

Tunnistetiedot poistettu

Käännös

C-438/20 – 1

Asia C-438/20

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

18.9.2020

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfin alueellinen alioikeus, Saksa)

Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

27.8.2020

Valittaja:

BT

Vastapuoli:

Eurowings GmbH

[–]

Landgericht Düsseldorf

Välipäätös

Asiassa

BT, [–] Bochum,

kantajana ja muutoksenhakumenettelyn valittajana,

[–]

vastaan

Eurowings GmbH, [–] Düsseldorf,

vastaajana ja muutoksenhakumenettelyn vastapuolena,

[– –]

Landgericht Düsseldorfin 22. siviiliasian jaosto on 27.8.2002

päättänyt seuraavaa:

Asian käsittelyä lykätään.

Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan ensimmäisen kohdan b alakohdan ja kolmannen kohdan mukaisesti seuraavat unionin oikeuden tulkintaa koskevat kysymykset: **[alkup. s. 2]**

1. Onko kyseessä asetuksen (EY) N:o 261/2004 4 artiklassa ja 2 artiklan j alakohdassa tarkoitettu lennolle pääsyn epääminen myös silloin, kun lentomatkustajilta ei evätä kuljetusta asianomaisella lennolla vasta lähtöportilla, vaan jo aikaisemmin lähtöselvitystiskillä, eivätkä he tästä syystä lainkaan pääse lähtöportille asti?
2. Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi: Onko kyseessä asetuksen (EY) N:o 261/2004 4 artiklassa ja 2 artiklan j alakohdassa tarkoitettu lennolle pääsyn epääminen myös silloin, kun lentomatkustajaa kieltäydytään ottamasta lennolle lähtöselvitystiskillä vain muutamaa minuuttia ennen lennon aikataulun mukaista lähtöaikaa, eli ajankohtana, jolloin koneeseen nousu on selvästi jo päättynyt ja matkustajien koneeseen ottaminen ei tosiasiallisesti enää ole mahdollista?
3. Jos toiseen kysymykseen vastataan kieltävästi: Merkitseekö lentomatkustajan varauksen muuttaminen toiselle lennolle asetuksen 4 artiklassa ja 2 artiklan j alakohdassa tarkoitettua lennolle pääsyn epäämistä, jos lentomatkustaja saavuttaa lähtöselvitystiskin vain muutamaa minuuttia ennen lennon aikataulun mukaista lähtöaikaa eli ajankohtana, jolloin koneeseen nousu on selvästi jo päättynyt ja matkustajien koneeseen ottaminen ei tosiasiallisesti enää ole mahdollista, ja hänen lennolle pääsynsä evätään, koska koneeseen nousu on jo päättynyt?
4. Jos ensimmäiseen, toiseen ja kolmanteen kysymykseen vastataan kieltävästi: Onko asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan j alakohtaa tulkittava siten, että tilanteessa, jossa lentomatkustajat ovat ajoissa (tässä: noin kaksi tuntia) ennen lennon lähtöä olleet lähtöselvitystiskin jonossa, mutta ovat lentoyhtiön puutteellisesti suorittaman organisoinnin (esim. avoinna olevien lähtöselvitystiskien riittämättömän määrän, henkilöstövajeen ja sen vuoksi, että lentomatkustajille ei ole tiedotettu kaiutinkuulutuksin) ja/tai lentoasemalla esiintyvien häiriöiden vuoksi (tässä: vika matkatavarahihnan toiminnassa) päässeet lähtöselvitystiskille vasta ajankohtana (tässä: viisi minuuttia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa), jolloin koneeseen nousu on jo päättynyt, minkä vuoksi heitä ei enää kuljetettu, on kyseessä asetuksen

2 artiklan j alakohdassa tarkoitettu lennolle pääsyn epääminen?
[alkup. s. 3]

Perusteet:

I.

Valittaja vaatii omasta puolestaan ja hänen aviomiehensä hänelle siirtämän oikeuden nojalla matkustajille heidän lennolle pääsyä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 (jäljempänä asetus) 7 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaista korvausta lennolle pääsyn epäämisen vuoksi.

Valittaja varasi vastapuolelta itselleen ja aviomiehelleen meno-paluulennot Düsseldorf-Malaga (nro EW9536). Menolennon oli aikataulun mukaan määrä lähteä 27.5.2018 Düsseldorfista klo 7.05 ja saapua Malagaan klo 10.10.

