

Tunnistetiedot poistettu

Käännös

C-616/23 – 1

Asia C-616/23

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

6.10.2023

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfin alueellinen alioikeus, Saksa)

Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

4.9.2023

Kantajat ja valittajat:

TA

ET

VB

CI

Vastaja ja vastapuoli:

British Airways Plc

[– –] Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfin alueellinen alioikeus, Saksa)

Välipäätös

Asiassa

1. TA, [– –] Cottbus,
2. ET, [– –] Cottbus,
3. lapsi VB, [– –] Cottbus,

4. lapsi CI, [– –] Cottbus,

kantajina ja valittajina,

[– –]

vastaan

British Airways PLC, [– –], Harmondsworth, [– –] Yhdistynyt kuningaskunta,

vastaajana ja vastapuolena,

[– –]

Landgericht Düsseldorfin 22. siviilijaosto on tehnyt

4.9.2023

[– –] seuraavan välipäätöksen:

asian käsittelyä lykätään.

Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan ensimmäisen kohdan b alakohdan ja kolmannen kohdan nojalla seuraavat unionin oikeuden tulkintaa koskevat kysymykset:

1.

Onko lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohtaa ja 7 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että matkustajalla on oikeus korvaukseen pitkäaikaisesta viivästyisestä lopullisessa määräpaikassa, jos hän myöhästyy liityntälennolta lennolla, johon liittyy jatkolento, vaikka syöttölento suoritettiin ajallaan ja viivästyminen lopullisessa määräpaikassa johtui siitä, että tosiasiallinen vaihto aika lentoasemalla lentokoneen ovien avaamisen ja koneeseen nousun päättymisen välillä oli riittämätön, jotta liityntälennolle olisi ehtinyt ajoissa, kun otetaan huomioon saapumis- ja lähtöporttien väliset etäisyydet sekä passi- ja turvatarkastukset?

2.

Jos ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen vastataan myöntävästi: Jos on riidanalaista, johtuuko liityntälennolta myöhästyminen matkustajan tuottamuksesta (esim. matkustajan viivytystä), kuuluuko todistustaakka lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle vai onko matkustajan osoitettava, ettei hän ole toiminut tuottamuksellisesti? Mikä merkitys on tässä yhteydessä syöttö- ja liityntälennon välisen ns. vähimmäisvaihtoajan (Minimum Connection Time, MCT) noudattamisella?

3.

Onko lentomatikustajien oikeuksista annetun asetuksen 8 artiklan 1 kohdan b alakohtaa tulkittava siten, että matkustajalla, jonka lennon voidaan perustellusti arvioida saapuvan lopulliseen määräpaikkaansa vähintään kolme tuntia viivästyneenä, on peruutetun lennon matkustajien tapaan oikeus lentomatikustajien oikeuksista annetun asetuksen 6 artiklan 1 kohdan sanamuodon mukaisia oikeuksia pidemmälle menevään uudelleenreititykseen siten, että hän pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla mahdollisimman pian lopulliseen määräpaikkaansa, ja jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ei noudata näitä velvollisuuksia, sen on korvattava matkustajalle tästä uudelleenreititetystä lennosta aiheutuneet kustannukset?

Perustelut:

I

Valittajilla oli vahvistettu varaus lennolle, jonka vastapuolen oli tarkoitus suorittaa 15.9.2019 Dubaista Lontoon kautta Düsseldorfin (lennon numerot: BA 106 ja BA 936). Syöttölennon BA 106 Dubaista Lontooseen oli tarkoitus laskeutua aikataulun mukaan klo 6.15 paikallista aikaa. Syöttölenno lähti ajallaan ja saapui Lontooseen klo 6.17 paikallista aikaa, eli se viivästy i kaksi minuuttia. Lentokoneen ovet avattiin klo 6.19 paikallista aikaa. Kantajilla oli istuinpaikat rivillä 28. Lentokoneessa oli 210 matkustajaa. Tämän jälkeen liityntälennon BA 936 Lontoosta Düsseldorfin oli tarkoitus lähteä aikataulun mukaan klo 7.25 paikallista aikaa. Liityntälennolla koneeseen nousu alkoi klo 6.45 paikallista aikaa ja päätty i klo 7.05 paikallista aikaa eli 20 minuuttia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa. Liityntälento lähti todellisuudessa klo 7.26 paikallista aikaa minuutin viivästyneenä. Näin ollen lentokoneen ovien avaamisen klo 6.19 paikallista aikaa ja koneeseen nousun päätymisen klo 7.05 paikallista aikaa välinen aika oli 46 minuuttia. Sekä syöttö- että liityntälento suoritettiin terminaalin 5 kautta. Lontoon Heathrow'n lentoasemalla vähimmäisvaihto aika lennoilla, joiden saapumis- ja lähtöterminaalit ovat samat, on 60 minuuttia.

