Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (neljäs jaosto)

7 päivänä huhtikuuta 2022*

Ennakkoratkaisupyyntö – Lentoliikenne – Asetus (EY) N:o 261/2004 – Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevat yhteiset säännöt – Kahdesta suoraan toisiinsa liittyvästä osuudesta koostuva lento – Lopulliseen määräpaikkaan saapumisen pitkäaikainen viivästyminen, joka johtuu kyseisen lennon jälkimmäisestä kolmannen maan kahden lentoaseman välillä lennetystä osuudesta – Kyseisen asetuksen pätevyys kansainvälisen oikeuden kannalta

Asiassa C-561/20,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Brysselin hollanninkielinen yritystuomioistuin, Belgia) on esittänyt 21.10.2020 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 26.10.2020, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Q,

R ja

S

vastaan

United Airlines Inc.,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (neljäs jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja C. Lycourgos sekä tuomarit S. Rodin (esittelevä tuomari), J.-C. Bonichot, L. S. Rossi ja O. Spineanu-Matei,

julkisasiamies: A. Rantos,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Q, R ja S, edustajinaan B. Schaumont ja J. De Man, advocaten,

* Oikeudenkäyntikieli: hollanti.

– United Airlines Inc., edustajanaan M. Wouters, advocaat,

– Belgian hallitus, asiamiehinään S. Baeyens, P. Cottin ja C. Pochet,

– Puolan hallitus, asiamiehenään B. Majczyna,

– Euroopan parlamentti, asiamiehinään L. Stefani ja I. Terwinghe,

– Euroopan unionin neuvosto, asiamiehinään N. Rouam ja K. Michoel,

– Euroopan komissio, asiamiehinään A. Nijenhuis, K. Simonsson ja P.-J. Loewenthal,

kuultuaan julkisasiamiehen 9.12.2021 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee ensinnäkin 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) 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan, luettuna yhdessä tämän asetuksen 6 ja 7 artiklan kanssa, tulkintaa ja toiseksi asetuksen N:o 261/2004 pätevyyttä kansainvälisen oikeuden kannalta ja erityisesti sen periaatteen kannalta, jonka mukaan valtiolla on täydellinen ja yksinomainen suvereniteetti alueeseensa ja ilmatilaansa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa ovat vastakkain yhtäältä Q, R ja S ja toisaalta United Airlines Inc. ja joka koskee korvauksen maksamista liityntälennon sisältäneen lennon viivästymisen perusteella.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

3 Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan ensimmäisessä, neljännessä, seitsemännessä ja kahdeksannessa perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(1) Lentoliikenteen alalla toteutettavalla yhteisön toiminnalla olisi pyrittävä muun muassa varmistamaan matkustajien suojelun korkea taso. Lisäksi olisi otettava kaikilta osin huomioon kuluttajansuojelun yleiset vaatimukset.

– –

(4) Yhteisön olisikin tiukennettava asetuksessa säädettyjä suojelua koskevia vähimmäisvaatimuksia matkustajien oikeuksien parantamiseksi ja sen varmistamiseksi, että lentoliikenteen harjoittajat toimivat vapautetuilla markkinoilla yhdenmukaistetuin ehdoin.

– –

(7) Tämän asetuksen tosiasiallisen soveltamisen varmistamiseksi olisi siinä säädettyjen velvoitteiden koskettava lennosta vastaavaa lentoliikenteen harjoittajaa, joka suorittaa tai aikoo suorittaa lennon joko omistamallaan ilma-aluksella taikka ilman miehistöä (dry lease) tai miehistön kanssa (wet lease) vuokratulla ilma-aluksella tai muulla tavoin.

(8) Tällä asetuksella ei olisi rajoitettava lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan oikeutta hakea asiaa koskevan lainsäädännön nojalla korvausta keneltä tahansa henkilöltä, kolmannet osapuolet mukaan luettuina.”

4 Asetuksen 2 artiklan, jonka otsikko on ”Määritelmät”, a–c ja h alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

a) ’lentoliikenteen harjoittajalla’ lentoliikenneyritystä, jolla on voimassa oleva liikennelupa;

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;

c) ’yhteisön lentoliikenteen harjoittajalla’ lentoliikenteen harjoittajaa, jolla on voimassa oleva liikennelupa, jonka jäsenvaltio on myöntänyt yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2407/92 [(EYVL 1992, L 240, s. 1)] säännösten mukaisesti;

– –

h) ’lopullisella määräpaikalla’ lähtöselvityksessä esitettävään lippuun merkittyä määräpaikkaa tai, jos on kyse suoraan toisiinsa liittyvistä lennoista, viimeisen lennon määräpaikkaa; huomioon ei oteta tarjolla olevia vaihtoehtoisia liityntälentoja, jos aikataulun mukaista saapumisaikaa noudatetaan.”

