JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS

ELEANOR SHARPSTON

6 päivänä maaliskuuta 2008 [1]

1. Asetuksessa N:o 261/2004 [2] säädetään, että lentomatkustajille on maksettava korvaus lennon peruuttamisen johdosta. Asetusta ei kuitenkaan sovelleta matkustajiin, jotka lähtevät kolmannesta maasta jäsenvaltioon yhteisön ulkopuolisen lentoliikenteen harjoittajan lennolla. Frankfurt am Mainin Oberlandesgericht (ylemmän oikeusasteen tuomioistuin) (Saksa) kysyy yhteisöjen tuomioistuimelta, onko *paluulento* kolmannesta maasta jäsenvaltioon katsottava osaksi kyseisestä jäsenvaltiosta lähtevää lentoa ainakin silloin, kun meno- ja paluulento on varattu samanaikaisesti.

Asiaa koskeva lainsäädäntö

Asetus N:o 261/2004

2. Asetuksen N:o 261/2004 tavoitteena on lisätä lentomatkustajien suojelua yhteisössä. [3] Sillä kumottiin asetus N:o 295/91, [4] jossa rajoituttiin säätämään ainoastaan säännöllisten lentojen osalta lipun hinnan palautuksesta tai uudelleenreitityksestä, ilmaisista palveluista ja vähimmäiskorvauksista matkustajille, joiden lennolle pääsy oli evätty. Uusi asetus käsittää kaikki kaupalliset lennot, ja siinä käsitellään lennolle pääsyn epäämisen lisäksi lentojen peruuttamista ja viivästymistä. Sen mukaan matkustajille on maksettava korvausta paitsi silloin, kun heidän lennolle pääsynsä evätään, myös silloin, kun heidän lentonsa peruutetaan.

3. Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa todetaan, että lentoliikenteen alalla toteutettavalla yhteisön toiminnalla olisi pyrittävä varmistamaan matkustajien suojelun korkea taso ja ottamaan kaikilta osin huomioon kuluttajansuojelun yleiset vaatimukset.

4. Asetuksen johdanto-osan kuudennessa perustelukappaleessa todetaan seuraavaa: ”Jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentokentältä lähteville matkustajille myönnettyä suojaa olisi laajennettava koskemaan matkustajia, jotka lähtevät kolmannessa

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). Asetus tuli voimaan 17.2.2005.

3 – Ks. erityisesti johdanto-osan ensimmäisestä neljänteen perustelukappale.

4 – Sitä korvausjärjestelmää koskevista yhteisistä säännöistä, jota sovelletaan, jos matkustajalta säännöllisessä lentoliikenteessä evätään pääsy lennolle, 4.2.1991 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 295/91 (EYVL L 36, s. 5).

maassa sijaitsevalta lentokentältä määränpäänään jäsenvaltiossa sijaitseva lentokenttä, jos matka tapahtuu yhteisön lentoliikenteen harjoittajan [5] lennolla."

5. Asetuksen 3 artiklassa, jonka otsikkona on "Soveltamisala", määritetään asetuksen henkilöllinen soveltamisala. Kyseisen 3 artiklan 1 kohdan mukaan 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."

6. Tässä yhteydessä on sopivaa huomauttaa erosta 3 artiklan 1 kohdan sanamuodossa asetuksen useimpien kieliversioiden ja saksankielisen version välillä, joka muodostaa pohjan ennakkoratkaisupyynnön esittäneen tuomioistuimen kysymykselle.

7. Useimmissa kieliversioissa käytetään rakennetta, joka vastaa lausetta "passangers departing from an airport" (suomeksi "matkustajat, jotka lähtevät –– lentoasemalta"), joka esiintyy 3 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdan englanninkielisessä versiossa. [6] Saksankielisessä versiossa kuitenkin esiintyy sana "lento", ja siinä käytetään ilmausta "matkustajat, jotka nousevat lennolle lentoasemilla". [7]

8. Ranska on oikeassa todetessaan kirjallisissa huomautuksissaan, että ero saksankielisen version ja muiden kieliversioiden sanamuodossa ei muuta säännöksen varsinaista merkitystä. Lennolle nouseminen on tavanomainen valmistelutoimi ennen lähtöä. Kun matkustajat lähtevät lentoasemalta, on ymmärrettävää ja ilmeistä, että he tekevät niin pääsemällä lennolle.

9. Asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan matkustajilla, joiden lento on peruttu, on tietyissä tapauksissa oikeus saada lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan mukaisesti.

5 – Asetuksen 2 artiklan c kohdan mukaan "yhteisön lentoliikenteen harjoittajalla" tarkoitetaan lentoliikenteen harjoittajaa, jolla on voimassa oleva liikennelupa, jonka jäsenvaltio on myöntänyt yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista 23.7.1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2407/92 (EYVL L 240, s. 1) säännösten mukaisesti.

6 – Ranskaksi "passagers au départ d'un aéroport" ja espanjaksi "pasajeros que partan de un aeropuerto". Vastaavat muodot esiintyvät esimerkiksi hollannin-, italian- ja portugalinkielisissä versioissa.