Valittajat myöhästyivät liityntälennolta, ja asianosaiset ovat erimielisiä myöhästymisen syistä. Valittajat yöpyivät Lontoossa ja saapuivat lopulliseen määräpaikkaansa vasta seuraavana päivänä itse varaamallaan easyjet-lentoyhtiön lennolla.

[– –] [Valittajien väitteet, jotka toistetaan yksityiskohtaisesti jäljempänä.]

Ensimmäinen, kolmas ja neljäs valittaja – toisena mainittu valittaja peruutti ensimmäisessä oikeusasteessa nostamansa kanteen – vaativat kukin 600,00 euron suuruista korvausta. Lisäksi he vaativat korvaamaan 265,00 euron hotellikustannukset, 115,63 euron kuljetuskustannukset lentokentältä hotelliin ja takaisin, 9,50 euron ateriakustannukset ja 871,90 euron kustannukset korvaavasta lennosta eli yhteensä 1 262,03 euroa.

Vastapuoli kiistää valittajien vaatimukset. [– –] [Vastapuolen väitteet, jotka toistetaan yksityiskohtaisesti jäljempänä.]

Asiaa ensimmäisenä oikeusasteena käsitellyt Amtsgericht hylkäsi [– –] kanteen 27.3.2023 antamallaan tuomiolla [– –].

Ensimmäinen, kolmas ja neljäs valittaja valittivat tästä ensimmäisen asteen tuomioistuimen tuomiosta.

Valittajat vaativat nyt toisen asteen tuomioistuimessa, [– –] että vastapuoli velvoitetaan maksamaan heille kullekin 600,00 euroa korkoineen [– –] ja ensimmäiselle valittajalle lisäksi 1 262,03 euroa korkoineen [– –][– –].

Vastapuoli puolustaa ensimmäisessä oikeusasteessa annettua tuomiota.

II

Kanteen menestyminen riippuu vastauksista päätösosassa esitettyihin kysymyksiin.

Erityisesti voidaan todeta seuraavaa:

1.

Lentomatkestajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja 7 artiklan 1 kohdan ensimmäisen virkkeen c alakohdan nojalla kullakin valittajalla voisi ensinnäkin olla oikeus 600 euron korvaukseen pitkäaikaisesta viivästymisestä.

a)

Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan lentomatkestajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohtaa ja 7 artiklan 1 kohtaa vastaavasti sovellettaessa matkestajilla on oikeus korvaukseen, jos he saapuvat lopulliseen määräpaikkaansa vähintään kolme tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin (ks. tuomio 19.11.2009, *Sturgeon v. Condor*, C-402/07, [– –] ja tuomio 23.10.2012, *Nelson v. Lufthansa*, C-581/10 [– –]). Jos tähän lopulliseen määräpaikkaan ei pääse suoralla lennolla – kuten nyt tarkasteltavassa asiassa – vaan toisiinsa suoraan liittyvillä lennoilla (lentomatkestajien oikeuksista annetun asetuksen 2 artiklan h alakohta), lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan velvollisuus maksaa korvaus pitkäaikaisen viivästymisen johdosta ei edellytä, että lähtö viivästyi kyseisen asetuksen 6 artiklassa säädetyn keston verran. Ratkaisevana perusteena on pikemminkin se, onko viimeisen lennon määräpaikka saavutettu vähintään kolme tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin (ks. tuomio 26.2.2013, *Air France v. Folkerts*, C-11/11 [– –]).

