YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (neljäs jaosto)

10 päivänä heinäkuuta 2008 *

Asiassa C-173/07,

jossa on kyse EY 234 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Saksa) on esittänyt 7.3.2007 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 2.4.2007, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

**Emirates Airlines – Direktion für Deutschland**

vastaan

**Diether Schenkel**,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (neljäs jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja K. Lenaerts sekä tuomarit G. Arestis, R. Silva de Lapuerta, J. Malenovský (esittelevä tuomari) ja T. von Danwitz,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

julkisasiamies: E. Sharpston,
kirjaaja: R. Grass,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Emirates Airlines Direktion für Deutschland, edustajanaan Rechtsanwältin C. Leffers,

– D. Schenkel, edustajanaan Rechtsanwalt M. Scheffels,

– Kreikan hallitus, asiamiehinään M. Apessos, O. Patsopoulou ja V. Karra,

– Ranskan hallitus, asiamiehinään G. de Bergues ja A. Hare,

– Puolan hallitus, asiamiehenään E. Ośniecka-Tamecka,

– Ruotsin hallitus, asiamiehenään A. Falk,

– Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään R. Vidal Puig ja G. Braun,

kuultuaan julkisasiamiehen 6.3.2008 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

**tuomion**

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 (EUVL L 46, s. 1) 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Emirates Airlines – Direktion für Deutschland -lentoyhtiö (jäljempänä Emirates) ja Diether Schenkel ja joka koskee sitä, että Emirates kieltäytyy maksamasta viimeksi mainitulle korvausta Manilasta (Filippiinit) lähtevän lennon peruuttamisen johdosta.

## Asiaa koskevat oikeussäännöt

*Kansainvälinen säännöstö*

3 Yleissopimuksen tekeminen tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä (Montrealin yleissopimus) hyväksyttiin Euroopan yhteisöjen puolesta 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY (EYVL L 194, s. 38; jäljempänä Montrealin yleissopimus).

4 Tämän yleissopimuksen tarkoituksena on erityisesti kuluttajien etujen suojelun varmistaminen kansainvälisissä ilmakuljetuksissa ja täyden korvauksen periaatteeseen perustuvat oikeudenmukaiset korvaukset.

5 Tämän yleissopimuksen soveltamisalaa koskevassa 1 artiklan 2 ja 3 kappaleessa määrätään 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. Yhden sopimusvaltion alueella olevien kahden paikan välillä tapahtuva kuljetus, johon ei sisälly sovittua välilaskupaikkaa toisen valtion alueella, ei ole tässä yleissopimuksessa tarkoitettu kansainvälinen kuljetus.

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, eikä se menetä kansainvälistä luonnettaan pelkästään sen johdosta, että yksi tai useampi sopimus on määrä kokonaan täyttää saman valtion alueella.”

*Yhteisön säännöstö*

6 Asetuksen N:o 261/2004 2 artiklassa, jonka otsikkona on ”Määritelmät”, säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

– –

g) ’varauksella’ sitä, että matkustajalla on lippu tai muu todiste, joka osoittaa, että lentoliikenteen harjoittaja tai matkanjärjestäjä on hyväksynyt ja rekisteröinyt kyseisen varauksen;

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;

– –”

7 Tämän saman asetuksen 3 artiklassa, jonka otsikkona on ”Soveltamisala”, säädetään seuraavaa:

”1. Tätä asetusta sovelletaan

a) matkustajiin, jotka lähtevät jäsenvaltion alueella sijaitsevalta ja [EY:n] 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.

– –”

8 Asetuksen N:o 261/2004 4 artiklassa, jonka otsikkona on ”Lennolle pääsyn epääminen”, säädetään seuraavaa:

”1. Kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja perustellusti arvioi lennolle pääsyn epäämisen olevan todennäköistä, sen on ensimmäiseksi etsittävä vapaaehtoisia, jotka voivat luopua varauksistaan etuuksia vastaan sellaisilla ehdoilla, joista kyseinen matkustaja ja lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja sopivat keskenään. Tässä kohdassa mainittujen etuuksien lisäksi vapaaehtoisille on annettava 8 artiklan mukaista apua.

– –”

9 Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklassa, jonka otsikkona on ”Peruuttaminen”, säädetään seuraavaa:

”1. Jos lento peruutetaan:

– –

c) matkustajalla on oikeus saada lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan mukaisesti – –

– –”

10 Asetuksen N:o 261/2004 7 artikla, jonka otsikkona on ”Oikeus korvaukseen”, kuuluu seuraavasti:

”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.