Düsseldorfin ja Malagan välinen etäisyys on 1 854 km.

Valittaja ja hänen aviomiehensä saapuivat lentoasemalle klo 05.00 aikaan eli noin kaksi tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa, joka oli klo 7.05, ja asettuivat siellä lähtöselvitystiskin jonoon. Jonottamassa oli suuri, noin 200-200 matkustajan joukko. Tähän oli syynä matkatavarahihnan häiriö. He odottivat jonossa kaksi tuntia. Kun heidän vuoronsa tuli noin klo 07.00, lähtöselvitystiskin virkailija kieltäytyi vastaanottamasta heitä, koska koneeseen nousu oli jo päättynyt. Heidät ohjattiin neuvontatiskille, jossa heille tarjottiin korvaava lento EW9536 seuraavalle päivälle 28.5.2018 klo 6.45, joten he saapuivat lopulliseen määräpaikkaansa Malagaan vasta seuraavana päivänä klo 9.00. Valittajaa ja hänen aviomiestään ei ollut heidän jonossa seistessään kaiutinkuulutuksella kutsuttu nimeltä mainiten eikä lennon EW9536 matkustajina siirtymään jonon etuosaan.

Valittaja vaatii itselleen ja aviomiehelleen muun muassa korvausta lennolle pääsyn epäämisestä asetuksen 4 artiklan 3 kohdan ja 7 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti. [alkup. s. 4]

Vastapuoli katsoo, että kyseessä ei ole asetuksen 2 artiklan j alakohdassa ja 4 artiklassa tarkoitettu lennolle pääsyn epääminen. Valittaja ja hänen aviomiehensä eivät ilmoittautuneet oikea-aikaisesti koneeseen nousua varten, mitä asetuksen 2 artiklan j alakohdassa nimenomaisesti edellytetään. Lähtöportille oikea-aikaisesti saapuminen on matkustajien vastuulla. Valittaja ja hänen aviomiehensä olisivat voineet ilmoittautua vastapuolen henkilöstölle ja vaatia lähtöselvitystä aikaisemmin.

Amstgericht Düsseldorf (Düsseldorfin alioikeus) ensimmäisenä oikeusasteena hylkäsi kanteen 5.12.2019 antamallaan tuomiolla [– –].

Amtsgericht Düsseldorf katsoi ratkaisunsa perusteluissa, että kyseessä ei ole asetuksen 4 artiklassa ja 2 artiklan j alakohdassa tarkoitettu lennolle pääsyn epääminen, koska valittaja ja hänen aviomiehensä eivät olleet ilmoittautuneet lähtöportilla koneeseen nousun päättymiseen mennessä, eikä heille lähtöportilla eikä sitä ennen nimenomaisesti ilmaistu, että heitä ei tulisi kuljettamaan lennolla, jolle heillä oli varaus. Asetus sisältää vain vähimmäisvaatimukset, eikä siinä säädetä korvauksesta kaikkia niitä tilanteita varten, joissa lentomatkustajaa ei kuljeteta.

Valittaja teki tästä tuomiosta vaaditun muotoisen ja oikea-aikaisen valituksen, josta asiaa käsittelevän jaoston on nyt annettava ratkaisu.

Valittaja perustelee valitustaan sillä, että asiaa ensimmäisenä oikeusasteena käsitellyt Amtsgericht on virheellisesti katsonut, että asetuksen 4 artiklan ja 2 artiklan j alakohdassa tarkoitettujen lennolle pääsyn epäämisen edellytykset eivät täyty. Amtsgericht ei ensinnäkään ole ymmärtänyt, että valittajalta ja hänen aviomieheltään todella evättiin pääsy lennolle, nimittäin jo lähtöselvitystiskillä, kun he olivat siellä vuorossa noin klo 7.00 eli viisi minuuttia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa. Siinäkin tapauksessa, että näin myöhäisenä ajankohtana tapahtuvaa lennolle pääsyn epäämistä ei pidetä riittävänä, vastapuoli on kuitenkin laiminlyönyt organisatorisen vastuunsa. Se on velvollinen järjestämään asioiden kulun lentoasemalla siten, että lentomatkustajat, jotka ovat ilmoitettuna ajankohtana lähtöselvitystiskillä, pääsevät lennolleen joka tapauksessa ajoissa. Vastapuoli ei ole toiminut näin, koska valittajan ja hänen aviomiehensä lähtöselvitystä ei enää tehty ajoissa, vaikka he olivat olleet lähtöselvitystiskin jonossa jo kaksi tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa. Vastapuoli on tämän vuoksi korvausvastuussa lennolle pääsyn epäämisestä. **[alkup. s. 5]**

Vastapuoli puolustaa ensimmäisessä oikeusasteessa annettua tuomiota.