7 – "Fluggäste, die auf Flughäfen –– einen Flug antreten." Vastaavaa muotoa käytetään myös johdanto-osan kuudennen perustelukappaleen saksankielisessä versiossa.

10. Asetuksen 7 artiklan 1 kohdassa täsmennetään minkä suuruiseen korvaukseen matkustajilla on oikeus, jos heiltä evätään pääsy lennolle tai heidän lentonsa peruutetaan. Asetuksen 7 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan matkustajille on maksettava 600 euroa niiden lentojen osalta, joiden pituus on yli 3 500 kilometriä ja jotka eivät ole yhteisön sisäisiä lentoja.

11. Asetuksen 12 artiklan 1 kohdassa säädetään, että asetuksen säännöksiä on sovellettava siten, ettei rajoiteta matkustajan oikeutta muuhun korvaukseen, ja että asetuksen nojalla myönnetty korvaus voidaan vähentää tällaisesta korvauksesta.

12. Lisäksi asetuksen 17 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle 1 päivään tammikuuta 2007 mennessä kertomuksen tämän asetuksen toimivuudesta ja tuloksista, erityisesti:

– – –

– tämän asetuksen soveltamisalan mahdollisesta laajentamisesta matkustajiin, joilla on sopimus yhteisön lentoliikenteen harjoittajan kanssa tai joiden lentovaraus on osa sellaista ’matkapakettia’, johon direktiiviä 90/314/ETY [8] sovelletaan ja jotka muiden kuin yhteisön lentoliikenteen harjoittajien suorittamilla lennoilla lähtevät kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta määränpäänään jäsenvaltiossa sijaitseva lentoasema,

– – –”

Montrealin yleissopimus [9]

13. Yhteisön allekirjoittamalla Montrealin yleissopimuksella on ajanmukaistettu ja yhdistetty Varsovan yleissopimus. [10] Sen tavoitteena on muun muassa kuluttajien etujen suojelu kansainvälisissä ilmakuljetuksissa sekä täyden korvauksen periaatteeseen perustuvat oikeudenmukaiset korvaukset. [11]

14. Yleissopimuksen 1 artiklan 1 kappaleen mukaan sitä sovelletaan kaikkiin

8 – Matkapaketeista, pakettilomista ja pakettikiertomatkoista 13.6.1990 annettu neuvoston direktiivi (EYVL L 158, s. 59).

9 – Montrealissa 28.5.1999 tehty yleissopimus eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä. Yleissopimus hyväksyttiin yhteisön osalta yleissopimuksen tekemisestä tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä (Montrealin yleissopimus) Euroopan yhteisön puolesta 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY (EYVL L 194, s. 38).

10 – Varsovassa 12.10.1929 allekirjoitettu eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä koskeva yleissopimus.

11 – Ks. johdanto-osan toinen ja kolmas perustelukappale.

kansainvälisiin kuljetuksiin, jotka suoritetaan ilma-aluksella. Kyseisessä 1 artiklassa määrätään myös seuraavaa:

”2. Tässä yleissopimuksessa kansainvälisellä kuljetuksella tarkoitetaan jokaista kuljetusta, jonka lähtö- ja määräpaikka sijaitsevat siitä riippumatta, tapahtuuko kuljetuksessa keskeytys tai ilma-aluksen vaihto, osapuolten välisen sopimuksen mukaisesti joko kahden sopimusvaltion alueella tai yhden sopimusvaltion alueella, jos on sovittu välilaskupaikasta toisen valtion alueella, vaikka tämä valtio ei olisi sopimusvaltio. – –

3. Usean rahdinkuljettajan peräkkäin suorittama kuljetus katsotaan tätä yleissopimusta sovellettaessa yhdeksi ainoaksi kuljetukseksi riippumatta siitä, onko siitä tehty yksi tai useampi sopimus, jos osapuolet ovat pitäneet sitä yhtenä suorituksena – –” [12]

Pääasia ja ennakkoratkaisupyyntö

15. Diether Schenkel varasi maaliskuussa 2006 edestakaisen matkan Düsseldorfista Dubain kautta Manilaan ja takaisin Emirates Airlinesilla (jäljempänä Emirates). [13] Emirates ei ole yhteisön lentoliikenteen harjoittaja.

16. Paluulento Manilasta 12.3.2006 peruutettiin. Schenkel lensi takaisin Saksaan kaksi päivää myöhemmin.

17. Schenkel nosti Frankfurt am Mainin Amtsgerichtissä (alioikeus) kanteen ja vaati lennon peruutuksesta 600 euron korvausta asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja 7 artiklan 1 kohdan c alakohdan nojalla.

18. Schenkelin oikeus korvaukseen riippuu siitä, kuuluuko hän edellä mainitun asetuksen 3 artiklan 1 kohdassa säädettyyn asetuksen henkilölliseen soveltamisalaan.