5 Asetuksen 3 artiklan, jonka otsikko on ”Soveltamisala”, 1 ja 5 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Tätä asetusta sovelletaan

a) matkustajiin, jotka lähtevät jäsenvaltion alueella sijaitsevalta ja perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalta lentoasemalta;

b) matkustajiin, jotka lähtevät kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta jäsenvaltion alueella sijaitsevalle ja perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalle lentoasemalle ja jotka eivät ole saaneet etuuksia tai korvausta ja apua kyseisessä kolmannessa maassa, mikäli kyseisestä lennosta vastaa yhteisön lentoliikenteen harjoittaja.

– –

5. 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 Saman asetuksen 5 artiklan, jonka otsikko on ”Peruuttaminen”, 1 ja 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. 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 ja 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 ja hän saapuisi määräpaikkaan alle kaksi tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin.

– –

3. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa 7 artiklan mukaista korvausta, jos se pystyy osoittamaan, että peruutus johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.”

7 Asetuksen N:o 261/2004 6 artiklassa, jonka otsikkona on ”Viivästyminen”, säädetään seuraavaa:

”1. Kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja perustellusti arvioi olevan todennäköistä, että lento viivästyy aikataulun mukaisesta lähtöajastaan

a) vähintään kaksi tuntia lentojen osalta, joiden pituus on enintään 1 500 kilometriä, tai

b) vähintään kolme tuntia yhteisön sisäisten lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 kilometriä, ja muiden lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 mutta alle 3 500 kilometriä, tai

c) vähintään neljä tuntia kaikkien lentojen osalta, joihin ei voida soveltaa a tai b alakohtaa,

lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle

i) 9 artiklan 1 kohdan a alakohdassa ja 9 artiklan 2 kohdassa määriteltyä apua, ja

ii) kun kohtuuden mukaan odotettavissa oleva lähtöaika on vähintään aiemmin ilmoitettua lähtöaikaa seuraava päivä, 9 artiklan 1 kohdan b alakohdassa ja 9 artiklan 1 kohdan c alakohdassa määriteltyä apua, ja

iii) kun viivästyminen kestää vähintään viisi tuntia, 8 artiklan 1 kohdan a alakohdassa määriteltyä apua.

2. Apua on joka tapauksessa tarjottava yllä matkan pituuden mukaisesti vahvistetun ajan kuluessa.”

8 Asetuksen 7 artiklan, jonka otsikkona on ”Oikeus korvaukseen”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

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

a) 250 euroa lentojen osalta, joiden pituus on enintään 1 500 kilometriä;

b) 400 euroa yhteisön sisäisten lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 kilometriä, ja muiden lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 mutta alle 3 500 kilometriä;

c) 600 euroa lentojen osalta, joihin ei voida soveltaa a tai b alakohtaa.

_ _”

9 Asetuksen 13 artiklassa, jonka otsikko on ”Takautumisoikeus”, säädetään seuraavaa:

”Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja maksaa korvauksen tai täyttää muut tämän asetuksen mukaiset velvollisuutensa, tämän asetuksen säännöksiä ei voida tulkita siten, että ne rajoittaisivat sen oikeutta hakea sovellettavan lainsäädännön nojalla korvausta muulta henkilöltä, kolmannet osapuolet mukaan luettuina. Tämä asetus ei lisäksi millään tavoin rajoita lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan oikeutta hakea korvausta matkanjärjestäjältä tai muulta henkilöltä, jonka kanssa lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla on sopimus. Vastaavasti tämän asetuksen säännöksiä ei voida tulkita siten, että ne rajoittaisivat matkanjärjestäjän tai kolmannen osapuolen, muun kuin matkustajan, jonka kanssa lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla on sopimus, oikeutta hakea sovellettavan lainsäädännön nojalla korvausta lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

10 Pääasian kantajat varasivat matkatoimiston välityksellä yhdellä ainoalla varauksella yhteisön lentoliikenteen harjoittajalta Deutsche Lufthansa AG:ltä (jäljempänä Lufthansa) liityntälennon sisältäneen lennon, jonka lähtöpaikkana oli Bryssel (Belgia) ja määräpaikkana San José (Yhdysvallat) ja johon sisältyi välilasku Newarkin lentoasemalle (Yhdysvallat).

11 Tämän lennon liityntälentoineen suoritti kokonaisuudessaan United Airlines, joka on kolmanteen maahan sijoittautunut lentoliikenteen harjoittaja. Pääasian kantajat saapuivat lopulliseen määräpaikkaansa 223 minuuttia myöhässä.

12 Happy Flights BVBA -niminen yhtiö, jolle pääasian kantajien saatava oli luovutettu, kehotti 6.9.2018 päivätyllä kirjeellä United Airlinesia maksamaan kyseisestä viivästymisestä asetuksen N:o 261/2004 nojalla 600 euron suuruisen korvauksen henkilöä kohden eli yhteensä 1 800 euroa.