II.

Valittajien valituksen menestyminen riippuu ratkaisevasti edellä esitetyistä kysymyksistä.

Erityisesti todettakoon seuraavat seikat:

Valittajilla voi kummallakin olla oikeus 400 euron suuruiseen korvaukseen asetuksen 4 artiklan 3 kohdan ja 7 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti lennolle pääsyn epäämisen johdosta.

Kyseessä voi olla asetuksen 2 artiklan j alakohdassa ja 4 artiklassa tarkoitettu lennolle pääsyn epääminen.

Jos matkustajalta evätään pääsy lennolle vastoin hänen tahtoaan, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on välittömästi annettava hänelle siitä korvaus 7 artiklan mukaisesti (asetuksen 4 artiklan 3 kohta). Lennolle pääsyn epääminen on asetuksen 2 artiklan j alakohdassa määritelty niin, että sillä tarkoitetaan kieltäytymistä kuljettaa matkustajaa lennolla, vaikka tämä on ilmoittautunut lennolle 3 artiklan 2 kohdan ehtojen mukaisesti, paitsi jos lennolle pääsyn epäämiselle on hyväksyttävät syyt, kuten terveys- tai turvallisuusnäkökohdat tai puutteelliset matkustusasiakirjat.

Asetuksen 3 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaan – johon 2 artiklan j alakohtaan sisältyvässä määritelmässä viitataan – matkustajalla on oltava vahvistettu varaus kyseiselle lennolle ja hänen on ilmoittauduttava lähtöselvitykseen niitä ehtoja noudattaen ja siinä määräajassa, jotka lentoliikenteen harjoittaja, matkanjärjestäjä tai valtuutettu matkatoimisto on etukäteen kirjallisesti ilmoittanut (sisältää myös ilmoittamisen sähköisesti), tai, jos määräaikaa ei ole ilmoitettu, viimeistään 45 minuuttia ennen julkistettua lähtöaikaa.

1.

Tässä vaiheessa voi olla merkityksetöntä, että oikeuksiensiirtäjät eivät olleet ”ilmoittautuneet” asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa mainittuna ajankohtana, eikä heidän pääsyään lennolle tämän vuoksi myöskään evätty lähtöportilla. Asetuksen [alkup. s. 6] 2 artiklan j alakohdan sanamuoto tosin edellyttää lennolle pääsyn epäämistä, vaikka lentomatkustajat olisivat ilmoittautuneet lennolle asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa säädettyjen edellytysten mukaisesti. Sanamuoto puhuu lähinnä sen puolesta, että matkustajien on aina ilmoittauduttava lennolle oikea-aikaisesti lähtöportilla ja lennolle pääsy on evättävä heiltä lähtöportilla.

Saksan Bundesgerichtshof (BGH, liittovaltion ylin tuomioistuin, Saksa) on myös katsonut, että lentomatkustajan, joka haluaa vaatia korvausta lennolle pääsyn epäämisestä, on lähtökohtaisesti ollut oltava lähtöportilla. Jos lentomatkustaja siis on ajoissa lähtöselvitysjonossa, mutta hänen lähtöselvitystään ei suuren ruuhkan vuoksi tehdä ajoissa, kyseessä ei ole lennolle pääsyn epääminen. Tässä tapauksessa lentomatkustajalla on mahdollisuus aiheuttaa omilla toimillaan saada lentoliikenteen harjoittaja epäämään hänen kuljetuksensa sanoin tai teoin. Näin sen vuoksi, että lentomatkustajien oikeuksista annettuun asetukseen ei sisälly kattavaa säännöstöä, jossa otettaisiin huomioon korvausten maksaminen, maksujen palauttaminen ja huolenpito kaikkia niitä tilanteita varten, joissa lentomatkustajaa ei kuljeteta tai ei kuljeteta määräajassa. Asetus sisältää vain lentomatkustajien vähimmäisoikeudet tapauksissa, joissa heiltä evätään lennolle pääsy heidän tahtonsa vastaisesti, lento peruutetaan tai lento viivästyy. Nämä vähimmäisoikeudet perustuvat lakiin, eivätkä ne perustu kuljetussopimukseen, jonka lentomatkustaja tekee lentoliikenteen harjoittajan kanssa. Asetuksen 12 artiklan 1 kohdassa jätetään muutoin (kansallisen) sopimusoikeuden varaan, onko lentoliikenteen harjoittajalla, joka on menettelyllään aiheuttanut lennolle pääsyn epäämiseen, pidemmälle menevä vahingonkorvausvelvollisuus (vrt. BGH:n päätös 16.4.2013 X ZR 83/12, NJW-RR 2013, s. 1462, 1463). BGH:n käsiteltävänä