– –”

11 Asetuksen N:o 261/2004 8 artiklassa, jonka otsikkona on ”Oikeus korvaukseen tai uudelleenreititykseen”, säädetään seuraavaa:

”1. Jos tähän artiklaan viitataan, matkustajalle on annettava mahdollisuus valita jokin seuraavista vaihtoehdoista:

a) – lipusta maksetun hinnan palauttaminen kokonaisuudessaan seitsemän päivän kuluessa 7 artiklan 3 kohdassa esitetyllä tavalla kultakin matkan osalta, joka jää tekemättä, sekä jo tehdyiltä osilta matkaa, jos lennosta ei ole enää matkustajan alkuperäisen matkasuunnitelman kannalta hyötyä, sekä tarvittaessa:

– paluulento, joka lähtee mahdollisimman pian ensimmäiseen lähtöpaikkaan;

b) matkan uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla mahdollisimman pian lopulliseen määräpaikkaansa; tai

c) matkan uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla lopulliseen määräpaikkaansa hänelle sopivana myöhempänä ajankohtana edellyttäen, että paikkoja on saatavilla.

2. Edellä 1 kohdan a alakohtaa sovelletaan myös matkustajaan, jonka lento on osa valmismatkaa, lukuun ottamatta oikeutta saada lennon hinta palautetuksi, jos matkustajalla on tämä oikeus [matkapaketeista, pakettilomista ja pakettikiertomatkoista 13.6.1990 annetun neuvoston] direktiivin 90/314/ETY [EYVL L 158, s. 59] nojalla.

– –”

12 Asetuksen N:o 261/2004 17 artikla, jonka otsikkona on ”Kertomus”, kuuluu seuraavasti:

”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 sovelletaan ja jotka

muiden kuin yhteisön lentoliikenteen harjoittajien suorittamilla lennoilla lähtevät kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta määränpäänään jäsenvaltiossa sijaitseva lentoasema,

_ _”

**Pääasia ja ennakkoratkaisukysymys**

13 Schenkel varasi Saksassa Emiratesilta edestakaisen matkan Düsseldorfista (Saksa) Dubain (Yhdistyneet arabiemiraatit) kautta Manilaan.

14 Schenkelin paluumatka oli varattu Manilasta 12.3.2006 lähtevälle lennolle. Tämä lento peruutettiin teknisten ongelmien vuoksi. Schenkel lähti lopulta Manilasta 14.3.2006 ja saapui Düsseldorfiin samana päivänä.

15 Schenkel nosti Amtsgericht Frankfurt am Mainissa Emiratesia vastaan kanteen, jolla hän vaati 600 euron suuruista korvausta asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja 7 artiklan 1 kohdan c alakohdan nojalla.

16 Hän väitti, että näissä säännöksissä lennon peruuttamistapauksia varten säädettyä korvausta on sovellettava nyt esillä olevassa asiassa. Hän väitti, että meno- ja paluulennot ovat yhden ja saman lennon epäitsenäisiä osia. Koska tämän yhden ainoan lennon lähtöpaikka on Düsseldorf, hän oli näin ollen saman asetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettu matkustaja, joka lähtee Euroopan yhteisön jäsenvaltion alueelta sijaitsevalta lentoasemalta.

17 Emirates väitti, että meno- ja paluulentoja on pidettävä kahtena erillisenä lentona. Emiratesilla ei myöskään ole yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista 23.7.1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2407/92 (EYVL L 240, s. 1) 2 artiklan c alakohdassa tarkoitettua jäsenvaltion myöntämää liikennelupaa.

18 Emirates katsoi, että koska se ei siis ole asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu yhteisön lentoliikenteen harjoittaja, sillä ei ole velvollisuutta maksaa Schenkelille korvausta peruutetusta lennosta.

19 Amtsgericht Frankfurt am Main hyväksyi Schenkelin vaatimukset. Emirates haki muutosta Oberlandesgericht Frankfurt am Mainissa.

20 Vaikka Oberlandesgericht Frankfurt am Main taipuukin sille kannalle, että edestakainen matka muodostaakin asetuksessa N:o 261/2004 tarkoitetun yhden ja saman lennon, sillä on kuitenkin epäilyjä lennon käsitteen tällaisen tulkinnan oikeellisuudesta.

21 Tässä tilanteessa Oberlandesgericht Frankfurt am Main on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja 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?”

## Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

22 Ennakkoratkaisukysymyksen esittänyt tuomioistuin tiedustelee lähtökohtaisesti, onko asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan a alakohtaa tulkittava siten, että sitä sovelletaan sellaisen edestakaisen matkan tilanteessa, jossa perustamissopimuksen määräysten soveltamisalaan kuuluvalla jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta alun perin lähteneet matkustajat palaavat tälle lentoasemalle lennolla, joka lähtee kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta. Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin kysyy myös, vaikuttaako tämän säännöksen tulkintaan se seikka, että meno- ja paluulennosta on tehty yksi ainoa varaus.

23 Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin viittaa kysymyksessään asetuksessa N:o 261/2004 käytettyihin käsitteisiin ”lento” ja ”matka” ja kysyy, sisältääkö lennon käsite edestakaisen lentomatkan.

24 Lennon käsite osoittautuu ratkaisevaksi esitettyyn kysymykseen vastattaessa huolimatta siitä, että vaikka se sisältyy asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan saksankieliseen versioon, tämän saman säännöksen muiden kieliversioiden selvässä enemmistössä ei käytetä sanaa ”lento” tai viitataan sanasta ”lento” johdettuun ilmaisuun.

25 Kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 8 kohdassa, matkustajat, jotka lähtevät jäsenvaltion tai kolmannen maan alueella sijaitsevalta lentoasemalta, ovat välttämättä lennolle pääseviä matkustajia tällaiselta lentoasemalta lähdettäessä. Näin ollen tämä eri kieliversioiden välinen eroavaisuus on merkityksetön annettaessa tosiasiallinen merkitys kyseessä oleville säännöksille, joilla määritetään mainitun asetuksen soveltamisala.

26 Näin ollen on aluksi tulkittava lennon käsitettä.

27 Tältä osin on todettava, että tämä käsite ei kuulu asetuksen N:o 261/2004 2 artiklassa, jonka otsikkona on ”Määritelmät”, lueteltujen käsitteiden joukkoon. Sitä ei määritellä myöskään tämän asetuksen muissa artikloissa.

28 Näin ollen lennon käsitettä on tulkittava asetuksen N:o 261/2004 kaikkien säännösten sekä sen tavoitteiden valossa.

29 Ennen tätä tarkastelua on kuitenkin todettava, että asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan a alakohtaa, johon ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin viittaa, on luettava yhdessä tämän saman 3 artiklan 1 kohdan b alakohdan kanssa.

30 Tästä 1 kohdasta kokonaisuutena johtuu, että mainittua asetusta sovelletaan tilanteisiin, joissa matkustajat lähtevät lennolle joko jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta (a alakohta) taikka kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta määräpaikkanaan jäsenvaltion alueella sijaitseva lentoasema, mikäli kyseisestä lennosta vastaa yhteisön lentoliikenteen harjoittaja (b alakohta).

31 Tästä johtuu, että tilannetta, jossa matkustajat lähtevät kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta, ei voida pitää asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettuna tilanteena ja että näin ollen se kuuluu tämän asetuksen soveltamisalaan vain saman 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädetyllä edellytyksellä, toisin sanoen sillä edellytyksellä, että lentoliikenteen harjoittaja, joka vastaa kyseisestä lennosta, on yhteisön lentoliikenteen harjoittaja.

32 Mainitun asetuksen asiassa keskeisten säännösten tulkinnan osalta on aluksi todettava, että asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 2 kohdassa viitataan lentoon, joka on osa valmismatkaa, mikä merkitsee sitä, että lento ei ole sama kuin matka ja että matka voi muodostua useammasta lennosta. Tältä osin tämän artiklan 1 kohdassa viitataan

nimenomaisesti käsitteeseen ”paluulento”, mikä merkitsee siten, että on olemassa saman matkan aikana suoritettu menolento.

33 Tätä näkemystä tukee asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan h alakohta, jossa määritellään käsite ”lopullinen määräpaikka” siten, että se tarkoittaa lähtöselvityksessä esitettävään lippuun merkittyä määräpaikkaa tai, jos on kyse suoraan toisiinsa liittyvistä lennoista, viimeisen lennon määräpaikkaa.

34 Asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 1 kohdassa tehdään tämän jälkeen ero matkustajien ensimmäisen lähtöpaikan ja lopullisen määräpaikan välillä ja siinä tarkoitetaan siten kahta eri paikkaa. Jos mainitun asetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettua lentoa pidettäisiin edestakaisena matkana, tämä johtaisi siihen, että katsottaisiin, että sen lopullinen määräpaikka olisi sama kuin sen ensimmäinen lähtöpaikka. Näin ollen tämä säännös olisi merkityksetön.

