JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
ELEANOR SHARPSTON
28 päivänä kesäkuuta 2011 [1]

1. Nyt käsiteltävässä asiassa Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra (markkinaoikeudellisia asioita käsittelevä tuomioistuin) tiedustelee, tarkoitetaanko asetuksessa N:o 261/2004 [2] ”peruuttamisella” myös tilannetta, jossa jo alkaneen lennon on teknisistä syistä välttämätöntä palata lähtölentoasemalle. Se pyytää myös ohjeita asetuksen 12 artiklassa tarkoitetun ”lisäkorvauksen” käsitteen tulkintaan.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Montrealin yleissopimus

2. Euroopan yhteisö allekirjoitti 9.12.1999 yleissopimuksen eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä (jäljempänä Montrealin yleissopimus) ja hyväksyi sen 5.4.2001. [3]

3. Montrealin yleissopimuksen johdantoosan kolmannessa kohdassa tunnustetaan, että kuluttajien etujen suojelun varmistaminen on tärkeää kansainvälisissä ilmakuljetuksissa ja että täyden korvauksen periaatteeseen perustuvat oikeudenmukaiset korvaukset ovat tarpeen.

4. Montrealin yleissopimuksen 19 artiklassa määrätään seuraavaa:

”Rahdinkuljettaja on vastuussa vahingosta, joka on aiheutunut viivästyksestä matkustajien, matkatavaran tai tavaran ilmakuljetuksessa. Rahdinkuljettaja ei kuitenkaan ole vastuussa viivästyksestä aiheutuneesta vahingosta, jos se näyttää toteen, että rahdinkuljettaja ja sen palveluksessa olevat henkilöt

1 – Alkuperäinen kieli: englanti.

2 – 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 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 261/2004 (EUVL L 46, s. 1; jäljempänä asetus).

3 – Yleissopimuksen tekemisestä tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä (Montrealin yleissopimus) Euroopan yhteisön puolesta 5.4.2001 tehty neuvoston päätös 2001/539/EY (EYVL L 194, s. 38). Montrealin yleissopimus tuli unionin, Espanjan ja Ranskan osalta voimaan 28.6.2004 ja on nyt voimassa kaikissa jäsenvaltioissa.

ja asiamiehet ryhtyivät vahingon välttämiseksi kaikkiin toimenpiteisiin, joita on voitu kohtuudella edellyttää, tai jos niiden on ollut mahdotonta ryhtyä tällaisiin toimenpiteisiin.”

(2) Lennolle pääsyn epääminen sekä lentojen peruuttaminen ja pitkäaikainen viivästyminen aiheuttavat matkustajille vakavia vaikeuksia ja haittoja.

5. Asetuksen N:o 2027/97 3 artiklan 1 kohdan [4] mukaan matkustajia ja heidän matkatavaroitaan koskevaan unionin lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuuseen sovelletaan kaikkia tällaista korvausvastuuta koskevia Montrealin yleissopimuksen määräyksiä.

– –

Asetus N:o 261/2004

(12) Lentojen peruuttamisesta matkustajille aiheutuvia vaikeuksia ja haittoja olisi – – vähennettävä. Tämä olisi toteutettava rohkaisemalla lentoyhtiöitä tiedottamaan matkustajille peruutuksista ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa sekä tarjoamalla heille kohtuullinen uudelleenreititys, jotta matkustajat voivat järjestää matkansa toisin – –

6. Asetuksen johdanto-osa sisältää seuraavat perustelukappaleet:

(13) Matkustajilla, joiden lennot peruutetaan, olisi oltava mahdollisuus joko saada lippujen hinta takaisin tai saada uudelleenreititys tyydyttävissä olosuhteissa, ja heistä olisi huolehdittava asianmukaisesti heidän odottaessaan myöhempää lentoa.

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

(14) Montrealin yleissopimuksen mukaisesti olisi lennosta vastaaville lentoliikenteen harjoittajille asetettujen velvollisuuksien oltava rajoitettuja tai niitä ei pitäisi olla ollenkaan, jos tapaus on johtunut poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi

4 – Matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta 9.10.1997 annettu neuvoston asetus (EY) N:o 2027/97 (EYVL L 285, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamisesta 13.5.2002 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 889/2002 (EYVL L 140, s. 2).

voitu välttää, vaikka kaikki kohtuulliset toimenpiteet olisi toteutettu. – ––”

7. Asetuksen 1 artiklan 1 kohdan mukaan tällä asetuksella vahvistetaan lentomatkustajien vähimmäisoikeudet, kun a) matkustajan pääsy lennolle evätään vastoin hänen tahtoaan, b) matkustajan lento peruutetaan tai c) matkustajan lento viivästyy. Asetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaan tätä asetusta sovelletaan muun muassa matkustajiin, jotka lähtevät jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta.

8. Asetuksen 2 artiklan l alakohdan mukaan ”peruuttamisella” tarkoitetaan sitä, että ”aikataulun mukainen lento – – ei toteudu”.[5]

9. Asetuksen 5 artiklan otsikkona on ”Peruuttaminen”. Asetuksen 5 artiklan 1 kohdan a alakohdassa ja b alakohdassa säädetään, että lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle, jonka lento peruutetaan, apua 8 artiklan, 9 artiklan 1 kohdan a alakohdan ja 9 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Lisäksi uudelleenreitityksen tapauksessa on silloin, kun uuden lennon kohtuuden mukaan odotettavissa oleva lähtöaika on vähintään peruutetulle lennolle aikataulun mukaista lähtöaikaa seuraava päivä, kyseisille matkustajille tarjottava 9 artiklan 1 kohdan b alakohdassa ja 9 artiklan 1 kohdan c alakohdassa määritettyä apua.