Aikataulun mukaan valittajien olisi pitänyt saapua lopulliseen määräpaikkaansa Düsseldorfin 15.7.2019 liityntälennolla BA 936 klo 9.45 paikallista aikaa. Syöttölenno BA 106 oli vain kaksi minuuttia myöhässä, mutta valittajat myöhästivät kuitenkin liityntälennoltaan BA 936. [– –] Unionin tuomioistuin on

asettanut pitkäaikaisista viivästyksistä maksettavan korvauksen edellytykseksi ainoastaan sen, että lento saapuu lopulliseen määräpaikkaansa vähintään kolme tuntia viivästyneenä, mikä tässä tapauksessa täyttyy ongelmitta. Tuomiossa Folkerts tilanne oli kuitenkin se, että syöttölento [– –] oli myöhässä kaksi ja puoli tuntia, ja oli riidatonta, että kyseiset matkustajat jäivät liityntälennoltaan pois syöttölennon myöhästymisen vuoksi (ks. tuomio 26.2.2013, Air France v. Folkerts, C-11/11[– –]). Nyt tarkasteltavassa asiassa syöttöliikenne myöhästyi kuitenkin vain kaksi minuuttia, mikä ei selvästikään ollut (yksin) syynä liityntälennolta myöhästymiseen.

Valittajat väittävät, että vaihtoaika oli riittämätön, jotta he olisivat ehtineet liityntälennolle. He eivät viivytelleet vaan etenivät ripeästi lähtöportille. Vastapuolen henkilökunta oli tietoinen lyhyestä vaihtoajasta ja pyrki viemään valittajat suoraan lentokoneesta liityntälennon lähtöselvitykseen nopeutettua reittiä pitkin. Se ei kuitenkaan johtanut haluttuun tulokseen. Lisäturvataarkastuksen vuoksi he eivät enää ehtineet liityntälennolle. Vastapuoli väittää, että valittajat myöhästyi liityntälennolta omasta syystä. Vastapuolen mukaan 60 minuutin vähimmäisvaihtoaikaa noudatettiin. Se väittää, että liityntälennolle oli ehtinyt kaksi muuta matkustajaa, joille myös oli varattu liityntälento Düsseldorfin ja jotka olivat istuneet Dubaista tulevassa koneessa kymmenen riviä (rivillä 38) kantajien (rivillä 28) takana. Valittajat eivät näin ollen olleet selvästikään kiirehtineet riittävästi.

b)

Näin ollen on kyseenalaista, onko matkustajilla oikeus korvaukseen lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen 7 artiklan 1 kohdan nojalla silloinkin, jos useasta lento-osuudesta muodostuvan lentoyhteyden syöttölento suoritetaan ajoissa, mutta matkustajat myöhästyi silti liityntälennolta ja väittävät, että vaihtoaika ei kyseisessä tapauksessa ollut riittävä, jotta he olisivat ehtineet liityntälennolle ajoissa, ja siksi heidän lentonsa saapui lopulliseen määräpaikkaan pitkäaikaisesti viivästyneenä eli yli kolme tuntia myöhässä.

Saksan Bundesgerichtshof (liittovaltion ylin tuomioistuin) on todennut, että pyörätuolista riippuvaisella matkustajalla, joka myöhästyi liityntälennoltaan, koska hänelle ei mahdollistettu ensisijaista pääsyä lennolle lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen 11 artiklan 1 kohdan vastaisesti, on oikeus korvaukseen pitkäaikaisesta viivästyisestä lopulliseen määräpaikkaan saapumisessa (ks. BGH:n tuomio 20.6.2023 – X ZR 84/22, NJW 2023, s. 2487). Bundesgerichtshof totesi tältä osin, että unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan pitkäaikaisesta viivästyksestä johtuva korvausvaatimus edellyttää ainoastaan kolmen tunnin viivästyistä lopulliseen määräpaikkaan saapumisessa. Sen mukaan pitkäaikaiseen viivästykseen perustuvan korvausvaatimuksen edellytyksenä on tosin se, että lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on aiheuttanut viivästyksen velvoitteiden vastaisella menettelyllä. Korvausvaatimus on kuitenkin mahdollinen paitsi tilanteissa, joissa matkustaja ei ole ehtinyt liityntälennolle syöttölennon myöhästymisen vuoksi (kuten tuomiossa Folkerts),

