

Asia C-918/19

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

16.12.2019

Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:

Landgericht Hamburg (Hampurin alueellinen ylioikeus, Saksa)

Ennakkoratkaisupyyntön esittämispäivä:

9.12.2019

Kantaja ja valittaja:

GDVI Verbraucherhilfe GmbH

Vastaaja ja vastapuoli:

Swiss International Air Lines AG

Landgericht Hamburg

[– –]

Päätös

Asiassa

GDVI Verbraucherhilfe GmbH, [– –] 90402 Nürnberg

– kantajana ja valittajana –

[– –]

vastaan

SWISS International Air Lines AG, [– –] 4052 Basel, Sveitsi

– vastaajana ja vastapuolena –

[– –]

Landgericht Hamburg on tehnyt 9.12.2019 [– –] seuraavan päätöksen

- I. Asian käsittelyä lykätään.
- II. Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan mukaisesti seuraavat kysymykset 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 parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 (EUVL 2004, L 46, 17.2. **[alkup. s. 2]** 2004, s. 1 ja sitä seuraavat sivut) sekä lentoliikenteestä 21.6.1999 tehdyn Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton sopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna 26.11.2010 tehdyllä yhteisön ja Sveitsin lentoliikennekomitean päätöksellä N:o 2/2010, tulkinnasta:

1. Onko lentoliikenteestä 21.6.1999 tehtyä Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton sopimusta, sellaisena kuin se on muutettuna 26.11.2010 tehdyllä yhteisön ja Sveitsin lentoliikennekomitean päätöksellä N:o 2/2010, tulkittava siten, että 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 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 261/2004 sovelletaan sen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdan perusteella myös matkustajiin, joiden lento laskeutuu kolmannelta maasta Sveitsissä sijaitsevalle lentoasemalle, josta heidän on tarkoitus lentää tämän jälkeen johonkin jäsenvaltioon?

2. Jos kysymykseen 1 vastataan myöntävästi: Onko jäsenvaltion tuomioistuimien sovellettava tämän lisäksi myös unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöä, jonka mukaan viivästyneiden lentojen matkustajat voidaan rinnastaa peruutettujen lentojen matkustajiin korvausta koskevan oikeuden soveltamiseksi (unionin tuomioistuimen tuomio 19.11.2009, C-402/07 ja C-432/07)?

3. Voiko asetuksen 7 artiklan mukainen oikeus korvaukseen olla olemassa myös silloin, kun lennon saapumisen verrattain vähäisen viivästymisen vuoksi matkustaja ei ehdi suoraan siihen liittyvälle jatkolennolle, minkä vuoksi lopulliseen määräpaikkaan saapuminen viivästyy vähintään kolme **[alkup. s. 3]** tuntia, mutta näistä kummastakin lennosta vastasivat eri lentoliikenteen harjoittajat ja varausvahvistuksen antoi matkanjärjestäjä, joka yhdisti lennot asiakkaalleen?

Perustelut:

1. A. Valittaja vaatii vastapuolelta sille siirrettyjen oikeuksien nojalla kussakin tapauksessa 600,00 euron suuruisia korvauksia 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 46, 7.2.2004, s. 1 ja sitä seuraavat sivut; jäljempänä asetus tai lentomatkestäjien oikeuksista annettu asetus) nojalla. Selvitysaineiston alustavan tutkinnan perusteella valittajalla on asiavaltuus.