5 – Määritelmään sisältyy myös edellytys ”jolle ainakin yksi paikka oli varattu”. Tässä asiassa ei kuitenkaan ole kysymys lennoista, jotka peruutetaan ennen kuin yhtään paikkaa on varattu.

10. Asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan matkustajalla, jonka lento on peruutettu, on myös 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.”

11. Asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

”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.”

12. Asetuksen 7 artiklan otsikkona on ”Oikeus korvaukseen”. Sen 1 ja 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. 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.

Lennon pituutta määriteltäessä on perusteena käytettävä viimeistä määräpaikkaa, johon matkustaja saapuu myöhässä aikataulun mukaisesta saapumisajasta siksi, että lennolle pääsy on evätty tai lento on peruutettu.

2. Jos matkustajalle tarjotaan matkan uudelleenreititystä 8 artiklan mukaisesti siten, että hän pääsee lopulliseen määräpaikkaansa vaihtoehtoisella lennolla, jonka saapumisaika verrattuna alun perin varatun lennon aikataulun mukaiseen saapumisaikaan ei ylitä

a) enintään 1 500 kilometrin pituisten lentojen osalta kahta tuntia, tai

b) 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, kolmea tuntia, tai

c) lentojen osalta, joihin ei voida soveltaa a tai b alakohtaa, neljää tuntia,

lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi alentaa 1 kohdassa säädettyä korvausta 50 prosentilla.”

13. Asetuksen 8 artiklan otsikkona on ”Oikeus korvaukseen tai uudelleenreititykseen”. Jos tähän artiklaan viitataan, 8 artiklan 1 kohdassa säädetään, että matkustajalle on annettava mahdollisuus valita jokin seuraavista vaihtoehdoista: a) lipusta maksetun hinnan palauttaminen kokonaisuudessaan matkan osalta tai koko matkalta sekä tarvittaessa paluulento, joka lähtee mahdollisimman pian ensimmäiseen lähtöpaikkaan, b) matkan uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla mahdollisimman pian lopulliseen määräpaikkaansa; tai c) tällainen matkan uudelleenreititys myöhempänä ajankohtana.

14. Asetuksen 8 artiklan 3 kohdan mukaan lentoliikenteen harjoittajan, joka tarjoaa matkustajalle kuljetusta toiselle lentoasemalle määräpaikkana olevassa kaupungissa tai alueella, on vastattava kustannuksista, joita aiheutuu matkustajan siirtymisestä tältä toiselta lentoasemalta joko sille lentoasemalle, jota varaus koskee, tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu matkustajan kanssa.

15. Asetuksen 9 artiklan otsikkona on ”Oikeus huolenpitoon”. Jos tähän artiklaan viitataan, matkustajalle on 9 artiklan 1 kohdan mukaan tarjottava (ilmaiseksi, mutta tietyin viivästyksen kestoa koskevin edellytyksin) a) aterioita ja virvokkeita, b) hotellimajoitus ja c) lentoaseman ja matkustajan majoituspaikan välinen kuljetus; lisäksi 9 artiklan 2 kohdan mukaan matkustajille on tarjottava ilmaiseksi kaksi puhelua, teleksiä tai telekopioviestiä tai sähköpostiviestiä.

16. Asetuksen 12 artiklan otsikkona on ”Lisäkorvaus”. Kyseisen 12 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tämän asetuksen säännöksiä on sovellettava siten, ettei rajoiteta matkustajan oikeutta muuhun korvaukseen. Tämän asetuksen nojalla myönnetty korvaus voidaan vähentää tällaisesta korvauksesta.”

Tosiseikat, asian käsittelyn vaiheet ja ennakkoratkaisukysymykset

17. Kantajat – María del Mar Pato Barreiro, Luis Ángel Rodríguez González ja heidän 4-vuotias tyttärensä Yaiza Pato Rodríquez (Pato Rodríguezin perhe), Manuel López Alonso, Aurora Sousa Rodríquez, ja heidän 6-vuotias poikansa Yago López Sousa (López Sousan perhe) ja Rodrigo Manuel Puga Lueiro – olivat varanneet paikat Air Francen lennolle Pariisista (Charles de Gaulle) Vigoon (Peinador), jonka aikataulun mukainen lähtöaika oli 25.9.2008 kello 19.40.

18. Suunniteltu lento pääsi lähtemään, mutta kapteeni päätti muutaman minuutin kuluttua palata lentokoneen teknisen vian vuoksi Charles de Gaullen lentokentälle.

19. Air Francen henkilökunta tarjosi ainoastaan Puga Lueirolle apua tai hotellia yöpymistä varten. Muut nukkuivat Charles de Gaullen lentoaseman toisessa terminaalissa, koska terminaali, josta heidän lentonsa oli määrä lähteä, suljettiin kello 0.00.

20. Air France uudellenreititti Pato Rodríguezin perheen Portoon suuntautuneelle lennolle, joka lähti Pariisista (Orly) 26.9.2008 kello 7.05. He matkustivat Portosta

kotikaupunkiinsa Vigoon taksilla, mikä maksoi 170 euroa.

21. López Sousan perhe oli uudellenreititetty Pariisista Vigoon suuntautuneelle lennolle, jonka aikataulun mukainen lähtöaika oli 26.9.2008 kello 19.40. Heille ei annettu tällä välin mitään apua.

22. Puga Lueiro oli päässyt aamulla 26.9.2008 lennolle Pariisi–Bilbao–Vigo.

23. Kantajat yhdessä ovat nostaneet kansallisessa tuomioistuimessa Air Francea vastaan kanteen, jossa he vetoavat lentokuljetussopimustensa täyttämättä jättämiseen. He vaativat kukin 250:tä euroa asetuksen 7 artiklan perusteella.

