airways, ja kaksi muuta osuutta eli Lontoosta Madridiin (Espanja) ja Madridista San Sebastianiin kuuluivat Iberian suoritettaviksi.

10 Lennon kaksi ensimmäistä lento-osuutta tapahtuivat ongelmitta, mutta kolmas osuus peruutettiin ilmoittamatta siitä ajoissa kyseessä oleville matkustajille.

11 Tämän peruutuksen johdosta flightright, jolle kyseessä olevat matkustajat olivat siirtäneet oikeutensa mahdollisiin korvauksiin, nosti ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa, Amtsgericht Hamburgissa (Hampurin alioikeus, Saksa), Iberiaa vastaan asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan

c alakohdan ja 7 artiklan 1 kohdan a alakohdan nojalla korvauskanteen, jossa vaadittiin Hampurin ja San Sebastianin välisen noin 1 433 kilometrin välimatkan perusteella yhteensä 500 euroa eli 250 euroa matkustajaa kohti.

12 Ennakkoratkaisua pyytäneellä tuomioistuimella on epäilyjä yhtäältä siitä, onko se kansainvälisesti toimivaltainen tutkimaan pääasian, ja toisaalta siitä, voivatko kyseessä olevat matkustajat nostaa kanteen molempia lentoliikenteen harjoittajia vastaan, jotka ovat osallistuneet pääasiassa kyseessä olevan riidan taustalla olevan lennosta ja siihen liittyneistä jatkolennoista muodostuneen matkan toteuttamiseen.

13 Kyseinen tuomioistuin pohtii erityisesti sitä, onko se toimivaltainen ratkaisemaan pääasian lennon peruutetun osuuden osalta siitä huolimatta, että lennon tämän osuuden lähtöpaikka ja määräpaikka eli Madrid ja San Sebastian sijaitsevat sen tuomiopiirin ulkopuolella.

14 Mainittu tuomioistuin huomauttaa lisäksi, että unionin tuomioistuin katsoi 11.7.2019 antamassaan tuomiossa České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), että kun on kyse yhteen ainoaan varaukseen perustuvasta lennosta, johon liittyy jatkolentoja, lentoliikenteen harjoittajaa vastaan, joka oli suorittanut kyseisen lennon ensimmäisen osuuden, jonka lähtöpaikka sijaitsi asiaa käsittelevän tuomioistuimen tuomiopiirissä, voitiin nostaa asetukseen N:o 261/2004 perustuva korvauskanne kaikkien kyseisen lennon osuuksien osalta.

15 Kun otetaan huomioon kyseinen tuomio, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii, voidaanko myös lentoliikenteen harjoittajaa vastaan, joka vastaa tällaisen lennon viimeisestä osuudesta, nostaa tällä perusteella korvauskanne.

16 Amtsgericht Hamburg päätti tässä tilanteessa lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko asiaa käsittelevää tuomioistuinta pidettävä kansainvälisesti toimivaltaisena, kun kyseessä on suoraan toisiinsa liittyvät lennot, yksittäisistä lento-osuuksista vastasivat kaksi eri lentoliikenteen harjoittajaa ja asiaa käsittelevä tuomioistuin on kansainvälisesti toimivaltainen vain sen lento-osuuden osalta, johon peruutus ei vaikuttanut?

2) Onko molemmilla lentoliikenteen harjoittajilla, jotka suorittivat suoraan toisiinsa liittyvät lennot, passiivilegitimaatio silloin, kun kyseisistä lento-osuuksista vastasivat kaksi yhteisön lentoliikenteen harjoittajaa?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

17 Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 99 artiklan mukaan unionin tuomioistuin voi esittelevän tuomarin ehdotuksesta ja julkisasiamiestä kuultuaan milloin tahansa ratkaista asian perustellulla määräyksellä muun muassa silloin, jos ennakkoratkaisukysymykseen annettava vastaus on selvästi johdettavissa oikeuskäytännöstä tai jos ennakkoratkaisukysymykseen annettavasta vastauksesta ei ole perusteltua epäilystä.

18 Tätä määräystä on sovellettava nyt käsiteltävässä asiassa.

19 Aluksi on palautettava mieleen, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kansallisten tuomioistuinten ja unionin tuomioistuimen välille SEUT 267 artiklalla luodussa yhteistyömenettelyssä unionin tuomioistuimen tehtävänä on antaa kansalliselle tuomioistuimelle hyödyllinen vastaus, jonka perusteella kansallinen tuomioistuin voi ratkaista siinä vireillä olevan asian. Unionin tuomioistuimen on tämän vuoksi tarvittaessa muotoiltava sille esitetyt kysymykset uudelleen. Unionin tuomioistuin saattaa myös joutua ottamaan huomioon sellaisia unionin oikeussääntöjä, joihin kansallinen

tuomioistuin ei ole ennakkoratkaisukysymyksessään viitannut (tuomio 5.12.2019, Centraal Justitieel Incassobureau (Taloudellisten seuraamusten tunnustaminen ja täytäntöönpano), C-671/18, EU:C:2019:1054, 26 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

20 Nyt käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin ei viittaa ennakkoratkaisukysymyksissään mihinkään säännökseen. Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee kuitenkin selvästi, että kyseinen tuomioistuin pohtii, onko se toimivaltainen ratkaisemaan siinä vireillä olevan korvauskanteen, joka on nostettu lentoliikenteen harjoittajaa vastaan, joka vastaa lennon viimeisestä osuudesta.