2. Molemmat oikeuksien siirtäjät varasivat matkanjärjestäjän välityksellä Bangkok Suvarnagrtui Intl:n lennot Zürichistä 14.5.2016 Hampuriin. Bangkokista Zürichiin lähtevän lennon, jonka vastapuoli suoritti, oli tarkoitus laskeutua Zürichiin kello 19.30. Tämän jatkeeksi oikeuksien siirtäjien oli tarkoitus ottaa kello 20.20 Eurowings-lentoyhtiön lento Hampuriin. On riidatonta, että lento laskeutui Zürichiin vasta kello 20.20. Selvitysaineiston alustavan tutkinnan perusteella oikeuksien siirtäjät eivät päässeet jatkolennoilleen Hampuriin ja he saapuivat Hampuriin seuraavana päivänä kello 10.30 eli 12 tuntia ja 45 minuuttia myöhässä. Vastapuoli, jonka kotipaikka on **[alkup. s. 4]** Sveitsin valaliitossa, siirsi oikeuksien siirtäjien lennon seuraavalle päivälle sekä huolehti heistä paikan päällä ja järjesti heille majoituksen hotellissa.
3. Amtsgericht (paikallinen alioikeus) hylkäsi kanteen. Valittaja on pysyttänyt kannevaatimuksensa valituksessaan. Vastapuoli vaatii valituksen hylkäämistä.
4. B. Valitukseen annettava ratkaisu edellyttää unionin tuomioistuimen vastausta kolmeen ennakkoratkaisukysymykseen.
5. Amtsgericht on ollut sitä mieltä, että unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöä, joka koskee viivästysten rinnastamista peruuttamisiin (unionin tuomioistuimen tuomio 19.11.2009, C-402/07 ja C-432/07), ei voida soveltaa Sveitsin valaliittoon, koska kyseisessä oikeuskäytännössä ei ainoastaan tulkita asetusta vaan siinä on luotu uusi tilanne.
6. Valituksen menestyminen riippuu siten lentomatkestäjien oikeuksista annetun asetuksen sovellettavuudesta ja kyseisen asetuksen 7 artiklan tulkinnasta.
7. I. Lentomatkestäjien oikeuksista annetun asetuksen sovellettavuus riippuu lentoliikenteestä 21.6.1999 tehdyn Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton sopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna 26.11.2010 tehdyllä yhteisön ja Sveitsin lentoliikennekomitean päätöksellä N:o 2/2010 **[alkup. s. 5]** (jäljempänä lentoliikennesopimus), tulkinnasta.
8. 1. Saksalaisten tuomioistuinten kansainvälinen toimivalta perustuu lennon taustalla olevan sopimuksen pääsuorituksen suorituspaikkaan.
9. a) Saksalaisilla tuomioistuimilla on toimivalta tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamista ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla 30.10.2007 tehdyn yleissopimuksen (jäljempänä Luganon yleissopimus), joka tuli voimaan Sveitsin osalta 1.1.2011 (Sveitsin valaliiton virallinen lehti 2010, 5609), 5 artiklan 1 kohdan b alakohdan toisen luetelmakohdan nojalla.

10. b) Saapumispaikkaa on pidettävä myös Luganon yleissopimuksen 5 artiklan 1 kohdan osalta merkityksellisenä palvelulle ominaisten suoritusten suorituspaikkana. Tässä yhteydessä viimeisen lennon saapumispaikalla on merkitystä nyt käsiteltävässä asiassa, koska jatkolento oli suunniteltu siten, ettei kauttakulkulentoasemalla oleskelu ollut pituudeltaan merkittävä (ks. lähtöpaikan osalta päinvastaisessa tapauksessa yksityiskohtaisesti ja siinä mainittuine oikeustapauksineen: Bundesgerichtshofin [liittovaltion ylin tuomioistuin (BGH), Saksa] 9.4.2013 esittämä ennakkoratkaisupyyntö [– –] 9 kohta ja sitä seuraavat kohdat).
11. 2. Valittajan oikeus korvaukseen riippuu siitä, sovelletaanko lentomatrustajien oikeuksista annettua asetusta lentoon, jonka vastapuoli on suorittanut Bangkokista Zürichiin.
12. a) Kyseisen lennon lähtöpaikkana tai määräpaikkana ei ole mikään Euroopan unionin jäsenvaltio **[alkup. s. 6]**. Vastapuoli ei ole myöskään Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittaja. Lentoliikennesopimuksen sekä kyseisen sopimuksen 23 artiklan 4 kohdassa perustetun yhteisön ja Sveitsin lentoliikennekomitean päätöksen N:o 1/2006 (EUVL 2006, L 298/23) ja sitä seuranneen päätöksen N:o 2/2010 (EUVL 2010, L 347/54; Sveitsin virallinen lehti 2011, 205) mukaan lentomatrustajien oikeuksista annettua asetusta sovelletaan 1.12.2006 lähtien kuitenkin myös Sveitsin alueella. Molemmissa päätöksissä mainitaan lentomatrustajien oikeuksista annettu asetus 21.6.1999 tehdyn sopimuksen liitteen osana. Sopimuksen 2 artiklan mukaan sen liitteessä lueteltuja määräyksiä sovelletaan siltä osin kuin ne koskevat lentoliikennettä tai lentoliikenteeseen välittömästi liittyviä kysymyksiä, jotka on mainittu kyseisen sopimuksen liitteessä.
13. b) Tähän mennessä ei ole kuitenkaan vielä otettu kantaa siihen, sovelletaanko kyseistä asetusta myös sellaisiin tilanteisiin, joissa lento lähtee kolmannesta valtiosta, sen määräpaikkana on Sveitsi ja sen suorittaa sveitsiläinen lentoyhtiö.
14. c) Jaosto – kuten Bundesgerichtshof päinvastaisessa tapauksessa, jossa oli kyse lennosta, joka lähti Sveitsin alueelta ja jonka määränpaikka oli kolmannessa valtiossa – on taipuvainen katsomaan, että myös tällaiset lennot kuuluvat asetuksen soveltamisalaan. Bundesgerichtshof on todennut tältä osin (BGH:n 9.4.2013 esittämä ennakkoratkaisupyyntö [– –] 23 kohta ja sitä seuraava kohta) seuraavaa:
15. ”Lentoliikennekomitean päätöksessä N:o 2/2010 uudelleen laaditun lentoliikennesopimuksen liitteen toisessa luetelmakohdassa todetaan, että kun liitteessä mainituissa säädöksissä viitataan [kyseisen sopimuksen soveltamiseksi] Euroopan yhteisön tai **[alkup. s. 7]** Euroopan unionin jäsenvaltioihin, viittausten katsotaan koskevan myös Sveitsiä. Lentomatrustajien oikeuksista annetun asetuksen 3 artiklan 1 kohtaa voitaisiin näin ollen soveltaa sillä tavoin, että [kyseiseen asetukseen perustuvien oikeuksien kannalta] on riittävää, kun lennon