13 United Airlines vastasi Happy Flightsille 4.10.2018 ja väitti, ettei mainittua asetusta voitu soveltaa, koska mainittu viivästys oli tapahtunut kyseisen lennon jälkimmäisellä osuudella.

14 Happy Flights vastasi United Airlinesille 5.10.2018 päivätyllä kirjeellä ja viittasi siinä unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöön riitauttaakseen United Airlinesin kannan ja vaatiakseen tätä maksamaan tämän tuomion 12 kohdassa mainitun korvauksen.

15 United Airlines puolestaan vastasi Happy Flightsille 10.10.2018 päivätyllä kirjeellä.

16 Happy Flights osoitti 11.10.2018 maksukehotuksen United Airlinesille. Viimeksi mainittu ilmoitti samana päivänä Happy Flightsille pysyvänsä kannassaan.

17 Happy Flights ilmoitti 3.5.2019 United Airlinesille, että Happy Flightsille luovutettu saatava oli siirretty takaisin pääasian kantajille, ja vaati samalla United Airlinesilta uudelleen maksun suorittamista.

18 Pääasian kantajat haastoivat 22.7.2019 United Airlinesin Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brusseliin (Brysselin hollanninkielinen yritystuomioistuin, Belgia) eli ennakkoratkaisua pyytäneeseen tuomioistuimeen, jotta se velvoitettaisiin maksamaan tämän tuomion 12 kohdassa mainittu korvaus 6.9.2018 lukien laskettavine viivästyskorkoineen sekä tuomioistuimen määräämine korkoineen.

19 Tässä asiayhteydessä kyseinen tuomioistuin on epävarma siitä, miten United Airlinesin esittämiin tiettyihin argumentteihin, jotka koskevat niin asetuksen N:o 261/2004 sovellettavuutta kuin sen pätevyyttäkin, on vastattava.

20 Ensinnäkin United Airlines kiistää asetuksen N:o 261/2004 sovellettavuuden silloin, kun pitkäaikainen viivästyminen ilmenee lennolla, jonka lähtö- ja määräpaikka ovat kolmannen maan alueella sijaitsevilla lentoasemilla, vaikka kyseessä on jälkimmäinen ja viimeinen osuus kahdesta suoraan toisiinsa liittyneestä osuudesta koostuneella lennolla, jonka ensimmäinen osuus lähti jäsenvaltion alueella sijainneelta lentoasemalta.

21 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa tältä osin yhtäältä, että vaikka 31.5.2018 annettu tuomio Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361), joka koski viivästymistä yhteisön ulkopuolisen lentoliikenteen harjoittajan suorittaman kahdesta toisiinsa liittyneestä osuudesta koostuneen lennon ensimmäisellä osuudella, joka oli lähtenyt jäsenvaltion alueella sijainneelta lentoasemalta, puoltaa asetuksen N:o 261/2004 sovellettavuutta, kyseisen tuomion päätelmiä ei voida suoraan soveltaa sen käsiteltävänä olevaan asiaan, koska tässä tapauksessa pääasian kantajille aiheutuneen viivästymisen taustalla on asianomaisen lennon jälkimmäinen osuus, joka lähti kolmannen maan alueella sijainneelta lentoasemalta.

22 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa toisaalta, että 11.7.2019 antamassaan tuomiossa České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604) unionin tuomioistuin katsoi, että asetusta N:o 261/2004 sovellettiin myös kahdesta suoraan toisiinsa liittyneestä osuudesta koostuneen lennon jälkimmäiseen osuuteen silloin, kun tällaisen lennon ensimmäinen osuus oli lähtenyt jäsenvaltion alueella sijainneelta lentoasemalta. Mainittuun tuomioon johtaneessa asiassa kysyttiin, voitiinko kyseisen lennon ensimmäisen osuuden suorittanut yhteisön lentoliikenteen harjoittaja velvoittaa maksamaan matkustajalle korvaus pitkäaikaisesta viivästymisestä, joka oli johtunut saman lennon jälkimmäisestä osuudesta, jonka oli tosiasiallisesti suorittanut kolmannen maan lentoliikenteen harjoittaja. Kansallisen tuomioistuimen mukaan kyseisen asian tosiseikat kuitenkin eroavat sen käsiteltäväksi saatetun oikeusriidan tosiseikoista siltä osin kuin tämä oikeusriita ei koske yhtäkään yhteisön lentoliikenteen harjoittajaa, sillä liput kirjoittanut yhteisön

lentoliikenteen harjoittaja eli Lufthansa ei edes ole asianosaisena kyseisessä riidassa. Siksi unionin tuomioistuimen mainitussa tuomiossa omaksumaa ratkaisuakaan ei voida suoraan soveltaa kyseiseen oikeusriitaan.