myös muissa tilanteissa, joissa lentoyhtiön moititaan aiheuttaneen myöhästymisen (BGH, edellä mainittu tuomio, 20 ja 21 kohta).

Saksalaisten alemman asteen tuomioistuinten oikeuskäytännössä ja oikeuskirjallisuudessa vallitsevan käsityksen mukaan riittää, että matkustajan lento tosiasiallisesti saapuu määräpaikkaansa vähintään kolme tuntia viivästyneenä. Matkustajan ei tarvitse osoittaa viivästymisen syytä. Sitä, onko viivästyminen lentoyhtiön syytä, on tutkittava vain lentomatrustajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaisen vastuusta vapautumisen yhteydessä. Tämän käsityksen mukaan lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on osoitettava ja todistettava, ettei se ole vastuussa tapahtuneesta viivästyksestä eli että viivästys ei johdu siitä. Myös liityntälennolta myöhästymisessä, joka johtuu (väitetysti) matkustajan omasta syystä, on kyse lentomatrustajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua poikkeuksellisesta olosuhteesta, koska sekin on lentoliikenteen harjoittajan tavanomaisen toiminnan ulkopuolinen tapahtuma, johon lentoliikenteen harjoittaja ei voi vaikuttaa. Jos näin ollen syöttö- ja liityntälennosta muodostuvan lennon saapuminen lopulliseen määräpaikkaan viivästyy, koska matkustaja ei ehdi liityntälennolle riittävästä vaihtoajasta huolimatta – esimerkiksi siksi, että hän viivyttelee, eksyy riittävästä tiedoista huolimatta tai ei noudata koneeseen nousuaikoja riittävästä ohjeista huolimatta –, kyse on silloinkin poikkeuksellisesta olosuhteesta, jonka perusteella lentoliikenteen harjoittaja vapautuu vastuusta (ks. Amtsgericht Hannoverin tuomio 9.10.2020 – 409 C 503/20, BeckRS 2020, 44160, 17 kohta ja sitä seuraavat kohdat; Amtsgericht Hannoverin tuomio 14.3.2017 – 523 C 12833/16, NJW-RR 2017, s. 951, 952 ja 953, 7 kohta ja sitä seuraavat kohdat ja Amtsgericht Kölnin tuomio 24.10.2016 – 142 C 482/15, BeckRS 2016, 1099; [– –]).

Molempien näkemysten mukaan pitkäaikaisesta viivästymisestä johtuva korvausvaatimus tulee kyseeseen myös silloin, kun – toisin kuin tuomiossa Folkerts, C-11/11 – syöttölennot suoritetaan ajallaan, mutta matkustaja ei ehdi liityntälennolle muista lentoliikenteen harjoittajasta johtuvista syistä ja saapuu lopulliseen määräpaikkaansa vasta vähintään kolme tuntia viivästyneenä.

Tässä esitettyä näkemystä voisi tukea myös se, että unionin tuomioistuimen antaman tuomion Eglitis ym. v. Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija, C-294/10, mukaan lennon suunnittelussa on otettava huomioon riittävä ajallinen liikkumavara (ks. unionin tuomioistuimen tuomio 12.5.2011, Eglitis ym. v. Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija, C-294/10 [– –]). Tämä voisi merkitä sitä, että lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on myös varmistettava, että yhtenä kokonaisuutena varatun syöttö- ja liityntälennon välinen ajallinen liikkumavara on laskettava vaihtolentoaseman erityisten olosuhteiden mukaisesti siten, että matkustajat ehtivät sopivasti liityntälennolle, kun otetaan huomioon lentokoneesta poistumiseen, saapumis- ja lähtöporttien väliseen kulkemiseen sekä turva- ja passintarkastuksiin tavanomaisesti kuluvat ajat.