19. Schenkel väitti Amtsgerichtissä, että meno- ja paluulento olivat molemmat osa yhtä lentoa. Siten peruuttaminen liittyi lentoon, joka alkoi Saksasta. [14] Emirates puolestaan totesi, että meno- ja paluulentoa

12 – Tämä artikla on lähes samanlainen kuin Varsovan yleissopimuksen 1 artikla.

13 – Käytän tätä lyhennettä sekä Emirates Airlines -yhtiöstä että Emirates Airlines Direktion für Deutschlandista, joka on asianosainen pääasian oikeudenkäynnissä.

14 – Jäsenvaltiossa pidetyn oikeudenkäynnin osalta on syytä muistaa, että asetuksen 3 artiklan 1 kohdan saksankielisessä versiossa käytetään ilmausta ”matkustajat, jotka nousevat lennolle lentoasemilla”.

on tarkasteltava kahtena erillisenä lentona. Siten Emirates, joka ei ole yhteisön lentoliikenteen harjoittaja, ei olisi velvollinen maksamaan korvausta Manilasta lähtevän paluulennon peruutuksesta.

20. Amtsgericht hyväksyi Schenkelin kanteen. Se totesi, että asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa (sen saksankielisessä versiossa) tarkoitettu lennon käsite kattaa sekä meno- että paluulennon ainakin silloin, kun molemmat on varattu samanaikaisesti.

21. Emirates haki Amtsgerichtin ratkaisuun muutosta ennakkoratkaisupyynnön esittäneeltä tuomioistuimelta.

22. Asetuksen N:o 261/2004 tavoitteena on suojella kuluttajia, joten ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin on taipuvainen katsomaan, että lentomatkan samanaikaisesti varatut meno- ja paluulento muodostavat yhden lennon. Se huomauttaa, että Varsovan yleissopimuksen ja Montrealin yleissopimuksen mukaan rahdinkuljettajien peräkkäin suorittama kuljetus muodostaa yhden kansainvälisen kuljetuksen, kun sopimusosapuolet ovat pitäneet sitä yhtenä suorituksena, kuten on asia silloin, kun edestakaisen matkan molemmat osat on varattu samanaikaisesti. Asetuksella täydennetään näitä yleissopimuksia säätämällä välittömästä korvauksesta matkustajille, joiden lento peruutetaan. Asetuksen suojaava vaikutus jäisi yleissopimusten tarjoamaa suojaa heikommaksi, jos samanaikaisesti varattua meno- ja paluulentoa ei katsottaisi yhdeksi lennoksi.

23. Toisaalta ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin toteaa, että lennon käsite tarkoittaa muualla asetuksessa lentomatkaa joltakin paikkakunnalta määräpaikkaan.

24. Näin ollen kansallinen tuomioistuin esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko [asetuksen N:o 261/2004] 3 artiklan 1 kohdan a alakohtaa tulkittava siten, että ’lento’ kattaa lentomatkan lähtöpaikasta määräpaikkaan ja takaisin ainakin silloin, kun meno- ja paluulento on varattu samanaikaisesti?”

25. Emirates, Schenkel, Ranska, Kreikka, Puola, Ruotsi ja komissio ovat esittäneet kirjalliset huomautukset. Suullista käsittelyä ei ole pyydetty eikä pidetty.

Asian arviointi

26. Kuten aiemmin totesin,[15] 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan useimmissa kieliversioissa ei käytetä sanaa ”lento”. Siksi muotoilen kysymyksen uudelleen. Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin kysyy, ovatko henkilöt, jotka matkustavat paluulennolla kolmannesta maasta jäsenvaltioon asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettuja ”matkustajia, jotka lähtevät jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta”, ainakin silloin, kun meno- ja paluulento on varattu samanaikaisesti. Jos vastaus kysymykseen on myöntävä, asetusta sovelletaan ja kyseisillä matkustajilla on suoraan oikeus korvaukseen, jos paluulento peruutetaan.

27. Sanaa ”lento” ei esiinny 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan useimmissa kieliversioissa, joten asiayhteyteen sidottua arviointia sanan ”lento” käytöstä asetuksen muissa säännöksissä ei tarvita.

28. Schenkel katsoo, että ”lennolle nouseminen” (”Antreten eines Fluges”) ymmärretään yleensä viittaavan lennon kaikkiin osiin, mukaan lukien paluulento. Hänen mukaansa asetuksen N:o 261/2004 muissa kieliversioissa käytetty termi ”lähteminen” (tai vastaava) viittaa koko matkan alkuun. Lisäksi edestakaisen matkan meno- ja paluulento varataan yleensä yhdellä suorituksella, ja matkustaja saa yhden lipun.