21 Näin ollen näitä kysymyksiä on tarkasteltava tuomioistuimen toimivaltaa koskevien asetuksen N:o 1215/2012 säännösten valossa.

22 Näissä olosuhteissa mainitut kysymykset, joita on tarkasteltava yhdessä, on ymmärrettävä siten, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee unionin tuomioistuimelta lähinnä, onko asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklan 1 alakohdan b alakohdan toista luetelmakohtaa tulkittava siten, että kyseisessä säännöksessä tarkoitettu ”täytäntöönpanopaikka” 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 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.

23 Tältä osin on muistutettava, että asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklan 1 alakohdan b alakohdan toisessa luetelmakohdassa säädetään, että nostettaessa sopimusta koskevassa asiassa kanne sellaista henkilöä vastaan, jonka kotipaikka on toisessa jäsenvaltiossa, kanteen perusteena olevan velvoitteen täyttämispaikka on tätä säännöstä sovellettaessa, jollei toisin ole sovittu, palvelujen osalta se paikkakunta jäsenvaltiossa, jossa palvelut sopimuksen mukaan suoritettiin tai oli suoritettava.

24 Tältä osin on syytä todeta myös, että siltä osin kuin asetuksella N:o 1215/2012 kumotaan ja korvataan tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla 22.12.2000 annettu neuvoston asetus (EY) N:o 44/2001 (EYVL 2001, L 12, s. 1), unionin tuomioistuimen viimeksi mainitun asetuksen säännöksistä esittämä tulkinta pätee myös asetuksen N:o 1215/2012 osalta, mikäli näiden molempien unionin oikeuden toimien säännösten voidaan katsoa vastaavan toisiaan (tuomio 8.5.2019, Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, 19 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

25 Näin ollen unionin tuomioistuimen asetuksen N:o 44/2001 5 artiklan 1 alakohdasta antama tulkinta pätee myös asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklan 1 alakohtaan, koska kyseisiä säännöksiä voidaan pitää toisiaan vastaavina (tuomio 8.5.2019, Kerr, C-249/18, EU:C:2019:376, 20 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

26 Asetuksen N:o 44/2001 5 artiklan 1 alakohdan yhteydessä oikeuskäytännössä on todettu suorien lentojen osalta, että sekä lentokoneen lähtöpaikkaa että sen saapumispaikkaa on pidettävä samalla perusteella ilmakuljetussopimuksen kohteen muodostavien palvelujen pääasiallisena suorituspaikkana, jolloin asetuksen N:o 261/2004 perusteella nostetun korvauskanteen esittäjälle annetaan mahdollisuus nostaa kanne siinä tuomioistuimessa, jonka tuomiopiiriin lentokoneen lähtö- tai saapumispaikka kuuluu, siten kuin näistä paikoista on sovittu mainitussa sopimuksessa (ks. vastaavasti tuomio 9.7.2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, 43 ja 47 kohta).

27 Tältä osin unionin tuomioistuin on täsmentänyt, että vaikka 9.7.2009 annetussa tuomiossa Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439) tulkittu käsite ”täytäntöönpanopaikka” viittaa suoraan lentoon, se pätee mutatis mutandis myös siltä osin kuin kyse on tilanteesta, jossa lentomatka, joka on varattu yhdellä ainoalla varauksella koko matkaa varten, käsittää kaksi lento-osuutta (ks. vastaavasti tuomio 7.3.2018, flightright ym., C-274/16, C-447/16 ja C-448/16, EU:C:2018:160, 69 ja 71 kohta).

28 Tästä seuraa, että kun lentomatkalle on ominaista yksi ainoa vahvistettu varaus koko matkaa varten ja kun siinä on kaksi lento-osuutta, asetuksen N:o 261/2004 nojalla nostetun korvauskanteen esittäjällä on myös mahdollisuus nostaa kanne joko siinä tuomioistuimessa, jonka tuomiopiirissä ensimmäisen lento-osuuden lähtöpaikka sijaitsee, tai siinä tuomioistuimessa, jonka tuomiopiirissä toisen lento-osuuden määräpaikka sijaitsee.