3.

6

Lisäksi on kyseenalaista, kenellä on korvausvaatimuksen yhteydessä velvollisuus näyttää toteen, että liityntälennolta myöhästymisen johtuu lentoyhtiön syyksi luettavasta virheestä, ja mitä merkitystä niin sanotulla vähimmäisvaihtoajalla on tässä yhteydessä.

Vähimmäisvaihtoaika on lentoasemien määrittelemä vähimmäisaika, joka on välttämätön, jotta kahdesta lennosta muodostuvan lennon yhteydessä vaihto voidaan tehdä onnistuneesti. Kukin lentoaseman pitäjä asettaa ja määrittää nämä ajat kuitenkin itse. Kilpailusyistä lentoaseman pitäjä yleensä aikatauluttaa ajat hyvin tiukasti. Tietokonepohjaisissa varausjärjestelmissä yhdistetään ja tarjotaan nimittäin vain sellaisia lentoja, joissa noudatetaan vähimmäisvaihtoaikaa. Lisäksi tietokonepohjaisissa varausjärjestelmissä lentoyhteydet luokitellaan kokonaiskeston mukaan ja matkustajalle näytetään lentoyhteyden valinnan yhteydessä ensin nopeimmat yhteydet. Käytävissä oleva todellinen vaihtoaika on kuitenkin yleensä huomattavasti lyhyempi. Vähimmäisvaihtoaika tarkoittaa nimittäin aikaa On Blockin (lentokoneen seisontapaikalle saapumisen) ja Off Blockin (seisontapaikalta lähtemisen) välillä, kun taas varsinainen vaihtoaika tarkoittaa aikaa syöttölennoilta poistumisen (ovien avautuminen) ja liityntälennolle nousun päättymisen välillä. Matkustaja ei yleensä voi vaikuttaa siihen, milloin hän poistuu lentokoneesta sitä tyhjennettäessä ja laskeutuuko syöttölennoille seisontapaikalle, josta on linja-autokuljetus lentoasemalle, vai matkustajakäytävän luo. Matkustaja ei myöskään voi vaikuttaa siihen, milloin liityntälennolle pääsy päättyy ja matkustajakäytävä suljetaan. Koneenvaihtoon tosiasiallisesti käytävissä oleva aika on lopulta laskettava siten, että jokaisen matkustajan on mahdollista ehtiä hänelle kohtuullisessa ajassa liityntälennolle. Tämä merkitsee sitä, että aika on laskettava siten, että myös pikkulapsiperheet, liikuntarajoitteiset tai iäkkäät matkustajat selviytyvät saapumis- ja jatkolentokäytävien välisistä reiteistä käsimatkatavaroiden kanssa. Tällöin on otettava huomioon opastukseen sekä passi- ja turvatarkastuksiin varatut ajat. Näin ollen lentokoneen vaihtoon tosiasiallisesti käytävissä oleva aika ei yleensä vastaa sitä vähimmäisvaihtoaikaa, jonka pitäisi riittää vaihtoon lennolta toiselle.

Edellä mainituista syistä jaosto katsoo, että syöttölennon saapumisen ja liityntälennon lähdön välisen vähimmäisvaihtoajan noudattamisen perusteella ei voida tehdä sellaista tyyppitelevää päätelmää (prima facie -näyttö), että liityntälennolta myöhästymisen johtuu tyyppittelyyn perustuvassa tarkastelutavassa matkustajan omasta tuottamuksesta.