29. Schenkel katsoo, että asetuksen tavoite eli matkustajien suojelun korkean tason varmistaminen vesittyisi, jos 3 artiklan 1 kohdassa (sen saksankielisessä versiossa) esiintyvä sana ”lento” viittaisi ainoastaan yhteisössä suoritettuun osuuteen. Matkustajilta evättäisiin suoja yhteisön ulkopuolella, missä he tarvitsevat sitä eniten. Varsovan ja Montrealin yleissopimuksissa edestakainen matka katsotaan lennoksi pisteestä A pisteeseen B ja takaisin. Jos yhteisön lainsäätäjä olisi halunnut poiketa näistä yleissopimuksista rajoittamalla lennon käsitteen tarkoittamaan osaa matkasta, se olisi osoittanut aikomuksensa selvästi.

30. Kaikki muut kirjallisia huomautuksia esittäneet osapuolet katsovat, että meno- ja paluulennot eivät muodosta asetuksessa N:o 261/2004 tarkoitettua yhtä ”lentoa”.

Asetuksen 3 artiklan 1 kohta

31. Asetuksen 3 artiklan 1 kohdassa esiintyvien ilmausten ”nousta lennolle lento-

15 – Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 6–8 kohta.

asemilla" (saksankielisessä versiossa) ja "lähteä lentoasemalta" (muissa kieliversioissa) luonnollinen merkitys on, että molemmat viittaavat tiettyyn yhdensuuntaiseen lentomatkaan. Kun tarkastellaan edestakaisen matkan paluulentoa, aiemman menolennon lähtö on jo menneisyyttä. Jos henkilö nousee paluulennolle Singaporesta Roomaan, hänen ei yleensä sanota "nousevan lennolle" Roomasta. Hän ei myöskään "lähde" Roomasta.

32. Jos yhteisön lainsäätäjän tarkoituksena olisi ollut, että 3 artiklan 1 kohdan eri kieliversioissa käytetyt ilmaukset kattaisivat paluulennon, olisi ollut varsin helppoa laatia säännös toisin. Alakohdassa olisi voitu selittää, että koko edestakaista matkaa eli menomatkaa ja paluumatkaa on tarkasteltava edestakaisen matkan ensimmäisenä osana olevan lennon lähtöpaikan valossa.

33. Schenkelin esittämä tulkinta 3 artiklan 1 kohdasta edellyttää, i) että edestakainen matka katsottaisiin yhdeksi lennoksi ja ii) että kyseisen lennon katsottaisiin suuntautuvan alkuperäiseen lähtöpaikkaan. Vaikutus matkustajalle tarjottavaan suojaan näyttäisi olevan seuraavanlainen. Yhteisön lentoasemalta edestakaisen matkan (kolmanteen maahan ja takaisin) aloittavalla matkustajalla olisi sekä suoja meno- että paluuosuudella lentoliikenteen harjoittajasta huolimatta. Matkustaja, joka aloittaa edestakaisen matkansa (yhteisön lentoasemalle ja takaisin) kolmannesta maasta, jäisi kuitenkin asetuksen mukaan ilman suojaa. Vaikka hän matkustaisi yhteisön lentoliikenteen harjoittajan lennolla, hän ei lentäisi "jäsenvaltion alueella sijaitsevalle ja perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalle *lentoasemalle*".

34. Lainsäädäntö olisi ollut mahdollista laatia siten, että se tarjoaisi parhaan suojan Euroopan unionista matkansa aloittaville matkustajille kolmannesta maasta matkansa aloittavien kustannuksella. Lainsäätäjä ei kuitenkaan päätynyt tällaiseen valintaan.

35. Tekstin nimenomainen merkitys on pikemminkin sellainen, että se kattaa kaikki menolennot, jotka lähtevät "jäsenvaltion alueella sijaitsevalta ja perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalta lentoasemalta" (3 artiklan 1 kohdan a alakohta), mutta kattaa paluulennot ainoastaan silloin, kun ne ovat yhteisön lentoliikenteen harjoittajan lentoja (3 artiklan 1 kohdan b alakohta).

Asetuksen tavoite

36. On selvää, että asetuksen N:o 261/2004 tavoitteena on matkustajien suojelun korkean tason varmistaminen ja asetuksessa N:o 295/91 säädettyjen suojelua koskevien vähimmäisvaatimusten tiukentaminen.

37. On vastaavasti selvää, että asetuksen 3 artiklan 1 kohdalla rajoitetaan suojan soveltamisalaa. Suoja kattaa kaikki matkustajat, jotka lähtevät jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta. Kolmannen maan lentoasemalta lähteviin matkustajiin, jotka matkustavat jäsenvaltion lentoasemalle, sovelletaan suojaa ainoastaan silloin, kun he matkustavat yhteisön lentoliikenteen harjoittajan lennolla. [16]

38. Valmisteluasiakirjoista ilmenee, että ehdotetun uuden asetuksen asianmukainen soveltamisala kolmannen maan lentoasemilta yhteisöön tulevien lentojen osalta oli erityisen tarkastelun kohteena.

39. Komission alkuperäisen ehdotuksen [17] 3 artiklan 1 kohdan mukaan matkustajien, jotka lähtevät kolmannesta maasta jäsenvaltioon, oli tarkoitus kuulua asetuksen soveltamisalaan, jos heillä on yhteisön lentoliikenteen harjoittajan tai matkanjärjestäjän kanssa sopimus yhteisön alueella myytäväksi tarjotusta matkapaketista.