lähtöpaikka tai – jos lentoliikenteen harjoittajan kotipaikka on Euroopan unionissa tai Sveitsissä – saapumispaikka on Sveitsissä.

16. Lentoliikennesopimuksen ja sen liitteen tällainen tulkinta vastaa sen sanamuodon lisäksi myös tämän sopimuksen johdanto-osassa muotoiltua päämäärää yhdenmukaistaa lentoliikennettä koskevat säännökset Euroopassa, mukaan lukien Sveitsin alue. Sen mukaan [lentoliikenneyritysten] on voitava ja niiden täytyy toimia Sveitsissä samoilla edellytyksillä kuin Euroopan unionin jäsenvaltioissa. Kuluttajia ja [lentoliikenneyritysten] asiakkaita koskevan laatustandardin pitäisi olla sama Sveitsissä ja niillä tulisi siis olla samat oikeuden Sveitsissä sijaitseviin yhtiöihin ja Euroopan unionin jäsenvaltioissa sijaitseviin yhtiöihin nähden, ja [lentoliikenneyritysten] kilpailunedellytysten pitäisi puolestaan olla samoja. Näin ollen ei olisi yhteensopivaa soveltaa lentomatkestajien oikeuksista annettua asetusta vain sellaisiin matkustajiin, jotka lentävät Sveitsin alueelta Euroopan unionin jäsenvaltiossa sijaitsevalle lentoasemalle. Lentomatkestajien oikeuksista annetun asetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaan asetusta sovelletaan nimittäin matkustajiin, jotka lentävät Euroopan unionin lentoasemalta kolmanteen valtioon.”
17. Tämän lisäksi kyseessä on usein – kuten esillä olevassa asiassa – läheinen liittymäkohta **[alkup. s. 8]** Euroopan unioniin. Nyt käsiteltävässä asiassa oikeuksien siirtäjät halusivat lähteä suoraan viivästyneen lennon jälkeen jatkolennolla Euroopan unioniin eli Hampuriin. Asetuksessa itsessään liitetään erityisesti myös esillä olevassa asiassa merkityksellisen lentomatkestajien oikeuksista annetun asetuksen 7 artiklassa säädetyn korvauksen suuruuden laskemisen osalta useita lentoja yhteen siten, että siinä annetaan merkitystä lopulliselle määräpaikalle. Jos asetuksen soveltamisala halutaan tällaisissa tapauksissa rajoittaa koskemaan – kuten Sveitsissä osittain omaksutussa näkemyksessä – vain sellaisia lentoja, jotka lennetään Sveitsistä Euroopan unioniin, tämä johtaisi vastoin tahtoa siihen, että matkustajia kohdellaan epäyhdenvertaisesti sen mukaan, lähtevätkö he tämän jälkeen suoraan jatkolennolla johonkin jäsenvaltioon (ks. kyseisestä argumentista yksityiskohtaisesti BGH:n 9.4.2013 esittämä ennakkoratkaisupyyntö [– –], 28 ja sitä seuraava kohta).
18. II. Valittajan oikeus korvaukseen riippuu myös siitä – jos ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen vastataan myöntävästi –, kuuluuko asetuksen sovellettavuuden piiriin myös unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntö, jonka mukaan viivästyneiden lentojen matkustajat voidaan rinnastaa peruutettujen lentojen matkustajiin korvausta koskevan oikeuden soveltamisen kannalta, kun he saapuvat lopulliseen määräpaikkaansa vähintään kolme tuntia lentoliikenteen harjoittajan ilmoittamaa aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin.
19. 1. Tähän kysymykseen vastataan Saksan oikeuskäytännössä [– –], johon vastapuoli yhtyy, osittain kieltävästi. Lentoliikennesopimuksen 1 artiklan 2 kohdan **[alkup. s. 9]** mukaan määräpäivän eli 2.6.1999 jälkeen annettavat tuomiot ja asetukset toimitetaan tiedoksi Sveitsin valaliitolle, jotta ne voidaan