23 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa toiseksi asetuksen N:o 261/2004 pätevyyttä koskevasta kysymyksestä, että United Airlines väittää, että mikäli tätä asetusta olisi sovellettava tilanteeseen, jossa pitkäaikainen viivästyminen on ilmennyt kahdesta suoraan toisiinsa liittyneestä osuudesta koostuneen lennon jälkimmäisellä osuudella, joka on lennetty kolmannen maan alueella kokonaisuudessaan, kyseisellä asetuksella olisi kansainvälisen oikeuden vastainen ekstraterritoriaalinen ulottuvuus. United Airlines väittää tarkemmin sanottuna, että suvereniteettiperiaate on esteenä sille, että mainittua asetusta sovellettaisiin pääasiassa kyseessä olevan kaltaiseen kolmannen maan alueella ilmenneeseen tilanteeseen, jossa viivästyminen ilmeni Yhdysvaltojen alueella ja sen vaikutukset ilmenivät yksinomaan tämän alueen sisällä. Siltä varalta, että tämä United Airlinesin väite pitää paikkansa, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii saman asetuksen pätevyyttä kansainvälisen oikeuden kannalta.

24 Tässä tilanteessa Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko [asetuksen N:o 261/2004] 3 artiklan 1 kohdan a alakohtaa ja 7 artiklaa, sellaisina kuin unionin tuomioistuin on niitä tulkinnut, tulkittava siten, että matkustajalla on oikeus saada rahallinen korvaus yhteisön ulkopuoliselta lentoliikenteen harjoittajalta, jos hän saapuu viimeisen lennon viivästymisen seurauksena lopulliseen määräpaikkaansa yli kolme tuntia myöhässä ja tämän lennon sekä lähtö- että saapumispaikka sijaitsevat kolmannen maan alueella eikä niiden välillä tehdä välilaskua jäsenvaltion alueelle ja kyseinen lento on sellaisen lennon liityntälento, joka lähtee jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta, ja molemmat lennot suorittaa tosiasiallisesti kyseinen yhteisön ulkopuolinen lentoliikenteen harjoittaja ja matkustaja on varannut molemmat lennot yhdellä varauksella yhteisön lentoliikenteen harjoittajalta, joka ei tosiasiallisesti ole suorittanut kumpaakaan kyseisistä lennoista?

2) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, rikotaanko [asetuksella N:o 261/2004] ensimmäisen kysymyksen mukaisesti tulkittuna kansainvälistä oikeutta ja erityisesti periaatetta, jonka mukaan valtiolla on yksinomainen ja täydellinen suvereniteetti alueeseensa ja ilmatilaansa, koska kyseisen tulkinnan mukaan unionin oikeutta sovelletaan tilanteeseen, joka ilmenee kolmannen maan alueen sisällä?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

25 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään pääasiallisesti, onko asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan a alakohtaa, luettuna yhdessä tämän asetuksen 6 ja 7 artiklan kanssa, tulkittava siten, että yhteisön lentoliikenteen harjoittajalta tehtyyn yhteen ainoaan varaukseen perustuneen kahdesta suoraan toisiinsa liittyneestä osuudesta koostuneen lennon, joka lähti jäsenvaltion alueella sijainneelta lentoasemalta ja saapui kolmannessa maassa sijainneelle lentoasemalle tämän kolmannen maan toisen lentoaseman kautta, matkustajalla on oikeus saada koko kyseisen lennon suorittaneelta kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajalta korvaus silloin, kun kyseinen matkustaja pääsi lopulliseen määräpaikkaansa kyseisen lennon jälkimmäisen osuuden viivästymisen takia yli kolme tuntia myöhässä.

26 Tähän kysymykseen vastaamiseksi on palautettava mieleen, että asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaan tätä asetusta sovelletaan matkustajiin, jotka lähtevät jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta.

27 Tämän säännöksen selvästä sanamuodosta siis ilmenee, että liityntälennon sisältävän lennon matkustajien, jotka ovat lähteneet jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta, tilanne kuuluu asetuksen N:o 261/2004 soveltamisalaan.

28 Tätä päätelmää ei kyseenalaista se, että kyseisellä lennolla on tehty välilasku kolmannen maan alueelle, eikä myöskään se, että kyseisen lennon suorittanut lentoliikenteen harjoittaja ei ole mainitun asetuksen 2 artiklan c alakohdassa tarkoitettu ”yhteisön lentoliikenteen harjoittaja”.