24. Pato Rodríguezin perhe vaatii lisäksi 170:tä euroa Porton lentoasemalta Vigoon matkustamisesta aiheutuneista taksikuluista. López Sousan perhe vaatii 20,50 euron korvausta ruokailukuluista lentoasemalla ja 23,20 euron korvausta ylimääräisestä koiran hoitopäivästä aiheutuneista kuluista. Aineettomista vahingoista kaikki kantajat vaativat lopuksi 650 euron korvausta Puga Lueiroa lukuun ottamatta, jonka samalla perusteella esittämä vaatimus on 300 euroa.

25. Kansallinen tuomioistuin toteaa ennakkoratkaisupyynnössään, että käsiteltävässä asiassa tuodaan esille kysymyksiä asetuksen tulkinnasta. Se katsoo, että asianosaisten peruuttamisen käsitteen ulottuvuuden tulkintaa koskevat erimielisyydet ovat sellaisia, ettei niitä voida ratkaista säännöstä itseään tutkimalla. Se on näin ollen esittänyt unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”a) Onko [asetuksen] 2 artiklan l alakohdassa määriteltyä ’peruuttamisen’ käsitettä tulkittava siten, että sillä tarkoitetaan ainoastaan aikataulun mukaisen lennon lähtemättä jäämistä, vai siten, että sillä tarkoitetaan myös mitä tahansa tapauksia, joissa mainittu lento, jolle paikka oli varattu, on alkanut, mutta se ei ole saapunut määräpaikkaansa, mukaan lukien teknisistä syistä aiheutuva lentokoneen välttämätön palaaminen lähtölentoasemalle?

b) Onko [asetuksen] 12 artiklan käsitettä ’lisäkorvaus’ tulkittava siten, että sen perusteella kansallinen tuomioistuin voi peruuttamistilanteessa määrätä korvauksen vahingoista, mukaan lukien lentokuljetussopimuksen noudattamatta jättämisestä aiheutuneesta aineettomasta vahingosta, sopimusvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevassa kansallisessa lainsäädännössä ja oikeuskäytännössä vahvistettujen kriteerien mukaisesti, vai koskeeko mainittu korvaus päinvastoin vain matkustajille aiheutuneita kustannuksia, joista on esitetty asianmukainen näyttö ja joita lentoliikenteen harjoittaja ei ole korvannut riittävässä määrin [asetuksen] 8 ja 9 artiklan säännösten valossa, vaikka näihin säännöksiin ei olisi vedottu, vai ovatko nämä

kaksi lisäkorvauksen käsitettä yhteensopivia keskenään?"

26. Kansallisen tuomioistuimen kantajat, Italian, Puolan ja Ranskan hallitukset, Yhdistynyt kuningaskunta sekä komissio ovat esittäneet kirjallisia huomautuksia. Air France on esittänyt huomautuksia määräajan päättymisen jälkeen, mutta koska unionin tuomioistuin kieltäytyi ottamasta niitä huomioon, se ei enää pyrkinyt ilmaisemaan kantaansa vaatimalla suullista käsittelyä. Muut osapuolet eivät ole vaatineet suullista käsittelyä, eikä sitä ole pidetty.

Arviointi

Ensimmäinen kysymys

27. Kansallinen tuomioistuin pyytää selvennystä asetuksen 2 artiklan l alakohdan mukaiseen "peruuttamisen" käsitteeseen. Se hahmottelee kaksi vaihtoehtoa. Ensinnäkin "peruuttamisella" voidaan tarkoittaa "ainoastaan aikataulun mukaisen lennon lähtemättä jäämistä". Toiseksi sillä voidaan tarkoittaa "mitä tahansa tapauksia, joissa mainittu lento – – on alkanut mutta se ei ole saapunut määräpaikkaansa, mukaan lukien teknisistä syistä aiheutuva lentokoneen välttämätön palaaminen lähtölentoasemalle".

28. Huomautan kuitenkin, että pääasiassa on erityisesti kysymys tilanteesta, jossa lennon oli välttämätöntä palata lähtölentoasemalle teknisistä syistä – ilmeisesti ainoastaan muutaman minuutin kuluttua. Katson näin ollen pääasian kantajien tavoin, että kansallinen tuomioistuin tarvitsee vastauksen kysymykseen siitä, onko tätä erityistä tilannetta pidettävä asetuksessa tarkoitettuna peruuttamisena. Tässä asiassa ei ole tarpeen eikä mielestäni järkevää, että unionin tuomioistuin tarkastelisi muita mahdollisia tilanteita, joissa lento pääsee lähtemään lähtölentoasemalta aikataulun mukaisesti mutta päättyy johonkin muuhun paikkaan kuin aikataulun mukaiseen määräpaikkaan. Jos pyritään kaiken kattavan vastauksen antamiseen, yksi tai useampi seikka saattaisi jäädä tarkastelussa huomioimatta.

29. Ennakkoratkaisupyynnössä esitetyistä tosiseikoista ei myöskään ilmene, että kyseinen lento olisi jossain vaiheessa päässyt lähtemään uudestaan sen jälkeen, kun se oli palannut lähtölentoasemalle. Kaikki kantajat pääsivät lopulta määräpaikkaansa muilla lennoilla. [6] Ei ole näin ollen tarpeen tarkastella sitä, että jos lento olisi viivästyttyään lähtenyt

6 – Lentoa, jonka piti aikataulun mukaisesti lähteä 26.9.2008 kello 19.40 ja joka lähti silloin ja jolle López Sousan perhe uudelleenreititettiin, ei selvästikään voida pitää samana lentona, jonka piti aikataulun mukaisesti lähteä 25.9.2008 kello 19.40 ja joka lähtikin silloin.

uudestaan, voitaisiinko tätä viivästystä pitää peruuttamisena, ja jos sitä olisi pidetty peruuttamisena, kuinka pitkä viivästymisen keston olisi pitänyt tässä tapauksessa olla.