tunnustaa siellä ja jotta sekakomitea voi hyväksyä ne. Näin ei ole tehty unionin tuomioistuimen 19.11.2009 asioissa C-402/07 ja C-432/07 antaman tuomion ja sitä seuranneiden tuomioiden osalta. Juuri edellä mainitut tuomioistuimet päättävät tämän perusteella, etteivät ne voi katsoa tapauksissa, joissa on nostettu kante sveitsiläistä lentoliikenteen harjoittajaa vastaan, että kyseinen oikeuskäytäntö voisi perustella oikeuden syntymisen, vaan tämä oikeus voidaan perustaa yksinomaan asetuksen sanamuotoon. Sellaisen unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön soveltaminen, joka perustuu joka tapauksessa analogisesti asetuksessa säänneltyihin oikeuksiin, merkitsee niiden mukaan huomattavaa puuttumista Sveitsin valaliitolla olevaan valtion itsemääräämisoikeuteen [– –].

20. 2. Tuomioistuin on taipuvainen tarkastelemaan asiaa eri tavalla. Sen mielestä sveitsiläisten tuomioistuinten ei todellakaan olisi sovellettava edellä mainittua unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöä, joka koskee niin sanottua pitkäaikaista viivästystä [– –]. Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin ei ole kuitenkaan sveitsiläinen tuomioistuin vaan jäsenvaltion tuomioistuin, ja sen on tämän johdosta noudatettava kyseisen asetuksen osalta annettua oikeuskäytäntöä, jos asetusta sovelletaan sveitsiläiseen lentoliikenteen harjoittajaan. Muussa tapauksessa jäsenvaltioiden tuomioistuinten olisi sovellettava samaa asetusta muutoin toisiinsa rinnastettaviin tilanteisiin eri tavalla sitä riippuen, **[alkup. s. 10]** onko vastaaja lentoliikenteen harjoittaja, jonka kotipaikka on Sveitsin valaliitossa, vai lentoliikenteenharjoittaja, jonka kotipaikka on unionissa. Tämä olisi kuitenkin vastoin lentoliikennekomitean päätöksessä N:o 2/2010 uudelleen laaditun lentoliikennesopimuksen liitteen toista luetelmakohtaa, jonka mukaan silloin, kun asetuksessa viitataan unionin jäsenvaltioihin, viittausten on katsottava koskevan (myös) Sveitsin valaliittoa.
21. III Oikeus korvaukseen riippuu lopulta lentomatkestajien oikeuksista annetun asetuksen 7 artiklan tulkinnasta eli siitä, onko kyseinen oikeus olemassa myös silloin, kun matkanjärjestäjä on yhdistänyt molemmat lennot ja eri lentoliikenteen harjoittajat suorittavat ne.
22. 1. Ei siis voida katsoa, ettei valittajalla ole oikeutta korvaukseen sen perusteella, että molemmat lennot ovat lähteneet aikataulun mukaisesti ja että vain ensimmäinen lento on viivästynyt ja kyseinen viivästys on ollut alle kolme tuntia.
23. Bangkokin ja Zürichin sekä Zürichin ja Hampurin välisten lentojen osalta kyse on tosin kahdesta erillisestä asetuksesta tarkoitetusta lennosta (ks. tältä osin yksityiskohtaisesti BGH:n 19.7.2016 esittämä ennakkoratkaisupyyntö [– –] 17 kohta). Kun erillisten lentojen osalta on kuitenkin kyse suorista jatkolentoista ja ensimmäisen lennon viivästyminen johtaa – kuten esillä olevassa tapauksessa – siihen, että matkustajat myöhästyvät jatkolennolta, matkustajalla voi myös tässä tapauksessa olla oikeus saada korvausta. Korvauksen saaminen edellyttää unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön (tuomio 19.11.2009, Sturgeon ym., C-407/07 ja C-432/07, Kok. 2009, 1-10923, [– –] 40 kohta ja sitä seuraavat kohdat; tuomio 23.10.2012 **[alkup. s. 11]** Nelson ym., C-581/10 ja C-629/10, [– –] 28 kohta ja sitä seuraavat kohdat) ja Bundesgerichtin oikeuskäytännön ([– –] unionin