35 Jos katsottaisiin, että asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettua lentoa olisi pidettävä edestakaisena matkana, tällöin tosiasiassa vähennettäisiin tällä asetuksella matkustajille annettavaa suojelua, mikä olisi ristiriidassa asetuksen tavoitteen eli sen kanssa, että varmistetaan matkustajien suojelun korkea taso (ks. vastaavasti asia C-344/04, IATA ja ELFAA, tuomio 10.1.2006, Kok. 2006, s. I-403, 69 kohta).

36 Lisäksi yhtäältä asetuksen N:o 261/2004 4 artiklan 1 kohdassa, 5 artiklan 1 kohdassa ja 8 artiklan 1 kohdassa säädetään sellaisten eri vahinkojen korvaamisesta, joita voi syntyä lennon yhteydessä, mutta niissä ei tarkoiteta, että joku näistä vahingoista voisi syntyä useamman kerran samalla lennolla. Näin ollen matkustajat, jotka alun perin lähtevät jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta, voisivat vaatia tätä suojelua vain kerran, jos heille syntyisi sama vahinko sekä mennessä että tullessa.

37 Jos asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan a alakohtaa toisaalta tulkittaisiin niin, että lento sisältää edestakaisen matkan, vähennettäisiin vielä matkustajien oikeuksia tilanteessa, jossa jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta lähtevästä lennosta ei vastaa yhteisön lentoliikenteen harjoittaja.

38 Tältä osin kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta alun perin lähteneen tällaisen lennon matkustajat eivät voisi saada asetuksessa N:o 261/2004 myönnettyä suojelua. Sitä vastoin matkustajat, jotka aloittavat matkansa tällä samalla lennolla, voisivat puolestaan saada tätä suojelua, koska heitä pidettäisiin matkustajina, jotka lähtevät jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta. Saman lennon matkustajia, joiden suojelun tästä lennosta johtuvilta vahingoilta on oltava sama, kohdeltaisiin näin eri tavalla.

39 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yhdenvertaisen kohtelun tai syrjintäkiellon periaate edellyttää, että toisiinsa rinnastettavia tapauksia ei kohdella eri tavoin eikä erilaisia tapauksia kohdella samalla tavoin, ellei tällainen kohtelu ole objektiivisesti perusteltua (ks. em. asia IATA ja ELFAA, tuomion 95 kohta; asia C-300/04, Eman ja Sevinger, tuomio 12.9.2006, Kok. 2006, s. I-8055, 57 kohta ja asia C-227/04 P, Lindorfer v. neuvosto, tuomio 11.9.2007, Kok. 2007, s. I-6767, 63 kohta).

40 Näiden kaikkien seikkojen valossa asetuksessa N:o 261/2004 tarkoitettua lennon käsitettä on tulkittava niin, että se muodostuu lähtökohtaisesti ilmakuljetustoimesta, jolloin se on tietyllä tavalla tämän kuljetuksen ”yksikkö”, jonka toteuttaa lentoliikenteen harjoittaja, joka määrää sen reitin.

41 Sitä vastoin matkan käsite liittyy matkustajaan, joka valitsee määräpaikkansa ja saapuu sinne lennoilla, joista vastaavat lentoliikenteen harjoittajat. Matka, joka yleensä sisältää osat ”meno” ja ”paluu”, määritetään ennen kaikkea matkan henkilökohtaisen ja yksilöllisen tavoitteen avulla. Koska matkan käsite ei sisälly asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan sanamuotoon, sillä ei periaatteessa ole vaikutusta sen tulkintaan.

42 Näin ollen on tarkastettava, voiko muilla alaa koskevilla merkityksellisillä oikeudellisilla välineillä olla vaikutusta lennon käsitteen tulkintaan. Tässä yhteydessä on tutkittava, kuten ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin näyttää toteavan, onko Montrealin yleissopimus ratkaiseva. Siinä määritellään lentoliikenteen harjoittajien velvoitteet sellaisiin matkustajiin nähden, joiden kanssa ne ovat tehneet kuljetussopimuksen, ja siinä vahvistetaan erityisesti yksityiskohtaiset säännöt, joiden perusteella matkustajat voivat saada yksilöllisen hyvityksen vahingonkorvauksen muodossa viivästyksistä johtuvista vahingoista.

43 Pitää paikkansa, että Montrealin yleissopimus on kiinteä osa yhteisön oikeusjärjestystä (ks. vastaavasti em. asia IATA ja ELFAA, tuomion 35 ja 36 kohta). Lisäksi EY 300 artiklan 7 kohdasta ilmenee, että yhteisön tekemät sopimukset sitovat yhteisön toimielimiä, joten nämä sopimukset ovat ensisijaisia yhteisön johdetun oikeuden säädöksiin nähden (ks. vastaavasti asia C-61/94, komissio v. Saksa, tuomio 10.9.1996, Kok. 1996, s. I-3989, 52 kohta).