29 Unionin tuomioistuin nimittäin on lausunut vakiintuneesti, että lento, johon liittyy yksi tai useampi liityntälento ja jonka kattaa yksi ainoa varaus, on kokonaisuus, kun on kyse asetuksessa N:o 261/2004 säädetystä matkustajien oikeudesta korvaukseen, mikä merkitsee, että sitä, onko tämä asetus sovellettavissa, arvioidaan lennon alkuperäinen lähtöpaikka ja lopullinen määräpaikka huomioiden (tuomio 24.2.2022, Airhelp (Uudelleenreititetyn lennon viivästyminen), C-451/20, EU:C:2022:123, 26 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

30 Tästä seuraa, että koska yhteen ainoaan varaukseen perustuvia lentoja liityntälentoineen on pidettävä kokonaisuutena, kun kyse on asetuksessa N:o 261/2004 säädetystä matkustajien oikeudesta korvaukseen, ja koska tämän asetuksen sovellettavuutta kyseisten lentojen matkustajiin on arvioitava näiden lentojen alkuperäisen lähtöpaikan ja lopullisen määräpaikan kannalta, viivästymisen ilmenemispaikalla ei ole mitään vaikutusta kyseiseen sovellettavuuteen, kuten julkisasiamies on korostanut ratkaisuehdotuksensa 40 kohdassa.

31 Lisäksi on huomattava, kuten asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan b alakohdasta ilmenee, että se, että lento on yhteisön lentoliikenteen harjoittajan suorittama, on mainitun asetuksen soveltamisedellytys vain sellaisten matkustajien osalta, joiden lento lähtee kolmannen maan alueella sijaitsevalta lentoasemalta ja saapuu jäsenvaltion alueella sijaitsevalle lentoasemalle. Tällaista edellytystä ei sitä vastoin kyseisen asetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaan ole sellaisten matkustajien osalta, joiden lento lähtee jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta.

32 Lopuksi on todettava, että asetuksessa N:o 261/2004 tavoiteltu kuluttajansuojan päämäärä vahvistaa tämän tuomion 27 kohdassa esitetyn päätelmän. Kuten julkisasiamies on korostanut ratkaisuehdotuksensa 41 kohdassa, erottelu sen mukaan, johtuuko viivästys kahdesta suoraan toisiinsa liittyneestä osuudesta koostuneen ja yhteen ainoaan varaukseen perustuneen lennon ensimmäisestä vai jälkimmäisestä osuudesta, merkitsisi perusteetonta erottelua, jolloin United Airlines olisi velvollinen maksamaan korvausta, mikäli kyseisen lennon ensimmäinen osuus olisi viivästynyt, mutta sillä ei olisi tällaista velvollisuutta lennon jälkimmäisellä osuudella ilmenneestä viivästyksestä, vaikka tällaista liityntälennon sisältävää lentoa on pidettävä kokonaisuutena, kun kyse on oikeudesta korvaukseen, ja vaikka molemmissa tapauksissa matkustajille aiheutuu lopullisessa määräpaikassa sama viivästys ja siis samat haitat.

33 Edellä esitetyn valossa on katsottava, että pääasiassa kyseessä olevan kaltainen Euroopan unionista lähtenyt liityntälennon sisältänyt lento kuuluu asetuksen N:o 261/2004 soveltamisalaan tämän asetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan nojalla.

34 Sen osalta, voiko kolmannen maan lentoliikenteen harjoittaja, joka ei ole tehnyt kuljetussopimusta liityntälennon sisältävän lennon matkustajien kanssa mutta joka on suorittanut kyseisen lennon, olla velvollinen maksamaan asetuksessa N:o 261/2004 säädetyn korvauksen matkustajille, tämän asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja 3 kohdan sanamuodosta ilmenee, että tällainen korvausvelvollinen voi olla vain mainitun asetuksen 2 artiklan b alakohdassa tarkoitettu ”lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja”. Tämän viimeksi mainitun säännöksen mukaan ”lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla” tarkoitetaan ”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”.

35 Unionin tuomioistuin on täsmentänyt, että kyseisessä määritelmässä asetetaan kaksi kumulatiivista edellytystä sille, että lentoliikenteen harjoittaja voidaan luokitella ”lennosta vastaavaksi lentoliikenteen harjoittajaksi”, ja ne koskevat yhtäältä kyseessä olevan lennon suorittamista ja toisaalta matkustajan kanssa tehdyn sopimuksen olemassaoloa (tuomio 11.7.2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, 23 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

36 Kuten julkisasiamies on pääasiallisesti todennut ratkaisuehdotuksensa 47 kohdassa, unionin lainsäätäjä nimittäin on asetuksen N:o 261/2004 antamisen yhteydessä valinnut lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan yksinomaisen vastuun taatakseen lentomatkustajien oikeuksien suojan ja oikeusvarmuuden sen henkilön nimeämisen osalta, jolle kyseisessä asetuksessa säädetyt velvollisuudet kuuluvat.