olleessa asiassa ei mahdollisesta lähtöselvitystiskillä tapahtuneesta epäämisestä ollut myöskään mitään vahvistusta ja BGH piti nimenomaisesti mahdollisena, että jo ennakolta tapahtuva – eli ennen kuin matkustajalta evätään lennolle pääsy lähtöportilla – lennolle pääsyn epääminen voi kuulua lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen soveltamisalaan, jos se on yksiselitteisesti ilmaistu lentomatkustajalle (ks. BGH, mainitussa tuomiossa 11 kohta).

Eräässä myöhemmässä ratkaisussaan, jossa kyse oli toiselle lennolle siirtämisestä (varauksen muuttaminen) useita päiviä ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa, BGH selvensi kuitenkin, että kun kyseessä on ennakolta tapahtuva lennolle pääsyn epääminen, josta ilmoitetaan matkustajalle ennen kuin hän saapuu lähtöportille, ei se, että matkustaja ilmoittautuu ajoissa lähtöselvityksessä ja lähtöportilla, ole edellytyksenä oikeudelle korvaukseen lennolta pääsyn epäämisestä. Lähtöselvitykseen tai uloskäynnille saapumisella ei myöskään ole merkitystä, jos lentoliikenteen harjoittaja on jo ennalta selvästi ilmaissut lentomatkustajalle, että se ei aio tätä kuljettaa (ns. ennakolta tapahtuva lennolle pääsyn epääminen; vrt. BGH, tuomio 17.3.2015 – X ZR 34/14, NJW 2015, s. 2181, 2182 8 kohta ja sitä seuraavat kohdat). Asetuksessa ei nimenomaisesti tarkastella tilannetta, jossa lentomatkustajan lennolle pääsy on evätty jo ennen kuin hän on ilmoittautunut lennolle. Asetuksen 2 artiklan j alakohdassa lennolle pääsyn epääminen määritellään juuri siten, että sillä tarkoitetaan kieltäytymistä kuljettamasta matkustajaa lennolla, vaikka tämä on ilmoittautunut lennolle. Kun otetaan huomioon lentomatkustajien oikeuksista annetulla asetuksella tavoiteltu korkea suojan taso, portille saapumista ei kuitenkaan voida kaikissa tapauksissa pitää korvausta koskevan oikeuden edellytyksenä (ks. BGH, mainitun tuomion 11 kohta).

Unionin tuomioistuim ei – siltä osin kuin on nähtävissä – ole kuitenkaan tähän mennessä ottanut kantaa ennakolta tapahtuvaan lennolle pääsyn epäämiseen jo lähtöselvitystiskillä ennen lähtöportille saapumista, joten tämä kysymys esitetään sille ennakkoratkaisun saamiseksi.

2.

Jos lähdetään siitä, että lentoliikenteen harjoittaja voi evätä lennolle pääsyn asetuksen 2 artiklan j alakohdassa tarkoitetun tavoin paitsi lähtöportilla, myös jo tätä ennen lähtöselvitystiskillä (ks. edellä 1 kohta), esiin tulee vielä kysymys siitä, mihin ajankohtaan asti tällainen lennolle pääsyn epääminen vielä voi tapahtua. Asiaa käsittelevän jaoston näkemys on, että sitä, että valittajan ja hänen aviomiehensä kuljettamisesta kieltäydyttiin lähtöselvitystiskillä 27.5.2018 noin klo 7.00 eli viisi minuuttia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa klo 7.05, ei voida enää pitää oikeudellisesti merkityksellisenä lennolle pääsyn epäämisenä, koska kyseisenä ajankohtana koneeseen nousu oli jo selvästi päättynyt ja valittajan ja hänen aviomiestään ei voitu enää ottaa koneeseen. Niinpä myös Saksan Bundesgerichtshof (BGH) on katsonut, että *koneeseen nousun epääminen ei enää tule kyseeseen, kun lentokone on jo lähtenyt seisontapaikaltaan [alkup. s. 8] ja*

koneeseen ei enää tosiasiallisesti voi nousta lisää matkustajia (ks. BGH:n tuomio 30.4.2009 – Xa ZR 78/08, NJW 2009, s. 2740, 2741, 9 kohta).