30. Olen lisäksi samaa mieltä komission kanssa siitä, että palaamisen syyllä ei ole merkitystä tarkasteltaessa sitä, onko lento peruutettu. Jos kyseessä on lennon peruuttaminen, peruuttamisen syyllä voi olla merkitystä arvioitaessa sitä, aiheutuiko peruuttaminen asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista ”poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu”, jolloin korvausta ei tarvitse maksaa. Sillä ei ole merkitystä arvioitaessa ainoastaan peruuttamisen olemassaoloa nyt käsiteltävässä asiassa tai jossain muussa tilanteessa. Nyt käsiteltävässä asiassa ei ole esitetty mitään yksityiskohtaisia tietoja tilanteesta, jossa lento palasi lähtölentoasemalle, eikä tiedusteltu, oliko tämä tilanne ”poikkeuksellinen” 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla.

31. Katson näin ollen, että ensimmäistä kysymystä on tarkasteltava seuraavasti tarkistettuna: Tarkoitetaanko asetuksen 2 artiklan l alakohdassa määritellyllä ”peruuttamisen” käsitteellä ainoastaan aikataulun mukaisen lennon lähtemättä jäämistä vai tarkoitetaanko sillä myös sitä, että lento palaa lähtölentoasemalle jatkamatta sieltä enää minnekään?

32. On helppo vastata, että lento peruutetaan asetuksessa tarkoitetulla tavalla, jollei se lähdettyään aikataulun mukaisesti saavu aikataulun mukaiseen määräpaikkaansa vaan palaa lähtölentoasemalle jatkamatta sieltä enää minnekään.

33. Asetuksessa ei määritellä ”lennon” käsitettä, mutta oikeuskäytännössä on tulkittu tätä käsitettä niin, että se ”muodostuu lähtökohtaisesti ilmakuljetustoimesta, jolloin se on tietyllä tavalla tämän kuljetuksen ’yksikkö’, jonka toteuttaa lentoliikenteen harjoittaja, joka määrää sen reitin”.[7] Sen olennaisena osana on näin ollen matkustajien ja heidän matkatavaroittensa ilmakuljetus lentoasemalta A lentoasemalle B.[8]

34. Lennon ”peruuttaminen” on kuitenkin määritelty. Sillä tarkoitetaan sitä, että ”aikataulun mukainen lento – – ei toteudu”. Tämä määritelmä on objektiivinen. Siinä viitataan lennon tosiasialliseen toteutumatta jäämiseen eikä päätökseen lennon toteuttamatta jättämisestä – ja vielä vähemmän siihen ajankohtaan, jolloin tällainen päätös voidaan tehdä.

7 – Asia C-173/07, Emirates Airlines, tuomio 10.7.2008 (Kok., s. I-5237, 40 kohta).

8 – On tietysti tilanteita, joissa (yleensä pienet) kaupalliset lentokoneet vievät matkustajia lyhyille retkille, esimerkiksi katselemaan nähtävyyksiä lentokoneesta tai saamaan ensimmäisen lentokokemuksen, ja lentokone palaa – ilmeisistä syistä – suunnitelmien mukaisesti lähtölentoasemalle. Tällaisilla lennoilla ei ole merkitystä tässä asiassa, minkä lisäksi on kyseenalaista, kuuluvatko ne asetuksen soveltamisalaan.

35. Kun lennolla on suunniteltu kuljetettavan matkustajia ja heidän matkatavaroitaan paikasta A paikkaan B ja kun se lähtee paikasta A aikataulun mukaisesti mutta palaa sitten takaisin paikkaan A jatkamatta sieltä enää minnekään, vaan matkustajat ja heidän matkatavaransa ainoastaan puretaan koneesta lähtöpaikkaansa, lennon ei voida mielestäni katsoa toteutuneen. ”Kuljetuksen yksikön” mitään osaa, jonka lentoliikenteen harjoittaja oli velvollinen toteuttamaan määräämänsä reitin mukaisesti, ei todellisuudessa ole miltään osin toteutettu. Toimea ei toteuteta miltään olennaiselta osaltaan. Liikenteen harjoittaja ei ole kuljettanut ketään eikä mitään minnekään. Matkustajat ovat samassa tilanteessa kuin jos he olisivat pysyneet lähtöaulassa, eikä heillä ole mahdollisuuksia päästä aikataulun mukaiselle lennolleen. On etsittävä toinen keino heidän kuljettamisekseen paikkaan B, koska aikaisempien suunnitelmien mukainen lento ei vie heitä sinne.

36. Mielestäni on selvää, että tätä on pidettävä kyseisen lennon ”toteutumatta jäämisenä”.

37. Ranskan hallitus ja Yhdistynyt kuningaskunta ovat kuitenkin vastustaneet asetuksen sellaista tulkintaa, jonka mukaan lento voitaisiin katsoa peruutetuksi lähdön jälkeen.