37 Ensimmäisestä edellytyksestä on todettava, että siinä korostetaan lennon käsitettä, joka on edellytyksen keskeinen osa. Unionin tuomioistuin on jo katsonut, että tämä käsite on ymmärrettävä niin, että se on ”ilmakuljetustoim[i], jolloin se on tietyllä tavalla tämän kuljetuksen ’yksikkö’, jonka toteuttaa lentoliikenteen harjoittaja, joka määrää sen reitin” (tuomio 4.7.2018, Wirth ym., C-532/17, EU:C:2018:527, 19 kohta).

38 Niinpä lennosta vastaavana lentoliikenteen harjoittajana on pidettävä lentoliikenteen harjoittajaa, joka matkustajaliikennetoimintaa harjoittaessaan tekee päätöksen tietyn lennon suorittamisesta, myös sen reitin määräämisestä, ja näin tehdessään lentoliikennettä koskevan tarjouksen tekemisestä asianomaisille. Tällaisen päätöksen tekeminen merkitsee nimittäin sitä, että tämä lentoliikenteen harjoittaja on vastuussa kyseessä olevan lennon suorittamisesta, myös erityisesti mahdollisesta lennon peruuttamisesta tai määräpaikkaan saapumisen pitkäaikaisesta viivästymisestä (tuomio 4.7.2018, Wirth ym., C-532/17, EU:C:2018:527, 20 kohta).

39 Jälkimmäisestä edellytyksestä on muistutettava, että asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 5 kohdan jälkimmäisessä virkkeessä säädetään, että 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.

40 Tästä seuraa, että – kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 49 kohdassa – sopimussuhteen puuttuminen asianomaisten matkustajien ja lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan väliltä on merkityksetöntä, jos tällä viimeksi mainitulla on oma sopimussuhteensa kyseisten matkustajien kanssa sopimuksen tehneeseen lentoliikenteen harjoittajaan.

41 Unionin tuomioistuimelle toimitetusta asiakirja-aineistosta ilmenee yhtäältä, että United Airlines suoritti pääasiassa kyseessä olevan lennon liityntälentoineen, ja toisaalta, että tämä lento suoritettiin Lufthansan kanssa tehdyn yhteisten reittitunnusten käyttöä koskevan sopimuksen mukaisesti.

42 Niinpä United Airlinesia on pidettävä asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan b alakohdassa tarkoitettuna lennosta vastaavana lentoliikenteen harjoittajana, koska se suoritti mainitun lennon toimimalla yhteisten reittitunnusten käyttöä koskevan sopimuksen mukaisesti Lufthansan, joka on sopimuksen tehnyt lentoliikenteen harjoittaja pääasiassa, lukuun.

43 Lopuksi on huomattava, että asetuksen N:o 261/2004 13 artiklasta ilmenee, että lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla, joka maksaa korvauksen tai täyttää muut tämän asetuksen mukaiset velvollisuutensa, säilyy oikeus hakea sovellettavan lainsäädännön nojalla korvausta muulta henkilöltä, kolmannet osapuolet mukaan luettuina.

44 Ensimmäiseen kysymykseen on vastattava kaiken edellä esitetyn perusteella, että asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan a alakohtaa, luettuna yhdessä tämän asetuksen 6 ja 7 artiklan kanssa, on tulkittava siten, että yhteisön lentoliikenteen harjoittajalta tehtyyn yhteen ainoaan varaukseen perustuneen kahdesta suoraan toisiinsa liittyneestä osuudesta koostuneen lennon, joka lähti jäsenvaltion alueella sijainneelta lentoasemalta ja saapui kolmannessa maassa sijainneelle lentoasemalle tämän kolmannen maan toisen lentoaseman kautta, matkustajalla on oikeus saada koko kyseisen lennon suorittaneelta kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajalta, joka toimi yhteisön lentoliikenteen harjoittajan lukuun, korvaus silloin, kun kyseinen matkustaja pääsi lopulliseen määräpaikkaansa kyseisen lennon jälkimmäisen osuuden viivästymisen takia yli kolme tuntia myöhässä.

Toinen kysymys

45 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee toisella kysymyksellään, onko asetus N:o 261/2004 pätevä kansainvälisen tapaoikeuden sen periaatteen kannalta, jonka mukaan jokaisella valtiolla on täydellinen ja yksinomainen suvereniteetti omaan ilmatilaansa, siltä osin kuin kyseistä asetusta sovelletaan liityntälennon sisältävän sellaisen lennon matkustajiin, joka lähtee jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta ja saapuu kolmannen maan alueella sijaitsevalle lentoasemalle ja jonka pitkäaikainen viivästyminen johtuu tämän kolmannen maan alueella suoritetusta kyseisen lennon osuudesta.