Myöskään tästä seikasta ei, siltä osin kuin on nähtävissä, ole olemassa unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöä, joten nämä kysymykset esitetään sille ennakkoratkaisun saamiseksi.

3.

BGH:n oikeuskäytännön mukaan tällaisena lennolle pääsyn epääminen ei voida pitää myöskään sitä, että sen jälkeen, kun valittaja ja hänen aviomiehensä eivät saapuneet lähtöselvitystiskille ajoissa, vastapuoli muutti heidän varaustaan seuraavana päivänä lähtevälle toiselle lennolle. Tällaista varauksen muuttamista sen jälkeen, kun lähtöselvitystiskille on saavuttu myöhässä, ei BGH:n näkemyksen mukaan ole pidettävä asetuksen 2 artiklan j alakohdassa tarkoitettuna lennolle pääsyn epäämisestä (ks. BGH:n tuomio 30.4.2009 – Xa ZR 78/08, NJW 2009, s. 2740, 2742, 20 kohta).

Myöskään tästä seikasta ei, siltä osin kuin on nähtävissä, ole olemassa unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöä, joten nämä kysymykset esitetään sille ennakkoratkaisun saamiseksi.

4.

Siinä tapauksessa, että lennolle pääsyn epääminen lähtöselvitystiskillä niin myöhäisenä ajankohtana kuin muutamia minuutteja ennen lennon lähtöä ja koneeseen nousun päätyttyä ei kuulu 2 artiklan j alakohdan soveltamisalaan, esiin tulee vielä kysymys siitä, voitaisiinko käsiteltävässä tapauksessa kokonaan luopua nimenomaisen lennolle pääsyn epäämisen olemassaolon vaatimuksesta organisaation vastuun laiminlyönnin perusteella ja katsoa, että lentomatkustajalla on yhtä kaikki oikeus korvaukseen asetuksen 7 artiklan 1 kohdan mukaan.

Tähän mennessä ei ole unionin oikeuden kannalta selvitetty, onko käsiteltävänä olevan kaltaisessa tapauksessa, jossa lentomatkustajat ovat ajoissa (tässä: noin kaksi tuntia) ennen lennon lähtöä olleet lähtöselvitystiskin jonossa, mutta ovat vastaajan puutteellisesti suorittaman organisoinnin (esim. avoimena olevien lähtöselvitystiskien määrä riittämätön, henkilöstövaje, lentomatkustajille ei ole tiedotettu kaiutinkuulutuksin jne.) ja/tai lentoasemalla esiintyvien häiriöiden (esim. kuten tässä vika matkatavarahihnan toiminnassa) vuoksi päässeet vuorollaan lähtöselvitystiskille ajankohtana (tässä: viisi minuuttia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa), jolloin koneeseen nousu on jo päättynyt ja lentomatkustajia ei tämän vuoksi enää kuljetettu, kyseessä asetuksen 2 artiklan j alakohdassa tarkoitettu lennolle pääsyn epääminen.

Asetuksessa säädetään Saksan Bundesgerichtshofin (BGH) edellä mainitun oikeuskäytännön mukaan tosin vain vähimmäisoikeuksista, eikä se kata kaikkia tapauksia, joissa matkustajia ei – mistä syystä hyvänsä – kuljeteta (ks. BGH, päätös 16.4.2013- X ZR 83/12, NJW-RR 2013, s. 1462, 1463; tuomio 30.4.2009 –

Xa ZR 78/08, NJW 2009, s. 2740, 2741 ja sitä seuraavat sivut, 13 kohta ja sitä seuraavat kohdat). Asiaa käsittelevä jaosto on kuitenkin epävarma siitä, luokittelisiko unionin tuomioistuin tällaisen tapauksen, erityisesti lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen tarkoituksen eli lentomatkustajien suojelun korkean tason takaamisen valossa, asetuksen 2 artiklan j alakohdassa tarkoitetun lennolle pääsyn epäämisen alaan.