38. Yhdistynyt kuningaskunta viittaa ensinnäkin yhteisöjen tuomioistuimen yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym.[9] esittämään toteamukseen, jonka mukaan ”viivästynyttä lentoa ei viivästymisen kestosta riippumatta voida pitää peruutettuna, vaikka viivästys olisi pitkäaikainenkin, kun lähtö tapahtuu alkuperäisen lentosuunnitelman mukaisesti”. Se katsoo, että jos lento lähtee liikenteen harjoittajan alkuperäisen lentosuunnitelman mukaisesti, sitä ei voida koskaan katsoa peruutetuksi.

39. Mielestäni tällaista johtopäätöstä ei voida tehdä. Edellä mainittu toteamus koskee lentoja, jotka ovat viivästyneet – jotka lähtevät ja sen jälkeen saapuvat määräpaikkaansa aikataulun mukaista aikaa myöhemmin. Se ei koske lentoja, jotka keskeytetään – jotka palaavat takaisin lähtölentoasemalle siten, että lopputulos on sama kuin lennolla, joka ei koskaan alkanutkaan.

40. Myös Ranskan hallitus viittaa yhdistettyihin asioihin Sturgeon ym. ja erityisesti yhteisöjen tuomioistuimen toteamukseen,[10] jonka mukaan ”on – – lähtökohtaisesti mahdollista katsoa, että kysymys on peruuttamisesta, kun aikataulun mukainen lento viivästyy ja matkustajat siirretään toiselle lennolle, toisin sanoen silloin, kun alkuperäisen lennon lentosuunnitelma hylätään”. Ranskan hallitus katsoo a contrario, ettei kyseessä voi olla peruuttaminen, jollei alkuperäisen lennon lentosuunnitelmaa ole hylätty.

9 – Yhdistetyt asiat C-402/07 ja C-432/07, Sturgeon ym., tuomio 19.11.2009 (Kok., s. I-10923, 34 kohta).

10 – Tuomion 36 kohta.

41. Myöskään tämä kanta ei ole mielestäni perusteltu. Kuten olen todennut, yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. oli kyse väitteestä, jonka mukaan lentoa oli pidettävä ainoastaan viivästyneenä eikä peruutettuna, kun taas käsiteltävässä asiassa mitään tällaista väitettä ei ole esitetty. Vaikka lisäksi voitaisiin yhtäältä katsoa, että tietyissä tilanteissa on kyse peruuttamisesta, tämä ei merkitse sitä, ettei peruuttamisesta voisi koskaan olla kyse toisissa tilanteissa. Toisaalta näyttää siltä, että ainakin joidenkin kantajien osalta varaukset itse asiassa ”siirrettiin” toiselle lennolle. Lisäksi alkuperäisen lennon koko lentosuunnitelma lähtöä lukuun ottamatta tosiasiallisesti hylättiin. Reitti ja määräpaikkaan saapuminen (jota on varmasti pidettävä jokaisen ilmakuljetustoimen tai sen yksikön olennaisena sisältönä) peruutettiin ja korvattiin palaamisella takaisin lähtölentoasemalle sillä seurauksella, ettei alkuperäinen lentosuunnitelma miltään merkitykselliseltä osaltaan toteutunut.

42. Yhdistynyt kuningaskunta väittää lisäksi, että niistä kolmesta seikasta, joiden osalta asetuksessa säädetään vähimmäisedellytyksistä, lennolle pääsyn epääminen ja lähdön viivästyminen koskevat luonteensa mukaisesti lennon lähtöä edeltävää tilannetta. Se väittää näin ollen, että peruuttamisenkin täytyy koskea lähtöä edeltävää tilannetta.

43. Tämä on mielestäni loogisesti virhepäätelmä. Voitaisiin yhtä hyvin väittää, että lennolle pääsyn epäämisessä ja sen peruuttamisessa on kyse siitä, ettei matkustaja pääse lennolle, jota hänen varauksensa koskee, joten viivästyksessäkin on kyse tällaisesta tilanteesta – mikä olisi järjetöntä, koska lennon viivästyessä matkustaja pääsee lennolle, jota hänen varauksensa koskee.

44. Yhdistynyt kuningaskunta pyrkii sitten osoittamaan, ettei pelkkää aikaisemman lentosuunnitelman muutosta – kuten lennon reitin muuttamista tai lopullisesta määräpaikasta poikkeamista – voida pitää kyseisen lennon peruuttamisena sanan tavallisessa merkityksessä eikä asetuksen 2 artiklan l alakohdan määritelmän mukaisesti. Se katsoo myös, että jos ”peruuttamisen” käsitettä sovelletaan tapauksiin, joissa lento ei ole noudattanut suunniteltua reittiä vaan on kattanut ainoastaan osan lennon pituudesta, olisi vaikeaa tai mahdotonta soveltaa asetuksen 7 artiklan 1 kohdan mukaisia ”etäisyyksiä koskevia perusteita” korvauksia maksettaessa.

45. Olen kuitenkin jo katsonut, ettei tämä ennakkoratkaisupyyntö koske muita tilanteita kuin pelkkää lopullista palaamista lähtölentoasemalle, jolloin ei saavuta mihinkään muuhun määräpaikkaan, ja että unionin tuomioistuimen tulisi keskittyä ratkaisussaan tähän tilanteeseen. Katson näin ollen, että Yhdistyneen kuningaskunnan väitteet eivät ole

tältä osin merkityksellisiä nyt käsiteltävässä asiassa.