- tuomioistuimelle 19.7.2016 esitetty ennakkoratkaisupyyntö [– –] 14 kohta) mukaan, että asetuksen 2 artiklan h alakohdassa tarkoitettuun lopulliseen määräpaikkaan saavutaan yli kolme tuntia myöhemmin. Kyseinen oikeus ei edellytä sitä, että vaatimukset, jotka koskevat lentomatrustajien oikeuksista annetun asetuksen 6 artiklan 1 kohdan a–c alakohdassa tarkoitettua lennon viivästymistä aikataulun mukaisesta lähtöajastaan, täytyvät (unionin tuomioistuimen tuomio 26.2.2013, Folkerts, C-11/11 [– –], 37 kohta).
24. Esillä olevassa asiassa tilanne on tällainen; erityisesti on todettava, että näiden kummankin lennon väliin jäi vain hyvin lyhyeksi suunniteltu oleskelu Zürichissä.
25. 2. Esillä olevassa asiassa vastapuoli ei kuitenkaan itse ole yhdistänyt lentoja, ja se toteutti niistä vain ensimmäisen, viivästyneen lennon. Lennot yhdisti sitä vastoin matkanjärjestäjä.
26. Vastaavanlainen tapaus saatettiin Bundesgerichtshofin käsiteltäväksi Landgericht Hamburgin [– –] antamaa tuomiota koskevassa valitusasiassa [– –]. Bundesgerichtshof lykkäsi asian käsittelyä ja esitti unionin tuomioistuimelle lentomatrustajien oikeuksista annetun asetuksen tulkinnasta ennakkoratkaisukysymyksen, joka on olennaisilta osin sama kuin nyt käsiteltävässä asiassa. Bundesgerichtshof peruutti kuitenkin ennakkoratkaisukysymyksen sen jälkeen, kun vastapuoli oli hyväksynyt valittajan vaatimukset sen ratkaistavana olevassa asiassa. Bundesgerichtshof (19.7.2016 esitetty ennakkoratkaisupyyntö [– –] 27 kohta ja sitä seuraavat kohdat) oli todennut tältä osin seuraavaa:
27. ”d) Lentomatrustajien oikeuksista annetun asetuksen 7 artiklan merkityksestä ja tarkoituksesta voisi seurata, että oikeus korvaukseen on olemassa vain **[alkup. s. 12]** silloin, kun lentoliikenteen harjoittaja, joka on aiheuttanut viivästymisen lopullisessa määräpaikassa, on hyväksynyt peräkkäisten lentojen yhdistelmän antamalla tai hyväksymällä varausvahvistuksen. Tätä kysymystä ei ole selvitetty lopullisesti unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä.
28. aa) Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä voidaan päätellä, että oikeus korvaukseen voi olla joka tapauksessa silloin, kun useita peräkkäisiä lentoja varataan siltä lentoliikenteen harjoittajalta, jolta korvauksen maksamista vaaditaan.
29. Ratkaisuisissa, joissa oikeus korvaukseen oli seurausta siitä, että suora jatkolento saapui määräpaikkaan viiveellä, peräkkäiset lennot oli varattu siltä lentoliikenteen harjoittajalta, jolta korvausta vaadittiin pääasiassa (Folkerts, [– –] 18 kohta; tuomio 4.10.2012, Rodriguez Cachafeiro ym., C-321/11, [– –] 10 ja 34 kohta). Unionin tuomioistuimen muut ratkaisut, joissa asetuksessa tarkoitettua lennon käsitteellä on ollut merkitystä, koskevat myös tapauksia, joissa matkustaja on varannut kaikki merkitykselliset lennot siltä lentoliikenteen harjoittajalta, jolta hän myöhemmin vaatii korvausta (ks. tuomio Emirates Airlines [– –] 13 kohta, tuomio Sturgeon ym. [– –] 11 kohta; tuomio Nelson ym. [– –] 15 kohta).