Tämän puolesta voisi puhua se, että matkustajan vastuu päättyy siihen, että hän on ajoissa lähtöselvitystiskin jonossa, mistä puolestaan alkaa lentoliikenteen harjoittajan vaikutusalue. Matkustaja ei voi tästä ajankohdasta lähtien enää vaikuttaa etenemiseensä jonossa. Lentoliikenteen harjoittaja sen sijaan voi lähtökohtaisesti ohjata lähtöselvityksen organisointia esimerkiksi avaamalla lisää lähtöselvitystiskejä.

Lentoyhtiöiden on järjestettävä toimintansa siten, että ilmoittautumiselle asetettua määräaika noudattanut matkustaja lähtöselvitetään ajoissa ja että hän voi päästä lennolle. Jos tämä ei kuitenkaan onnistu esimerkiksi henkilöstövajeen, tietoliikenteen häiriöiden taikka matkatavaroiden käsittelyssä ilmenevien ongelmien vuoksi ja tästä aiheutuvan pitkän lähtöselvitysjonon vuoksi, tästä on viime sijassa vastuussa lentoliikenteen harjoittaja. Muutoin tämä voisi johtaa siihen, että lentoliikenteen harjoittaja voisi viedä matkustajalta heidän oikeutensa esimerkiksi tarkoituksellisen hitaan lähtöselvityksen avulla (esim. ylivaraustilanteessa) tai ”aiheuttamalla” pitkiä jonoja (esim. avaamalla liian vähän lähtöselvitystiskejä). On lisäksi tavallista, että lentoyhtiö vielä erityisesti kehottaa tai kuuluttaa matkustajia, joiden lennon koneeseen nousu on juuri päättymässä, lähtöselvitykseen, ja tarjoaa siellä ilmoittautuneille matkustajille nopeutetun mahdollisuuden suorittaa lähtöselvitys ajoissa. **[alkup. s. 10]**

Asetuksen 3 artiklan 2 kohdan a alakohdassa mainitun 45 minuutin määräajan pitäisi antaa lentomatkustajalle juuri oikeusvarmuus siitä, milloin hänen viimeistään pitää saapua lähtöselvitykseen voidakseen vaatia oikeuttaan lennolle pääsyyn. Jos tämä kuitenkin riippuisi tosiasiallisesta lähtöselvityksestä, lentomatkustaja tuskin koskaan voisi saada varmasti tietää, milloin hänen on ilmoittauduttava lähtöselvitykseen. Hänen olisi otettava huomioon kaikki ajateltavissa olevat viivästymiset lähtöselvityksessä. Tämä on tuskin mahdollista, koska lentomatkustaja ei voi ennakoita konkreettisesti viivästymisten syitä eikä arvioida asianmukaisesti yksittäisten viivästymisten laajuutta tai kestoja. Lisäksi lentoliikenteen harjoittaja voi tehtyjen varausten perusteella etukäteen arvioida, miten monta lentomatkustajaa kulloisellekin lähtöselvitystiskille todennäköisesti saapuu. Erityisesti on varauduttava siihen, että online-lähtöselvityksen tehneet matkustajat, jotka ovat jo etukäteen maksaneet ruumaan laitettavan matkalaukun, saapuvat lähtöselvitykseen. Jos lentoliikenteen harjoittajan näkökulmasta on odotettavissa esteitä tai ongelmatilanteita lähtöselvityksessä, lentoliikenteen harjoittaja ei myöskään ole suojaton. Tällä on nimittäin vapaus asetuksen 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti ennen tätä kirjallisesti (mukaan lukien sähköisesti) ilmoittaa suurpiirteisesti määritelty ajanjakso, jonka kuluessa lentomatkustajien on saavuttava lähtöselvitykseen.

Siltä osin kuin vastapuoli väittää, että lentomatkustaja, jonka lennon lähtöön on vain vähän aikaa, ei voi vain hiljaa seistä jonossa, vaan hänen tulisi aktiivisesti ilmoittautua lentoyhtiön henkilökunnalle, ja että muutoin hänen voidaan katsoa olevan osavastuussa, todettakoon, että myös tämän näkemyksen puolesta voidaan esittää argumentteja.

Koska unionin tuomioistuin ei tähän mennessä ole antanut tästä seikasta ratkaisua, on myös tämä kysymys esitettävä ennakkoratkaisu saamiseksi.

III.

[kansallista lainsäädäntöä koskevia tietoja]

[– –]

[alkup. s. 11] [– –]

Landgericht Düsseldorf

TYÖASIAKIRJA