46. Ranskan hallitus ja Yhdistynyt kuningaskunta ovat esittäneet useita muitakin samanlaisia väitteitä.

47. Ensinnäkin ne korostavat, että asetuksen tavoitteena on rohkaista lentoyhtiöitä tiedottamaan matkustajille peruutuksista mahdollisimman aikaisin ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa [11] ja saada lentoyhtiöt luopumaan lentojen peruuttamisesta yksinomaan kaupallisista syistä (todennäköisesti tapauksissa, joissa lento ei ole taloudellisesti kannattava varausten määrän vuoksi). [12] Kun lento on alkanut, matkustajille ei selvästikään voida tiedottaa ”peruuttamisesta” ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa eikä lentoyhtiöllä voi olla mitään kaupallisia syitä olla jatkamatta lentoa. On näin ollen asetuksen tavoitteiden vastaista pitää peruuttamisena mitään sellaista, joka lennolla tapahtuu sen lähdettyä aikataulun mukaisesti.

48. Olen samaa mieltä siitä, että peruutusten ehkäiseminen ja kannustaminen niistä etukäteen ilmoittamiseen kuuluvat asetuksen tavoitteisiin. On myös totta, että peruutuksia koskeva korvaus liittyy johdanto-osan 12 perustelukappaleen mukaan siihen, että matkustajille ei ole tiedotettu peruuttamisesta etukäteen, millä ei ole merkitystä, jos lento peruutetaan sen alkamisen jälkeen. Jos tämä olisi peruutusten osalta ainoana tavoitteena, näiden kahden hallituksen väitettä voitaisiin pitää jossain määrin perusteltuna. Asetuksella on kuitenkin muitakin tavoitteita – ensisijaisesti matkustajien suojelun korkean tason varmistaminen. [13] Näyttää selvältä, että peruutusten ehkäiseminen ja kannustaminen niistä etukäteen ilmoittamiseen ovat ainoastaan keinoja, joilla pyritään saavuttamaan matkustajien suojelun ensisijainen tavoite. Viime hetken peruutuksista maksettava korvaus on toinen tällainen keino; se ei ole tämän päämäärän kannalta vähemmän asianmukainen keino silloin, kun peruutus tapahtuu viime hetken jälkeen.

49. Nyt käsiteltävässä asiassa pääasian kantajien osalta ei selvästikään ollut kysymys lennolle pääsyn epäämisestä. Lentoliikenteen harjoittaja ei myöskään ole väittänyt – toisin

11 – Ks. asetuksen johdanto-osan 12 perustelukappale yhdessä 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan kanssa, joiden mukaan lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tiedotettava matkustajille peruuttamisesta, jolloin se voi tiettyjen muiden edellytysten täyttyessä välttyä korvausten maksamiselta.

12 – Ks. komission alkuperäisen ehdotuksen (KOM(2001) 784 lopullinen) perustelujen 1 kohta, jossa todetaan, että ”lennollepääsyn epääminen ja lentojen peruuttaminen kaupallisista syistä eivät tuota suurta harmia ainoastaan sen vuoksi, että ne viivästyttävät merkittävästi matkantekoa ja sotkevat matkasuunnitelmia, vaan myös sen vuoksi, että ne osoittavat, ettei liikenteenharjoittaja ole täyttänyt velvollisuuttaan kuljettaa matkustajia kohtuullisessa ajassa määräpaikkaan”.

13 – Ks. erityisesti asetuksen johdanto-osan ensimmäinen ja toinen perustelukappale ja asia C-344/04, IATA ja ELFAA, tuomio 10.1.2006 (Kok., s. I-403, 69 kohta).

kuin yhdistetyssä asioissa Sturgeon ym. –, että kyseessä olisi ollut viivästyminen. Jollei kyseessä olisi myöskään peruuttaminen, matkustajien suojassa olisi huomattava aukko. Lentoliikenteen harjoittaja voisi väittää, ettei sillä ole asetuksen nojalla mitään velvollisuuksia, ei edes velvollisuutta huolenpitoon ja avunantoon (tässä asiassa vaikuttaakin siltä, että kantajista huolehdittiin varsin vähän tai että heille annettiin varsin vähän apua). Tällainen silmäänpistävä aukko olisi täysin vastoin matkustajien suojelun korkean tason tavoitteen varmistamista. Se tarkoittaisi sitä, että matkustajia, jotka joutuvat tällaisiin tilanteisiin, kohdeltaisiin paitsi niitä, joiden lento peruutetaan ennen sen alkamista, mutta myös niitä, joiden lento viivästyy muutamalla tunnilla, epäedullisemmin, vaikka tilanne, johon he joutuvat, on tosiasiallisesti huomattavasti epämukavampi.

50. Koska asetuksesta ei mitenkään ilmene, kuten komissio huomauttaa, että lento voitaisiin ”peruuttaa” ainoastaan ennen lähtöä, katson, ettei asetuksen sanamuotoon voida katsoa sisältyvän tällaista rajoitusta, jos se tekisi näin selvästi tyhjäksi asetuksen ensisijaisen tavoitteen.

51. Huomautan kuitenkin, että lennon peruuttaminen lähdön jälkeen johtuu asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista poikkeuksellisista olosuhteista todennäköisemmin kuin peruuttaminen sellaisena ajankohtana, jolloin lentoliikenteen harjoittaja voi tiedottaa siitä matkustajille etukäteen. Lentoliikenteen harjoittajan täytyy tällöin maksaa lähdön jälkeisestä peruuttamisesta korvausta ainoastaan silloin, kun sen syy on sellainen, että se olisi voitu välttää, jos kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu. Jos syy olisi kuitenkin näin voitu välttää, korvausvelvollisuus perustuu Montrealin yleissopimuksen 19 artiklaan, ja asetuksen 12 artiklan 1 kohdan nojalla asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja 7 artiklan mukaisesti maksettava korvaus voidaan vähentää tämän korvausvelvollisuuden perusteella maksettavista korvauksista.