- bb) Nyt käsiteltävässä asiassa ei ole kyse tällaisesta tilanteesta.
31. Toisen asteen tuomioistuimen toteamusten mukaan eri lentoliikenteen harjoittajat **[alkup. s. 13]** vastasivat näistä kummastakin lennosta. Lentoja ei varattu kummaltakaan lentoliikenteen harjoittajalta vaan matkanjärjestäjältä. Matkanjärjestäjä on myös antanut liitteessä K1 esitetyn varausvahvistuksen. Asiaa koskevien toteamusten puuttuessa ei voida lähteä siitä, että vastapuoli on itse kirjoittanut tai hyväksynyt lipun molempia lentoja varten.
32. cc) Tämän tilanteen osalta asetuksesta ja edellä esitetystä unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ei voida tehdä riittävän varmoja päätelmiä.
33. Lentomatrustajien oikeuksista annetun asetuksen 3 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaan asetusta sovelletaan vain, kun matrustajalla on vahvistettu varaus kyseiselle lennolle. Tämä edellyttää kyseisen asetuksen 2 artiklan g alakohdan mukaan sitä, että lentoliikenteen harjoittaja tai matrustajärjestäjä on hyväksynyt ja rekisteröinyt kyseisen varauksen. Tämä voidaan osoittaa saman asetuksen 2 artiklan f alakohdassa tarkoitettulla lipulla, jonka lentoliikenteen harjoittaja tai sen valtuuttama edustaja on kirjoittanut tai hyväksynyt, tai muulla asiakirjalla.
34. Näistä säännöksistä ilmenee kiistatta, että matrustajalla voi olla oikeus korvaukseen lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta myös silloin, kun lentoliikenteen harjoittaja ei tosin osallistunut yksittäiseen varaukseen tai sen vahvistamiseen mutta antoi edustajalle tai matrustajärjestäjälle mahdollisuuden ottaa vastaan ja vahvistaa tällaisia varauksia. Lentoliikenteen harjoittajan on näissä tapauksissa vastattava edustajan tai matrustajärjestäjän varausvahvistuksesta samalla tavoin kuin jos se olisi itse antanut kyseisen vahvistuksen. **[alkup. s. 14]**.
35. Tästä ei kuitenkaan voida yksiselitteisesti päätellä, että lentoliikenteen harjoittajan on vastattava edustajan tai matrustajärjestäjän tekemästä varausvahvistuksesta myös siltä osin kuin se koskee toista lentoa, josta vastaa toinen lentoliikenteen harjoittaja. Tällaisen lennon osalta edustaja tai matrustajärjestäjä tulee ensisijaisesti sen lentoliikenteen harjoittajan tilalle, joka vastaa kyseisestä lennosta. Varauksessa mukana olevien lentoliikenteen harjoittajien näkökulmasta tilanne on siten samankaltainen kuin silloin, jos matrustaja itse tekee useita erillisiä varauksia peräkkäisille lennoille eri lentoliikenteen harjoittajilta. Viimeksi mainitun tapauksen osalta komissio katsoo antamissaan kyseisen asetuksen tulkintaohjeissa, ettei oikeutta korvaukseen ole (komission tulkintaohjeet 10.6.2016, C(2016) 3502 final, s. 18, 4 kohdan d alakohdan A alakohdan ii alakohta).
36. dd) Jaoston käsityksen mukaan eräät seikat puoltavat kuitenkin sitä, että oikeus korvaukseen on myös silloin, kun matrustajärjestäjä on antanut varausvahvistuksen peräkkäisille lennoille.
37. (1) Asetuksessa säädetään varausvahvistuksen eri muodoille lähtökohtaisesti samat oikeudelliset seuraukset. Asetuksen johdanto-osan viidennessä perustelukappaleessa todetaan lisäksi, että myös valmismatrustoihin sisältyvien