40. Neuvoston asiakirjasta, joka laadittiin sekä Coreperissa että asianmukaisessa neuvoston työryhmässä käytyjen keskustelujen jälkeen ja jossa esitettiin asetuksen tarkistettu luonnos, ilmenee, että toinen kahdesta ”tärkeimmästä ratkaistavasta kysymyksestä” oli nimenomaan asetuksen soveltamisala kolmansista maista tulevien lentojen osalta, ja tämä soveltamisala on nyt määritetty asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa. [18] Kyseiseen alakohtaan (joka oli tuolloin samanlainen kuin lopulta hyväksytty teksti) liittyvästä pitkästä alaviitteestä käy ilmi, että tietyt jäsenvaltiot kannattivat ja tietyt jäsenvaltiot vastustivat suojan ulottamista matkustajiin, jotka nousevat lennolle yhteisössä sijaitsevaan määränpäähän kolmannen maan lentoasemalta, ja että ekstraterritoriaalisuuteen, soveltamisen mahdottomuuteen ja matkustajien väliseen syrjintään liittyviä mahdollisia ongelmia pohdittiin (eri tavoin). [19]

41. Puheenjohtajavaltio esitti seuraavalla viikolla muun muassa asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdan muuttamattoman tekstin. Se kuitenkin pyysi valtuuskuntia harkitsemaan sellaista mahdollisuutta, että neuvoston kokouksen pöytäkirjaan merkittäisiin jäsenvaltioiden huomautus, joka koski tuolloista 19 artiklaa (otsikoltaan ”Kertomus”) ja jossa komissiota kehotettiin kyseisessä artiklassa tarkoitettua kertomusta laatiessaan keskittymään erityisesti mahdollisuuteen laajentaa asetuksen soveltamisalaa

16 – Jo pelkästään jälkimmäisen matkustajaluokan sisällyttäminen säännökseen laajentaa suojelun soveltamisalaa asetuksen N:o 295/91 soveltamisalaan verrattuna. Ks. asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan kuudes perustelukappale.

17 – KOM(2001) 784 lopullinen, 21.12.2001.

18 – Neuvoston selvitys 14444/1/02 REV 1, 22.11.2002. Suomenkielinen versio on saatavissa Internet-osoitteessa http://register.consilium.europa.eu.

19 – Komissio selitti 16.2.2005 (päivää ennen asetuksen N:o 261/2004 voimaan tulemista) julkistetussa lehdistötiedotteessaan, että uusi asetus ei kattanut kolmannesta maasta jäsenvaltioon tulevia yhteisön ulkopuolisen lentoliikenteen harjoittajan lentoja, koska oli olemassa mahdollisia ekstraterritoriaalisuuteen liittyviä ongelmia.

kolmansien maiden lentoasemilta yhteisöön tulevien lentojen osalta. [20]

42. Neuvosto pääsi joulukuussa 2002 poliittiseen yhteisymmärrykseen asetusluonnosta koskevasta yhteisestä kannastaan, ja ehdotus neuvoston kokouksen pöytäkirjaan tehtävästä huomautuksesta muuttui ehdotukseksi 19 artiklan sanamuodon muuttamisesta. [21] Voimaan tulleessa asetuksessa edellytetään asianmukaisesti, että komissio antaa kertomuksen ”erityisesti –– tämän asetuksen soveltamisalan mahdollisesta laajentamisesta matkustajiin, joilla on sopimus yhteisön lentoliikenteen harjoittajan kanssa tai joiden lentovaraus on osa –– ’matkapakettia’ –– ja jotka muiden kuin yhteisön lentoliikenteen harjoittajien suorittamilla lennoilla lähtevät kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta määränpäänään jäsenvaltiossa sijaitseva lentoasema”. [22]

43. Edellä esitetyn perusteella on mielestäni mahdotonta hyväksyä, että asetuksen 3 artiklan 1 kohdan olisi katsottava kattavan matkustaja, joka lähtee yhteisön ulkopuolisen lentoliikenteen harjoittajan lennolla kolmannesta maasta jäsenvaltioon.

44. Pitää paikkansa, että valmisteluasiakirjoihin on yleensä suhtauduttava varoen. Lisäksi niiden käyttö on vain toissijaista muihin tulkintamenetelmiin nähden. [23] Tästä huolimatta yhteisöjen tuomioistuin on toisinaan käyttänyt niitä tulkinnan apuna lainsäätäjän tarkoitusta varmistettaessa, etenkin jos ne vahvistavat päätelmää, joka on tehty muulla tavoin. [24]

45. Totean vielä, että jos Schenkelin esittämä tulkinta nykyisestä asetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdasta olisi oikea, useimmat (eivät kuitenkaan kaikki) [25] matkustajat, ”joilla on sopimus yhteisön lentoliikenteen harjoittajan kanssa tai joiden lentovaraus on osa –– ’matkapakettia’ –– ja jotka muiden kuin yhteisön lentoliikenteen harjoittajien suorittamilla lennoilla lähtevät kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta määränpäänään jäsenvaltiossa sijaitseva lentoasema”, [26] kuuluisivat jo asetuksen soveltamisalaan. Neuvoston nimenomaisesti asettama edellytys laatia kertomus olisi siten suurelta osin hyödytön.