46 Aivan aluksi on muistutettava, että – kuten SEU 3 artiklan 5 kohdasta ilmenee – unioni edistää osaltaan kansainvälisen oikeuden tarkkaa noudattamista ja kehittämistä. Niinpä sen on toimen antaessaan noudatettava koko kansainvälistä oikeutta, mukaan lukien kansainvälinen tapaoikeus, joka sitoo unionin toimielimiä (tuomio 21.12.2011, Air Transport Association of America ym., C-366/10, EU:C:2011:864, 101 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

47 Seuraavaksi on korostettava, että periaate, jonka mukaan jokaisella valtiolla on täydellinen ja yksinomainen suvereniteetti omaan ilmatilaansa, on kansainvälisen tapaoikeuden periaate (ks. vastaavasti tuomio 21.12.2011, Air Transport Association of America ym., C-366/10, EU:C:2011:864, 103 ja 104 kohta).

48 Lopuksi on selvää, että yksityinen voi vedota edellisessä kohdassa mainitun kaltaisiin kansainvälisen tapaoikeuden periaatteisiin, jotta unionin tuomioistuin tutkisi unionin toimen pätevyyden, siltä osin kuin yhtäältä kyseiset periaatteet voivat kyseenalaistaa unionin toimivallan

antaa kyseinen toimi ja toisaalta kyseessä oleva toimi voi vaikuttaa oikeuksiin, jotka yksityisellä on unionin oikeuden nojalla, tai synnyttää tälle unionin oikeuden mukaisia velvollisuuksia (tuomio 21.12.2011, Air Transport Association of America ym., C-366/10, EU:C:2011:864, 107 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

49 Nyt käsiteltävässä asiassa periaatteeseen, jonka mukaan jokaisella valtiolla on täydellinen ja yksinomainen suvereniteetti omaan ilmatilaansa, vedotaan lähtökohtaisesti siksi, että unionin tuomioistuin tutkisi, oliko unioni mainitun periaatteen kannalta toimivaltainen antamaan asetuksen N:o 261/2004 siltä osin kuin tätä asetusta sovelletaan liityntälennon sisältävän sellaisen lennon matkustajiin, joka lähtee jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta ja saapuu kolmannen maan alueella sijaitsevalle lentoasemalle ja jonka pitkäaikainen viivästyminen johtuu tämän kolmannen maan alueella suoritetusta kyseisen lennon osuudesta.

50 On siis niin, että vaikka kyseessä olevan periaatteen ulottuvuutena on vain valtioiden välisten velvoitteiden luominen, ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen käsiteltäväksi saatetussa asiassa, jossa asetus N:o 261/2004 voi synnyttää unionin oikeuden mukaisia velvoitteita pääasian vastaajalle, kyseessä olevien kaltaisissa olosuhteissa ei silti voida sulkea pois sitä, että tämä viimeksi mainittu voi vedota kyseiseen periaatteeseen ja että unionin tuomioistuin voi siten tutkia kyseisen asetuksen pätevyyden mainitun periaatteen kannalta.

51 On kuitenkin todettava, että koska kansainvälisen tapaoikeuden periaate ei ole yhtä täsmällinen kuin kansainvälisen sopimuksen määräys, tuomioistuimen harjoittaman valvonnan on välttämättä kohdistuttava yksinomaan siihen, ovatko unionin toimielimet kyseessä olevan toimen antaessaan arvioineet kyseisen periaatteen soveltamisedellytyksiä ilmeisen väärin (tuomio 21.12.2011, Air Transport Association of America ym., C-366/10, EU:C:2011:864, 110 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

52 Ensinnäkin – kuten tämän tuomion 26 ja 27 kohdassa muistutettiin – liityntälennon sisältävä lento kuuluu asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan nojalla tämän asetuksen soveltamisalaan, koska matkustajat ovat aloittaneet matkansa jäsenvaltiossa sijaitsevalta lentoasemalta. Näin ollen kyseisellä asetuksella luodaan sen sovellettavuuden kannalta läheinen liittymä unionin alueeseen.

53 Niinpä on todettava, että mainitussa 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädetty asetuksen N:o 261/2004 sovellettavuuskriteeri ei vaikuta periaatteen, jonka mukaan valtiolla on täydellinen ja yksinomainen suvereniteetti omaan ilmatilaansa, soveltamisedellytyksiin, koska se koskee matkustajia, jotka lähtevät jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta ja jotka voivat siis tällaisen liittymän perusteella kuulua unionin toimivallan piiriin.

54 Seuraavaksi on korostettava Euroopan unionin neuvoston huomautuksissaan korostaman tavoin, että kyseistä asetusta sovelletaan kolmannessa maassa suoritetusta lento-osuudesta johtuvaan pitkäaikaiseen viivästymiseen vain rajoitetuissa ja selkeästi määritellyissä olosuhteissa, joissa kyseinen lento kokonaisuutena tarkasteltuna lähtee jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta. Tällaisella lennolla ja sen matkustajilla säilyy siten läheinen liittymä unionin alueeseen, myös lennon sen osuuden osalta, joka suoritetaan unionin ulkopuolella.