Jaoston näkemyksen mukaan matkustajan on vain ilmoitettava ja osoitettava, että hänen lentonsa saapui lopulliseen määräpaikkaan vähintään kolme tuntia viivästyneenä. Lentoyhtiön on sitä vastoin osoitettava ja todistettava, että liityntälennolta myöhästymisen on matkustajan syytä, koska tavanomaisessa tilanteessa matkustajan olisi ollut mahdollista ehtiä liityntälennolle, kun otetaan huomioon kävelymatkat, siirtymisaika sekä passi- ja turvatarkastukset lentoasemalla.

Siltä osin kuin nähtävissä, unionin tuomioistuin ei ole vielä selventänyt, millä edellytyksillä matkustajalla on oikeus korvaukseen, jos hän myöhästyy liityntälennoltaan ja saapuu lopulliseen määräpaikkaansa pitkäaikaisesti viivästyneenä, vaikka syöttölenno laskeutuu ajallaan tai vain hyvin vähän myöhässä, ja jos kahden lennon välistä vähimmäisvaihtoaikaa (MCT) on noudatettu. Tämä kysymys saatetaan näin ollen unionin tuomioistuimen ratkaistavaksi.

2.

Ensimmäinen valittaja vaatii lisäksi lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen 8 artiklan 1 kohdan b alakohdan ja 9 artiklan 1 kohdan nojalla korvausta hotellikustannuksista 265,00 euroa, kuljetuskustannuksista lentokentältä hotelliin ja takaisin 115,63 euroa, ateriakustannuksista 9,50 euroa ja korvaavista lennoista 871,90 euroa eli yhteensä 1 262,03 euroa.

a)

Jos lentoyhtiö rikkoo lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen 8 ja 9 artiklan mukaisia velvoitteita ja jos matkustaja järjestää korvaavan lennon itsenäisesti ja omalla kustannuksellaan, unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan matkustajalla voi olla suoraan näiden säännösten nojalla oikeus vaatia korvausta lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta tältä osin aiheutuneista kustannuksista. Matkustajan ei tarvitse olla aiemmin vedonnut näihin säännöksiin. Tältä osin matkustajalle voidaan kuitenkin korvata vain ne rahamäärät, jotka kunkin yksittäistapauksen olosuhteissa ovat tarpeellisia, asianmukaisia ja kohtuullisia sen korvaamiseksi, että lentoliikenteen harjoittaja ei ole järjestänyt korvaavaa lentoa tai tarjonnut huolenpitoa, minkä arvioiminen kuuluu kansalliselle tuomioistuimelle (ks. tuomio 13.10.2011, Aurora Sousa Rodriguez v. Air France, C-83/10 [– –]; tuomio 31.1.2013, McDonagh v. Ryanair, C-12/11 [– –] ja tuomio 22.4.2021, WZ v. Austrian Airlines, C-826/19, [– –] 69 ja 70 kohta).

b)

Lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan i alakohdan mukaan yli 3 500 kilometrin pituisilla lennoilla, joiden osalta voidaan perustellusti arvioida olevan todennäköistä, että lento viivästyy vähintään neljä tuntia, matkustajalla on oikeus kyseisen asetuksen 9 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaiseen huolenpitoon. Lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan ii alakohdan mukaan matkustajalla on oikeus majoituspaikkaan ja kuljetukseen lentoaseman ja majoituspaikan välillä, kun kohtuuden mukaan odotettavissa oleva lähtöaika on aiemmin ilmoitettua lähtöaikaa seuraava päivä. Matkustajien oikeuksista annetun asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdassa säädetään myös lipusta maksetun hinnan palauttamisesta kyseisen asetuksen 8 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti. Koska nyt tarkasteltavassa asiassa viivästynyt kuljetus oli suunniteltu vasta seuraavalle päivälle, ensimmäisellä valittajalla olisi oikeus saada korvaus

aterioista, kuljetuksesta ja hotellimajoituksesta aiheutuneista kustannuksista. Lentomatikustajien oikeuksista annetun asetuksen 6 artiklassa ei sitä vastoin säädetä lainkaan (lähdön) viivästymisten osalta kyseisen asetuksen 8 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitetusta oikeudesta mahdollisimman nopeaan uudelleenreititykseen.