20 – Neuvoston selvitys 14724/02, 28.11.2002. Englanninkielinen versio on saatavilla osoitteessa http://register.consilium.europa.eu.

21 – Ks. neuvoston selvitys 15595/02, 16.12.2002. Myös tämä asiakirja on saatavilla osoitteessa http://register.consilium.europa.eu.

22 – 17 artiklan johdantokappale ja toinen luetelmakohta.

23 – Ks. asia C-133/00, Bowden, tuomio 4.10.2001 (Kok. 2001, s. I-7031, julkisasiamies Tizzanon ratkaisuehdotuksen 30 kohta).

24 – Ks. esim. asia C-275/96, Kuusijärvi, tuomio 11.6.1998 (Kok. 1998, s. I-3419, 46 kohta).

25 – Näihin ryhmiin kuuluvat matkustajat, jotka *aloittivat* matkansa kolmannesta maasta, jäisivät tämän tulkinnan mukaan soveltamisalan ulkopuolelle. Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 33 kohta.

26 – Kertomuksen edellyttäminen itsessään olisi kyseenalaista, jos Schenkelin tulkinta lennon ja/tai lähdön käsitteestä olisi oikea.

Meno- ja paluulennon samanaikaisen varaamisen merkityksellisyys

46. Tavaran tai palvelun luonne on pääsääntöisesti riippumaton tavasta, miten se on ostettu. Siksi minulle ei ole välittömästi selvää, miksi tavan, jolla meno- ja paluulennot on varattu, olisi vaikutettava vastattaessa kysymykseen, onko edestakainen matka katsottava yhdeksi ”lennoksi”, joka lähtee lentoasemalta, jota käytettiin matkan alkaessa. Henkilö voi yhden kaupallisen toimen yhteydessä (esimerkiksi) ostaa useita yksittäisiä matkoja, yhden tai useampia (eri) edestakaisia matkoja tai jopa kausilipun, joka oikeuttaa useisiin lentoihin.

47. Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin ja Schenkel kuitenkin katsovat, että Montrealin yleissopimuksen mukaan yhdellä suorituksella varattu edestakainen matka olisi katsottava yhdeksi lennoksi. Montrealin yleissopimuksen 1 artiklan 2 kappaleen mukaan ”kansainvälisestä kuljetuksesta” on kyse, kun lähtö- ja määräpaikka sijaitsevat osapuolten välisen sopimuksen mukaisesti joko a) kahden sopimusvaltion alueella tai b) yhden sopimusvaltion alueella, jos on sovittu välilaskupaikasta toisen valtion alueella. Montrealin yleissopimuksessa otetaan siis ilman muuta huomioon mahdollisuus, että reitillä on välilaskupaikka. Sen 1 artiklan 3 kappaleessa määrätään, että usean rahdinkuljettajan peräkkäin suorittama kuljetus määräpaikkaan ”katsotaan –– yhdeksi ainoaksi kuljetukseksi –– jos osapuolet ovat pitäneet sitä yhtenä suorituksena”.

48. On olemassa jonkin verran kansallista oikeuskäytäntöä (enimmäkseen, mutta ei yksinomaan, common law -järjestelmään kuuluvista tuomioistuimista), joka tukee väitettä, että vuonna 1929 tehdyn Varsovan yleissopimuksen (jonka seuraaja on Montrealin yleissopimuksen edeltäjä) mukaan edestakaista matkaa koskevasta kansainvälisestä kuljetuksesta tehdyssä sopimuksessa kyseisen edestakaisen matkan määränpää on lähtöpaikka. [27]

49. Vaikka yhteisö on Montrealin yleissopimuksen osapuoli ja yleissopimus sitoo sitä, [28] asetus N:o 261/2004 ei kuitenkaan ole yhteisön toimenpide yleissopimuksen täytäntöön panemiseksi. Asetus pikemminkin toimii rinnakkain yleissopimuksen kanssa. Asetuksessa N:o 261/2004 on (johdanto-osassa) yksi sivumennen tehty