44 Montrealin yleissopimuksessa ei kuitenkaan määritellä millään tavalla edellä mainittujen velvoitteiden laajuutta viittaamalla lennon käsitteeseen, joka ei myöskään sisälly mainitun yleissopimuksen tekstiin.

45 Lisäksi kuten ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin perustellusti toteaa, peräkkäisiä kuljetuksia pidetään Montrealin yleissopimuksen mukaan ”yhtenä ainoana kuljetuksena” erityisesti silloin, kun niistä on sovittu yhdellä sopimuksella. Siltä osin kuin tämän yhden ainoan kuljetuksen käsite viittaa matkustajan valitsemiin useampiin peräkkäisiin matkaosuuksiin, se on lähempänä matkan käsitettä, sellaisena kuin se on määritelty tämän tuomion 41 kohdassa.

46 Näin ollen Montrealin yleissopimus ei osoittaudu ratkaisevaksi asetuksessa N:o 261/2004 tarkoitetun lennon käsitteen tulkinnassa.

47 Tämän tuomion 32–41 kohdasta ilmenee, että edestakaista matkaa ei voida pitää yhtenä ja samana lentona. Näin ollen asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan a alakohtaa ei voida soveltaa pääasiassa esillä olevan kaltaiseen edestakaisen matkan tilanteeseen, jossa jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta alun perin lähteneet matkustajat palaavat tälle lentoasemalle lennolla, joka lähtee kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta.

48 Tällaista tulkintaa tukee myös asetuksen N:o 261/2004 17 artiklan toinen luetelmakappale, jota valaisee sen 23 perustelukappale, jonka mukaan yhteisön lainsäätäjä aikoo tulevaisuudessa päättää kyseisen asetuksen soveltamisalan mahdollisesta laajentamisesta matkustajiin, jotka lähtevät lennoilla, joista vastaavat muut kuin yhteisön lentoliikenteen harjoittajat, kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta määräpaikkanaan jäsenvaltiossa sijaitseva lentoasema.

49 Jos oletetaan, että asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan a alakohta tarkoittaa myös sellaisia edestakaisen matkan tilanteita, joissa jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta alun perin lähteneet matkustajat palaavat tälle lentoasemalle lennolla, joka lähtee kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta, mainitun asetuksen 17 artiklan toisessa luetelmakohdassa tarkoitetut matkustajat kuuluisivat jo sen soveltamisalaan. Tämä säännös olisi siten merkityksetön.

50 Se seikka, että menolennosta ja paluulennosta on tehty yksi ainoa varaus, on merkityksetön tämän tuomion 47 kohdassa esitetyn päätelmän kannalta.

51 Asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan g alakohdan mukaisen varauksen käsitteen määritelmä ei sisällä mitään seikkaa, jonka avulla voitaisiin täsmentää asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan soveltamisalan ulottuvuus. Se, että matkustajat tekevät yhden ainoan varauksen, on merkityksetön kummankin lennon itsenäisyyden kannalta.

52 Näin ollen varaustapaa ei voida pitää ratkaisevana tekijänä asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan ulottuvuuden määrittämiseksi.

53 Edellä esitetyt päätelmät huomioon ottaen esitettyyn ennakkoratkaisukysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan a alakohtaa on tulkittava niin, että sitä ei sovelleta sellaisen edestakaisen matkan tilanteessa, jossa perustamissopimuksen määräysten soveltamisalaan kuuluvalla jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta alun perin lähteneet matkustajat palaavat tälle lentoasemalle lennolla, joka lähtee kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta. Tämän säännöksen tulkintaan ei vaikuta se seikka, että meno- ja paluulennosta on tehty yksi ainoa varaus.

## Oikeudenkäyntikulut

54 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen 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 yhteisöjen tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

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

**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 on tulkittava niin, että sitä ei sovelleta sellaisen edestakaisen matkan tilanteessa, jossa EY:n perustamissopimuksen määräysten soveltamisalaan kuuluvalla jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta alun**

**perin lähteneet matkustajat palaavat tälle lentoasemalle lennolla, joka lähtee kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta. Tämän säännöksen tulkintaan ei vaikuta se seikka, että meno- ja paluulennosta on tehty yksi ainoa varaus.**

Allekirjoitukset