Jaoston näkemyksen mukaan tämä oikeudellinen tilanne on tuomion Sturgeon antamisesta lähtien ollut yhdenvertaisen kohtelun periaatteen vastainen. Edellä mainitussa tuomiossa todettiin, että matkustajilla, joiden lento viivästyy pitkäaikaisesti, on oikeus korvauksiin lentomatikustajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdasta ja 7 artiklan 1 kohtaa vastaavasti sovellettaessa. Tuomion perusteluissa todettiin, että peruuttaminen ja pitkäaikainen, vähintään kolme tuntia kestävä viivästymisen määräpaikkaan saapumisessa olivat kaikilta osin toisiaan vastaavia tilanteita, ja korostettiin tältä osin yhdenvertaisen kohtelun periaatetta (tuomio 19.11.2009, Sturgeon ym. v. Condor Flugdienst ym., C-402/07 ym. [– –] 60 kohta). Jaoston näkemyksen mukaan matkustajia, joiden lennot viivästyvät pitkäaikaisesti, on kohdeltava kaikilta osin tasapuolisesti paitsi lentomatikustajien oikeuksista annetun asetuksen 7 artiklan 1 kohdan mukaisen korvauksen osalta myös kyseisen asetuksen 8 ja 9 artiklan mukaisen huolenpidon ja ayun osalta, jotta yhdenvertaisen kohtelun periaatetta noudatetaan. Matkustajat, joiden lento on peruutettu, ja matkustajat, joiden lennon voidaan perustellusti arvioida saapuvan vähintään kolme tuntia myöhässä, ovat kaikilta osin samankaltaisessa tilanteessa. Molemmille matkustajille aiheutuu samankaltaisia haittoja.

Tätä näkemystä tukee myös se, että unionin tuomioistuin päätteli tuomiossa LE v. Transportes Aereos Portugueses SA, C-74/19, joka koski lennon pitkäaikaista viivästymistä, että lentomatikustajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaisten kohtuudella edellytettävien toimenpiteiden osalta sovelletaan muun muassa kyseisen asetuksen 8 artiklan 1 kohdan säännöksen perusteella ”lennon pitkäaikaisen viivästymisen tai peruuttamisen kohteena olevien matkustajien kohtuullisen, tyydyttävän ja mahdollisimman nopean uudelleenreitityksen” vaatimusta (ks. tuomio 11.6.2020 – C-74/19 LE v. Transportes Aereos Portugueses SA, [– –] 58 kohta). Tämä tukee sitä, että unionin tuomioistuin on mahdollisesti halunnut myöntää myös matkustajille, joiden lento todennäköisesti viivästyy pitkäaikaisesti, oikeuden uudelleenreititykseen lentomatikustajien oikeuksista annetun asetuksen 8 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti.

c)

Koska valittajat eivät ehtineet liityntälennolle eikä vastapuoli tarjonnut heille korvaavaa lentoa ja koska mahdollisimman pian lähtevä lento oli mahdollista varata vasta seuraavalle päivälle, voitiin perustellusti arvioida, että oli todennäköistä, että valittajien lento saapuu lopulliseen määräpaikkaansa pitkäaikaisesti viivästyneenä yli kolme tuntia myöhässä. Tällaisissa todennäköisissä pitkäaikaisissa viivästymistapauksissa lennosta vastaavan

lentoliikenteen harjoittajan olisi oltava lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen 6 artiklan sanamuotoa laajemmin velvollinen tarjoamaan valittajille mahdollisimman pian tyydyttävä korvaava kuljetus kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 kohdan a alakohtaa ja 8 artiklan 1 kohdan b alakohtaa vastaavasti sovellettaessa, ja jos se ei noudata tätä velvollisuutta, korvaamaan valittajille korvaavasta kuljetuksesta aiheutuneet kustannukset.

Unionin tuomioistuin ei nähtävästi ole selventänyt (tyhjentävästi) tätäkään kysymystä, joten se on saatettava unionin tuomioistuimen ratkaistavaksi.

[–]

TYÖASIAKIRJA