27 – Ks. Grein v. Imperial Airways Ltd, 1937, 1 K.B. 50, s. 78 ja 79, per Greene L. J: ”Yksikön käyttö tässä ilmaisussa (lähtöpaikka ja määräpaikka) osoittaa, että yleissopimuksen osapuolet katsovat, että jokaiseen kuljetussopimukseen sisältyy yksi lähtöpaikka ja yksi määräpaikka. Välissä sijaitsevaa paikkaa, jossa kuljetus voidaan keskeyttää, ei katsota ’määräpaikaksi’. Kun otetaan huomioon ilmaisun asiayhteys ja erityisesti se, että sopimuksessa mainitaan, että lähtöpaikka ja määräpaikka on saavutettava, ilmaisu tuntuu mielestäni merkitsevän ’paikkaa, missä sopimuksen mukainen kuljetus alkaa, ja paikka, missä sopimuksen mukainen kuljetus päättyy’. –– Jos sopimus koskee kiertomatkaa, joka alkaa Berliinistä ja jolla kierretään useiden Euroopan pääkaupunkien kautta takaisin Berliiniin, sopimuksen mukainen kuljetus alkaa Berliinistä ja päättyy Berliiniin.” Ks. myös Lee v. China Airlines, 669 F.Supp. 979 (C.D.Cal. 1987) ja Qureshi v K.L.M. (Royal Dutch Airlines) (1979), 41 N.S.R. (2d) 653 (kaksi Yhdysvalloissa ja Kanadassa tehtyä prosessuaalista ratkaisua, jotka koskivat kanteen tutkimatta jättämistä toimivallan puuttumisen takia). Ks. lisäksi Bundesgerichtshofin vuonna 1976 (ZLW, 255) ja Landgericht Berlinin vuonna 1973 (ZLW, 304) Saksassa tekemät ratkaisut. En ole löytänyt Montrealin yleissopimusta koskevaa vastaavaa oikeuskäytäntöä. Oikeuskirjallisuudessa on eräiltä osin katsottu, että sama pätee kyseiseen yleissopimukseen. Ks. esim. Giemulla, E. ja Schmid, R. (toim.), *Montreal Convention 1999*, (irtolehtipainos), Kluwer Law, 2006.

28 – EY 300 artiklan 7 kohdassa määrätään seuraavaa: ”Tässä artiklassa vahvistettujen edellytysten mukaisesti tehdyt sopimukset sitovat yhteisön toimielimiä ja jäsenvaltioita.” Yhteisö allekirjoitti Montrealin yleissopimuksen EY 300 artiklan 2 kohdan perusteella. Ks. edellä alaviitteessä 9 mainittu päätös 2001/539 ja asia C-344/04, IATA, tuomio 10.1.2006 (Kok. 2006, s. I-403, 35 ja 36 kohta).

viittaus yleissopimukseen. [29] Tämä on täysin vastakkaista asetukseen N:o 2027/97, sellaisena kuin se on muutettuna, nähden, [30] jolla pannaan täytäntöön merkittäviä osia yleissopimuksesta. [31] Kyseisen asetuksen 2 artiklan 2 kohdan mukaan asetuksessa olevat käsitteet, joita ei määritellä siinä, ovat samat kuin yleissopimuksessa käytetyt käsitteet.

50. Lisäksi olen Emiratesin, Puolan ja Ruotsin kanssa samaa mieltä siitä, että Montrealin yleissopimuksen ja asetuksen N:o 261/2004 välillä on selviä eroja. Ennen kaikkea ilmausta ”kansainvälinen kuljetus”, joka on määritelty yleissopimuksen 1 artiklan 2 kappaleessa ja jota on tulkittu useissa kansallisissa tuomioistuimissa, [32] ei esiinny asetuksessa.

51. Minusta vaikuttaa siltä, että ei pitäisi yrittää soveltaa Montrealin yleissopimukseen sisältyviä (eri) termejä asetuksen N:o 261/2004 soveltamisalan määrittämiseksi tavalla, joka on selvästi ristiriidassa asetuksen tekstin ja syntyhistorian kanssa.

52. Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin ja Schenkel väittävät lisäksi, että asetuksen N:o 261/2004 matkustajia suojaava vaikutus jäisi Montrealin yleissopimuksen tarjoamaa suojaa heikommaksi, jos asetuksessa tarkoitettu lennon käsite ei kattaisi yhdellä suorituksella varattua edestakaista matkaa. Tämä olisi ristiriidassa asetuksen nimenomaisen tavoitteen kanssa, joka on matkustajien suojelun korkean tason varmistaminen.

53. En hyväksy edellä mainittua väitettä.

54. Ensinnäkin asetuksen soveltamisala eroaa yleissopimuksen soveltamisalasta. Asetus kattaa monelta osin tilanteita, joita yleissopimus ei kata. Esimerkiksi asetusta sovelletaan jäsenvaltioiden sisäisiin lentoihin ja lentoihin jäsenvaltiosta kolmanteen maahan, joka ei ole yleissopimuksen sopimusvaltio. Toisin kuin yleissopimus asetus kattaa lennolle pääsyn epäämisen ja lentojen peruutuksen. Toisaalta asetuksen soveltamisalaa rajoittavat alueelliset seikat. Asetusta ei sovelleta lentoihin kahden sellaisen valtion välillä, jotka ovat yleissopimuksen

29 – Johdanto-osan 14 perustelukappaleessa viitataan yleissopimukseen velvollisuuksia rajoittavan säännöksen yhteydessä. Tämä viittaus on kuitenkin yleisluontoinen. Sillä vain luodaan yhteys näiden kahden tekstin välillä mainitsematta mitään erityistä määräystä. Tämä on erityisen selvää kyseisen perustelukappaleen ranskankielisessä versiossa, joka alkaa seuraavasti: ”Tout comme *dans le cadre* de la convention de Montréal – –” (kursivointi tässä).