29 Kuten ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, pääasiassa kyseessä oleva lentomatka muodostui kolmesta osuudesta. Koska lentokuljetussopimukselle on kuitenkin tunnusomaista se, että koko matkaa varten on yksi ainoa vahvistettu varaus, tämä sopimus perustaa lentoliikenteen harjoittajalle velvoitteen kuljettaa matkustaja pisteestä A pisteeseen D. Tällainen kuljetustoimi on palvelu, jonka pääasiallisista suorituspaikoista yksi on pisteessä A (ks. analogisesti tuomio 7.3.2018, flightright ym., C-274/16, C-447/16 ja C-448/16, EU:C:2018:160, 71 kohta).

30 Näin ollen on katsottava, että kun kyse on lennosta ja siihen liittyvistä jatkolennoista muodostuvasta lentomatkasta, jolle on ominaista yksi ainoa vahvistettu varaus koko matkalle ja joka käsittää useita osuuksia, asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklan 1 alakohdan b alakohdan toisessa luetelmakohdassa tarkoitettu täyttämispaikka kyseisen lennon osalta voi olla lennon ensimmäisen osuuden lähtöpaikka, joka on yksi lentokuljetussopimuksen kohteena olevien palvelujen pääasiallisista suorituspaikoista.

31 Kun otetaan huomioon, että tällä paikkakunnalla on riittävän läheinen yhteys riita-asian tosiseikastoon ja sillä varmistetaan siten asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklan 1 alakohdassa ilmaistujen erityisten toimivaltasääntöjen edellyttämä läheinen liittymä lentokuljetussopimuksen ja toimivaltaisen tuomioistuimen välillä, se täyttää näiden sääntöjen perusteena olevan läheisyyttä koskevan tavoitteen (ks. vastaavasti tuomio 7.3.2018, flightright ym., C-274/16, C-447/16 ja C-448/16, EU:C:2018:160, 74 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

32 Tämä ratkaisu täyttää myös samoilla säännöillä tavoiteltua ennakoitavuutta koskevan edellytyksen, koska niin kantaja kuin vastaajakin voivat sen ansiosta määrittää lennon ensimmäisen osuuden lähtöpaikan tuomioistuimen, joka on merkitty kyseiseen lentokuljetussopimukseen, tuomioistuimeksi, jossa kanne voidaan nostaa (ks. vastaavasti tuomio 7.3.2018, flightright ym., C-274/16, C-447/16 ja C-448/16, EU:C:2018:160, 75 ja 77 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

33 Siltä osin kuin on kyse mahdollisuudesta nostaa pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa asiassa kanne lennon viimeisestä osuudesta vastaavaa lentoliikenteen harjoittajaa vastaan siinä tuomioistuimessa, jonka tuomiopiirissä lennon ensimmäisen osuuden lähtöpaikka sijaitsee, on todettava, että vaikka ennakkoratkaisupyynnöstä ei ilmene, että Iberia olisi kyseessä olevien matkustajien sopimuskumppani, asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklan 1 alakohdassa säädetyn erityistä toimivaltaa sopimusta koskevissa asiassa koskevan säännön soveltaminen ei edellytä sopimuksen tekemistä kahden henkilön välillä vaan sellaisen oikeudellisen velvoitteen olemassaoloa, johon henkilö on vapaaehtoisesti antanut suostumuksensa suhteessa toiseen osapuoleen ja johon kantajan kanne perustuu (ks. vastaavasti tuomio 7.3.2018, flightright ym., C-274/16, C-447/16 ja C-448/16, EU:C:2018:160, 60 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

34 Tältä osin asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 5 kohdan toisessa virkkeessä täsmennetään, että kun tämän asetuksen 2 artiklan b alakohdassa tarkoitettu lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja, jolla ei ole sopimusta matkustajan kanssa, suorittaa tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia velvollisuuksia, sen katsotaan toimivan sen henkilön lukuun, joka on tehnyt kyseisen matkustajan kanssa sopimuksen.

35 Mainitun lentoliikenteen harjoittajan on siis katsottava täyttävän velvoitteet, joihin se on vapaaehtoisesti antanut suostumuksensa suhteessa kyseisen matkustajan sopimuskumppaniin. Nämä velvoitteet perustuvat lentokuljetussopimukseen (tuomio 7.3.2018, flightright ym., C-274/16, C-447/16 ja C-448/16, EU:C:2018:160, 63 kohta).

36 Esitettyihin kysymyksiin on kaiken edellä todetun perusteella vastattava, että asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklan 1 alakohdan b alakohdan toista luetelmakohtaa on tulkittava siten, että kyseisessä säännöksessä tarkoitettu ”täytäntöönpanopaikka” 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 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.

Oikeudenkäyntikulut

37 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (kuudes jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

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 alakohdan toista luetelmakohtaa on tulkittava siten, että kyseisessä säännöksessä tarkoitettu ”täytäntöönpanopaikka” 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 matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen 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 nojalla nostetun korvauskanteen perusteena on lennon viimeisen osuuden peruuttaminen ja kanne on nostettu kyseisestä viimeisestä osuudesta vastuussa olevaa lentoliikenteen harjoittajaa vastaan.

Allekirjoitukset