lentojen matkustajia olisi suojeltava. Velvollisuus vastata matkanjärjestäjän yhdistämistä lennoista vastaisi lisäksi asetuksen johdanto-osan ensimmäisestä neljänteen perustelukappaleessa määriteltyä tavoitetta eli matkustajien suojelun korkean tason varmistamista sekä kuluttajansuojelun vaatimusten huomioimista ja unionin tuomioistuimen tästä johtamaa periaatetta, jonka mukaan asetuksen säännöksiä, joilla **[alkup. s. 15]** annetaan lentomatkustajille oikeuksia, on tulkittava laajasti (ks. tästä tuomio Sturgeon ym. [– –] 45 kohta), kun taas säännöksessä, joka on poikkeus periaatteesta tai tarkemmin sanottuna poikkeus kuluttajansuojaa koskevista yhteisön säännöistä, käytettyä sanamuotoa on lähtökohtaisesti tulkittava suppeasti (ks. tästä tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/09, Kok. 2008, I-11061 [– –] 17 kohta).

38. (2) Korvausoikeuden myöntäminen on jaoston käsityksen mukaan myös sopusoinnussa sen unionin tuomioistuimen aikaisemmin ilmaiseman näkemyksen kanssa, joka koskee vastuuta varausvahvistuksen myötä hoidettavaksi otetuista palveluista koskevista velvoitteista
39. Siinä tapauksessa, että lentoliikenteen harjoittaja, jolta on varattu kaksi peräkkäistä lentoa, epäilee jälkimmäiselle lennolle pääsyn arvioituaan, ettei matkustaja ehdi kyseiselle lennolle ensimmäisen lennon viivästymisen vuoksi, matkustajalla on unionin tuomioistuimen mukaan oikeus korvaukseen. Se on pitänyt tämän osalta ratkaisevana sitä, että kyseisellä oikeudella on tarkoitus hyvittää haittoja, joita syntyy vähintään kolmen tunnin peruuttamattomasta ajan menetyksestä, ja että lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on joka tapauksessa vastattava näistä haitoista, kun on osoitettu, että ajanmenetyks johtui siitä – joko siksi, että lentoliikenteen harjoittaja on vastuussa liikennöimänsä ensimmäisen lennon viivästymisestä, tai siksi, että se on olettanut virheellisesti, etteivät kyseiset matkustajat ehtisi ilmoittautumaan ajoissa portilla päästäkseen jatkolennolle, tai siksi, että se on myynyt lippuja peräkkäisille lennoille, joiden osalta käytettävissä ollut aika ehtiä jatkolennolle oli riittämätön (tuomio **[alkup. s. 16]** Rodríguez Cachafeiro ym. [– –] 34 kohta) .
40. Ainakin matkustajan, jota oikeudella korvaukseen suojellaan, näkökulmasta tilanne on joka tapauksessa vastaava silloin, kun lentoliikenteen harjoittaja ei tosin ole itse kirjoittanut tai hyväksynyt lippuja peräkkäisille lennoille mutta on antanut matkanjärjestäjälle mahdollisuuden kirjoittaa tällaisia lippuja ja tässä yhteydessä myös yhdistää lentoja, joista vastaavat eri lentoliikenteen harjoittajat.
41. ee) Kaikesta huolimatta jaosto katsoo, ettei se voi itse ratkaista asiaa.
42. Unionin tuomioistuimen kehittämien periaatteiden soveltaminen vastaavasti nyt käsiteltävässä tilanteessa vaikuttaa edellä esitetyistä syistä tosin mahdolliselta. Se ei kuitenkaan ilmene kiistattomasti unionin tuomioistuimen tähänastisesta oikeuskäytännöstä.”
43. C. Jaosto katsoo, ettei valittajan valitusta voida näin ollen ratkaista ilman ennakkoratkaisukysymykseen annettua vastausta.

[--]

TYÖASIAKIRJA