30 – Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa 9.10.1997 annettu neuvoston asetus (EY) N:o 2027/97 (EYVL L 285, s. 1), sellaisena kuin sen muutettuna 13.5.2002 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 889/2002 (EYVL L 140, s. 2). Jälkimmäisen asetuksen johdanto-osan kuudennen perustelukappaleen mukaan on tarpeen muuttaa asetusta N:o 2027/97 sen saattamiseksi Montrealin yleissopimuksen mukaiseksi ja luoda näin korvausvastuuta kansainvälisissä ilmakuljetuksissa koskeva yhtenäinen järjestelmä. Asetuksen N:o 2027/97 30.5.2002 päivätty konsolidoitu versio on saatavilla osoitteessa http://eur-lex.europa.eu.

31 – Ks. asetuksen N:o 2027/97 1 artikla, sellaisena kuin se on muutettuna.

32 – Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 48 kohta ja sen alaviite.

sopimusvaltioita mutta eivät yhteisön jäsenvaltioita.

55. Edellä esitetystä seuraa, että käyttäen perusteena sitä, että ainoastaan yleissopimus kattaa tietyn tilanteen, ei mielestäni voida sanoa, että asetuksen suojaava vaikutus kokonaisuudessaan olisi välttämättä heikompi kuin yleissopimuksen.

56. Toiseksi asetus N:o 261/2004 täydentää yleissopimuksen lentomatkustajille tarjoamaa suojaa. Asetus ei korvaa yleissopimusta. Tämä käy ilmi asetuksen 12 artiklasta, jossa säädetään nimenomaisesti, että sitä on sovellettava siten, ettei rajoiteta matkustajan oikeutta muuhun korvaukseen.

57. Niin sanotussa IATA-tapauksessa [33] antamassaan tuomiossa yhteisöjen tuomioistuin totesi, että lentojen viivästyminen voi yleisesti ottaen aiheuttaa kahden tyyppisiä vahinkoja, jotka edellyttävät erilaista korjaamista. Ensimmäinen vahinkotyyppi on samanlainen kaikkien matkustajien osalta. Toinen vahinkotyyppi on yksilöllinen kunkin yksittäisen matkustajan osalta, ja se edellyttää vahingon yksilöllistä korvaamista. [34] Yleissopimus kattaa jälkimmäisen tyyppiset vahingot, kun taas asetus tarjoaa vakiomuotoiset ja välittömät korvaustoimenpiteet ensimmäisen tyyppisiä vahinkoja varten. Asetuksessa siis ”yksinkertaisesti säädetään aikaisemman vaiheen toimenpiteistä kuin Montrealin yleissopimuksessa”. [35] Asetuksen mukaiset toimenpiteet lentojen viivästymisiin puuttumiseksi ”eivät sinänsä ole esteenä sille, että kyseessä olevat matkustajat – – voisivat vaatia myös – – vahinkojen korvaamista – – yleissopimuksessa määrätyillä edellytyksillä”. [36] Nämä toimenpiteet pikemminkin ”parantavat kuluttajien etujen suojelua ja edellytyksiä, joilla heihin sovelletaan täyden korvauksen periaatetta”. [37]

58. Asetuksen tarjoama suoja lentojen viivästymisen yhteydessä on siis luonteeltaan täydentävä. Sama pätee sitä suuremmalla syyllä korvaaviin ja muihin toimenpiteisiin, joista asetuksessa säädetään lennon peruuttamisen ja lennolle pääsyn epäämisen osalta. Yleissopimus ei tarjoa matkustajille lainkaan suojaa tällaisten tapausten varalta.

59. Edellä esitetystä seuraa, että en voi hyväksyä väitettä, jonka mukaan asetuksen suojaava vaikutus jäisi yleissopimuksen tarjoamaa suojaa heikommaksi, paitsi jos asetusta tulkitaan vastoin sen sanamuotoa, syntyhistoriaa ja ilmeistä tavoitetta.

33 – Mainittu edellä alaviitteessä 28.
34 – 43 kohta.
35 – 44 ja 46 kohta.
36 – 47 kohta.
37 – 48 kohta.

Ratkaisuehdotus

60. Yhteisöjen tuomioistuimen pitäisi mielestäni vastata ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen kysymykseen seuraavasti:

Matkustajat, jotka matkustavat paluulennolla kolmannesta maasta jäsenvaltioon, eivät ole asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettuja ”matkustajia, jotka lähtevät jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta”, eivätkä he siten kuulu kyseisen asetuksen henkilölliseen soveltamisalaan, jos kyseinen lento ei ole yhteisön lentoliikenteen harjoittajan lento, vaikka meno- ja paluulento olisi varattu samanaikaisesti.