55 Tältä osin on huomattava, kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 64 kohdassa, että asetusta N:o 261/2004 ei ole tarkoitus soveltaa sen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan nojalla lentoihin, jotka suoritetaan kokonaisuudessaan kolmannessa maassa tai kahden kolmannen maan välillä ilman mitään liittymää unionin alueeseen.

56 Ei siis voida katsoa, että antaessaan asetuksen N:o 261/2004 unionin toimielimet olisivat arvioineet ilmeisen virheellisesti kansainvälisen tapaoikeuden sen periaatteen soveltamisedellytyksiä, jonka mukaan jokaisella valtiolla on täydellinen ja yksinomainen suvereniteetti omaan ilmatilaansa.

57 Lopuksi on palautettava mieleen asetuksen N:o 261/2004 tavoite, joka on – kuten asetuksen johdanto-osan ensimmäisestä ja neljännestä perustelukappaleesta ilmenee – varmistaa matkustajien suojelun korkea taso.

58 Tässä yhteydessä on huomattava, että tällaisen tavoitteen varmistaakseen unionin lainsäätäjä voi lähtökohtaisesti päättää sallia kaupallisen toiminnan – nyt käsiteltävässä tapauksessa lentoliikenteen – harjoittamisen alueellaan vain sillä edellytyksellä, että toimijat noudattavat unionin määrittelemiä kriteerejä, joiden tarkoituksena on täyttää unionin itselleen asettamat kuluttajien ja erityisesti lentomatkustajien suojelua koskevat tavoitteet (ks. analogisesti tuomio 21.12.2011, Air Transport Association of America ym., C-366/10, EU:C:2011:864, 128 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

59 Lisäksi on katsottava, että United Airlinesin toteamukset, joiden mukaan on jätetty noudattamatta yhdenvertaista kohtelua yhtäältä pääasiassa kyseessä olevan liityntälennon sisältäneen lennon matkustajien ja toisaalta tämän lennon pelkän jälkimmäisen osuuden matkustajien välillä, eivät kyseenalaista tämän tuomion 56 kohdassa esitettyä päätelmää.

60 Nämä kaksi matkustajakategoriaa nimittäin eivät ole toisiinsa rinnastettavissa tilanteissa, koska pääasiassa kyseessä olevan liityntälennon sisältäneen lennon – jota tämän tuomion 29 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaisesti on pidettävä kokonaisuutena asetuksen N:o 261/2004 sovellettavuuden kannalta – matkustajien lähtöpaikka oli jäsenvaltion alueella sijainneella lentoasemalla, kun taas näin ei ole niiden matkustajien osalta, jotka lensivät vain kyseisen lennon jälkimmäisen osuuden, jonka lähtö- ja määräpaikka olivat kolmannen maan alueella sijainneilla lentoasemilla.

61 Kaiken edellä esitetyn perusteella on todettava, että toisen kysymyksen tarkastelussa ei ole ilmennyt mitään seikkaa, joka voisi vaikuttaa asetuksen N:o 261/2004 pätevyyteen kansainvälisen tapaoikeuden sen periaatteen kannalta, jonka mukaan jokaisella valtiolla on täydellinen ja yksinomainen suvereniteetti omaan ilmatilaansa.

Oikeudenkäyntikulut

62 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

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

1) 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 3 artiklan 1 kohdan a alakohtaa,

luettuna yhdessä tämän asetuksen 6 ja 7 artiklan kanssa, on tulkittava siten, että yhteisön lentoliikenteen harjoittajalta tehtyyn yhteen ainoaan varaukseen perustuneen kahdesta suoraan toisiinsa liittyneestä osuudesta koostuneen lennon, joka lähti jäsenvaltion alueella sijainneelta lentoasemalta ja saapui kolmannessa maassa sijainneelle lentoasemalle tämän kolmannen maan toisen lentoaseman kautta, matkustajalla on oikeus saada koko kyseisen lennon suorittaneelta kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajalta, joka toimi yhteisön lentoliikenteen harjoittajan lukuun, korvaus silloin, kun kyseinen matkustaja pääsi lopulliseen määräpaikkaansa kyseisen lennon jälkimmäisen osuuden viivästymisen takia yli kolme tuntia myöhässä.

2) **Toisen ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelussa ei ole ilmennyt mitään seikkaa, joka voisi vaikuttaa asetuksen N:o 261/2004 pätevyyteen kansainvälisen tapaoikeuden sen periaatteen kannalta, jonka mukaan jokaisella valtiolla on täydellinen ja yksinomainen suvereniteetti omaan ilmatilaansa.**

Allekirjoitukset