52. Ranskan hallitus ja Yhdistynyt kuningaskunta varoittavat seuraavaksi siihen liittyvästä vaarasta, että jos lentokoneen palaamista lähtölentoasemalle on pidettävä lennon peruuttamisena, lentäjällä saattaa olla paineita palaamisen sijasta jatkaa lentoa, jotta lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitsisi maksaa korvauksia asetuksen perusteella. Tällaiset paineet voisivat vaarantaa lentoturvallisuuden.

53. Tämä väite ei vaikuta uskottavalta. Vaikka lähdettäisiin siitä epätodennäköisestä olettamasta, että lentoyhtiö olisi kylmän välinpitämätön matkustajiensa turvallisuudesta, mielestäni mikään lentoyhtiö ei todennäköisesti

asettaisi etusijalle onnettomuuden riskiä siihen liittyvine mahdollisesti valtavine sekä omia aineellisia vahinkoja että uhreille maksettavia korvauksia koskevine summineen tiettyihin asetuksen perusteella maksettaviin mutta määrältään rajallisiin korvauksiin nähden. Tämä on sitäkin epätodennäköisempää silloin, kun turvallisuussyistä kiireellinen palaaminen johtuu asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista poikkeuksellisista olosuhteista (joista todennäköisesti on kyse, jollei lentoliikenteen harjoittaja ole laiminlyönyt kohtuudella edellytettävien toimenpiteiden toteuttamista), jolloin lentoliikenteen harjoittaja vapautuu 7 artiklan mukaisesta korvausvastuusta. Lisäksi täysin riippumatta siitä, että lentäjillä on velvollisuus noudattaa kansainvälisesti hyväksyttyjä turvamenettelyjä ja -vaatimuksia, he antavat mielestäni todennäköisesti suuremman painoarvon omalle turvallisuudelleen sekä lentohenkilökuntansa ja matkustajiensa turvallisuudelle kuin työnantajanaan toimivan lentoliikenteen harjoittajan taloudelliselle hyvinvoinnille.

54. Lopuksi nämä kaksi hallitusta kiinnittävät huomiota siihen, että vaikka matkustajilla ei olisi oikeutta asetuksen 7 artiklan mukaiseen korvaukseen, he voisivat silti esittää korvausvaatimuksia Montrealin yleissopimuksen 19 artiklan perusteella nyt käsiteltävän asian kaltaisissa tilanteissa.

55. Tämä toteamus pitää kyllä paikkansa. En kuitenkaan näe, että sillä olisi mitään merkitystä arvioitaessa asetukseen perustuvan korvausvelvollisuuden olemassaoloa.

56. Katson näin ollen, että asetuksen 2 artiklan l alakohdassa määritellyllä ”peruuttamisen” käsitteellä tarkoitetaan tapauksia, joissa lento lähtee mutta palaa sitten takaisin lähtölentoasemalle jatkamatta sieltä enää minnekään.

Toinen kysymys

57. Kansallisen tuomioistuimen toinen kysymys perustuu olettamaan, että lento todetaan peruutetuksi. Se tiedustelee, mitä vaikutuksia on ”lisäkorvauksen” käsitteellä, jota käytetään asetuksen 12 artiklan 1 kohdassa, jossa – kuten edellä on todettu – säädetään seuraavaa: ”Tämän asetuksen säännöksiä on sovellettava siten, ettei rajoiteta matkustajan oikeutta muuhun korvaukseen. Tämän asetuksen nojalla myönnetty korvaus voidaan vähentää tällaisesta korvauksesta.”

58. Tässä tilanteessa kansallinen tuomioistuin tiedustelee ensinnäkin, voiko kansallinen tuomioistuin määrätä korvauksen

lentokuljetussopimuksen noudattamatta jättämisestä aiheutuneista vahingoista (mukaan lukien aineettomista vahingoista) sopimusvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevan kansallisen lainsäädännön ja oikeuskäytännön mukaisesti. Vai koskeeko ”lisäkorvaus” vain matkustajille aiheutuneita kustannuksia, joista on esitetty näyttö ja joita lentoliikenteen harjoittaja ei ole korvannut riittävässä määrin asetuksen 8 ja 9 artiklassa säädetyn perusteella, vaikka näihin säännöksiin ei olisi vedottu? Kansallinen tuomioistuin tiedustelee lisäksi, ovatko nämä kaksi ”lisäkorvauksen” käsitettä yhteensopivia keskenään.

59. Kysymyksen ensimmäisen osaan voidaan antaa yksinkertainen vastaus. Asetuksen 12 artiklan 1 kohdassa ei rajoiteta sitä, minkälaisista vahingoista matkustaja voi vaatia korvausta. Kysymys on ratkaistava kansallisessa lainsäädännössä, jossa on taas huomioitava Montrealin yleissopimus. Tältä osin on huomattava, että unionin tuomioistuin katsoi asiassa Walz, [14] että Montrealin yleissopimuksen ilmaisuilla ”préjudice” ja ”dommage” voidaan tarkoittaa niin aineellisia kuin aineettomiakin vahinkoja.

14 – Asia C-63/09, tuomio 6.5.2010 (Kok., s. I-4239, 29 kohta).

60. Tämä riittää vastaukseksi myös kysymyksen toiseen osaan. Se, että korvauksen maksaminen perustuu asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohtaan ja 7 artiklaan, ei estä matkustajaa vaatimasta lisäkorvausta kustannuksista, jotka ovat aiheutuneet siitä, ettei lentoliikenteen harjoittaja ole noudattanut 8 ja 9 artiklan mukaisia velvollisuuksiaan. Vaikka tällaisesta korvauksesta ei ole nimenomaisesti säädetty, on selvää, ettei huolenpito- ja avunantovelvollisuudella olisi tarkoitusta, jollei sitä voitaisi panna täytäntöön.

61. Kansallinen tuomioistuin tiedustelee kuitenkin myös, voidaanko kustannuksista, jotka johtuvat siitä, ettei lentoliikenteen harjoittaja ole noudattanut asetuksen 8 ja 9 artiklan mukaisia velvollisuuksiaan, vaatia korvausta, ”vaikka näihin säännöksiin ei olisi vedottu”. Ei ole selvää, mitä tällä oikeastaan tarkoitetaan. Kantajat ovat viitanneet unionin tuomioistuimelle esittämissään huomautuksissa kansallisessa tuomioistuimessa nostamansa kanteen tiettyihin kohtiin, joista käy ilmi, että he ovat nimenomaisesti vedonneet asetuksen mukaisen avunannon laiminlyöntiin ja nimenomaisesti viitanneet 9 artiklaan. Kansallisten menettelysäännöksien esteistä riippumatta itse asetuksessa ei varmastikaan ole säännöksiä, jotka estäisivät korvauksen myöntämisen 8 ja 9 artiklan mukaisen huolenpidon ja avunannon laiminlyönnin

perusteella ainoastaan siksi, ettei kantaja ole nimenomaisesti viitannut näihin säännöksiin. Tällaiseen lopputulokseen johtavaa kansallista sääntöä olisi pidettävä kiellettynä siltä osin kuin sen perusteella kantajilta evätään heille asetuksessa annetut oikeudet.

62. Ei toisaalta ole suljettu pois, että kansallinen tuomioistuin tarkoittaa kysymyksellään sitä, onko tällaisen vaatimuksen tutkittavaksi ottamisen edellytyksenä se, että kantaja on relevanttina ajankohtana pyytänyt lentoliikenteen harjoittajalta asetuksen 8 ja 9 artiklan nojalla huolenpitoa ja apua. Tässä tapauksessa vastaus on kielteinen. Vaikka asetuksen 14 artiklassa edellytetään lentoliikenteen harjoittajan tiedottavan matkustajille heidän asetuksen mukaisista oikeuksistaan, huolenpito- ja avunantovelvollisuus ei mitenkään riipu matkustajan esittämästä vaatimuksesta. Asetuksen 8 ja 9 artiklan sanamuoto on yksiselitteinen: ”matkustajalle on annettava – –” ja ”matkustajalle on tarjottava – –”.

63. Asetuksen 12 artiklan 1 kohdan ”lisäkorvauksen” käsitteen tulkintaan, jonka mukaan tähän korvaukseen sisältyvät siitä aiheutuvat kustannukset, ettei lentoliikenteen harjoittaja ole noudattanut 8 ja 9 artiklan mukaisia velvollisuuksiaan, liittyy toinenkin ongelma. Asetuksen 12 artiklan 1 kohdan toisessa virkkeessä säädetään, että ”tämän asetuksen nojalla myönnetty” korvaus voidaan vähentää tällaisesta ”lisäkorvauksesta”. Jos asetuksen nojalla myönnetyn korvauksen tulkitaan tarkoittavan suppeasti ainoastaan 7 artiklan nojalla maksettavaa korvausta, tämä saattaisi merkitä sitä, että se voitaisiin vähentää huolenpidon ja avunannon laiminlyönnin perusteella maksettavasta korvauksesta, jonka ei sellaisenaan katsota olevan ”tämän asetuksen nojalla myönnetty”.

64. Tällainen tulkinta olisi järjenvastainen. Velvollisuus maksaa korvausta 7 artiklan nojalla ja velvollisuus tarjota huolenpitoa ja apua ovat rinnakkaisia ja kumulatiivisia. Lentoliikenteen harjoittaja ei voi välttyä toiselta vähentämällä sen toisesta. Jopa siinä tapauksessa, että tämä tulkinta hyväksyttäisiin, 12 artiklan 1 kohdassa säädetään ainoastaan, että tämän asetuksen nojalla myönnetty korvaus *voidaan* vähentää lisäkorvauksesta. Velvollisuutta vähentämiseen ei ole, ja on aina toimivaltaisen tuomioistuimen tehtävänä arvioida, onko vähentämistä pidettävä kohtuullisena kyseisessä tapauksessa. Nyt käsiteltävässä asiassa se ei selvästikään olisi kohtuullista.

Ratkaisuehdotus

65. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedran esittämiin ennakkoratkaisukysymyksiin 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 2 artiklan l alakohdassa määritellyn ”peruuttamisen” käsitteen on katsottava kattavan tapaukset, joissa lento lähtee mutta palaa sitten takaisin lähtölentoasemalle jatkamatta sieltä enää minnekään.

2) Asetuksen N:o 261/2004 12 artiklan 1 kohdan ”lisäkorvauksen” käsite sisältää korvauksen, joka myönnetään kansallisen lainsäädännön ja oikeuskäytännön mukaisesti vahingoista (mukaan lukien aineettomista vahingoista), jotka aiheutuvat lentokuljetussopimuksen noudattamatta jättämiseen liittyvästä peruuttamisesta.

3) Kun lentoliikenteen harjoittaja ei ole noudattanut asetuksen N:o 261/2004 8 ja 9 artiklan mukaisia velvollisuuksiaan, asianomaiset matkustajat voivat vaatia korvausta kustannuksistaan, jotka ovat aiheutuneet tästä laiminlyönnistä, riippumatta siitä, vaativatko he relevanttina ajankohtana näiden velvollisuuksien täyttämistä. Saman asetuksen 7 artiklan nojalla myönnettävää korvausta ei voida vähentää tällaisesta korvauksesta.