



# Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (yhdeksäs jaosto)

4 päivänä syyskuuta 2014\*

Ennakkoratkaisupyyntö — Lentoliikenne — Asetus (EY) N:o 261/2004 — 2, 5 ja 7 artikla —  
Oikeus korvaukseen lennon pitkäaikaisen viivästymisen johdosta — Viivästymisen kesto — Käsite  
”saapumisaika”

Asiassa C-452/13,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka Landesgericht Salzburg (Itävalta) on esittänyt 31.7.2013 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 12.8.2013, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

**Germanwings GmbH**

vastaan

**Ronny Henning,**

UNIONIN TUOMIOISTUIN (yhdeksäs jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja M. Safjan sekä tuomarit J. Malenovský (esittelevä tuomari) ja A. Prechal,

julkisasiamies: Y. Bot,

kirjaaja: hallintovirkamies K. Malacek,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 7.5.2014 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- Ronny Henning, edustajanaan Rechtsanwalt A. Skribe,
- Saksan hallitus, asiamiehinään T. Henze ja J. Kemper,
- Euroopan komissio, asiamiehinään W. Mölls ja N. Yerrell,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

\* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

### 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) 2, 5 ja 7 artiklassa tarkoitettua käsitteä ”saapumisaika” tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa vastakkain ovat lentoliikenteen harjoittaja Germanwings GmbH (jäljempänä Germanwings) ja Ronny Henning ja jossa on kyse tämän liikenteenharjoittajan kieltäytymisestä suorittaa korvaus sen Köln/Bonnin (Saksa) lentokentälle saapuneen lennon väitetystä viivästymisestä.

#### Asiaa koskevat oikeussäännöt

- 3 Asetuksen N:o 261/2004 2 artiklassa, jonka otsikko on ”Määritelmät”, säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan

--

- 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.”

- 4 Saman asetuksen 5 artiklassa, jonka otsikko on ”Peruuttaminen”, säädetään seuraavaa:

”1. Jos lento peruutetaan:

--

- c) matkustajalla on oikeus saada lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan mukaisesti, paitsi jos

--

- iii) matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta alle seitsemän päivää ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja tarjottu uudelleenreititystä, jonka mukaan hänen olisi lähdettävä korkeintaan tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa tai hän saapuisi määräpaikkaan alle kaksi tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin.

--

3. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa 7 artiklan mukaista korvausta, jos se pystyy osoittamaan, että peruutus johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.

--”

- 5 Asetuksen N:o 261/2004 6 artiklassa, jonka otsikko on ”Viivästyminen”, säädetään seuraavaa:

”1. Kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja perustellusti arvioi olevan todennäköistä, että lento viivästyy aikataulun mukaisesta lähtöajastaan

- a) vähintään kaksi tuntia lentojen osalta, joiden pituus on enintään 1 500 kilometriä, tai
  - b) vähintään kolme tuntia 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, tai
  - c) vähintään neljä tuntia kaikkien lentojen osalta, joihin ei voida soveltaa a tai b alakohtaa,
- lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle
- i) 9 artiklan 1 kohdan a alakohdassa ja 9 artiklan 2 kohdassa määriteltyä apua, ja
  - ii) kun kohtuuden mukaan odotettavissa oleva lähtöaika on vähintään aiemmin ilmoitettua lähtöaikaa seuraava päivä, 9 artiklan 1 kohdan b alakohdassa ja 9 artiklan 1 kohdan c alakohdassa määriteltyä apua, ja
  - iii) kun viivästyminen kestää vähintään viisi tuntia, 8 artiklan 1 kohdan a alakohdassa määriteltyä apua.

2. Apua on joka tapauksessa tarjottava yllä matkan pituuden mukaisesti vahvistetun ajan kuluessa.”

6 Asetuksen N:o 261/2004 7 artiklassa, jonka otsikko on ”Oikeus korvaukseen”, säädetään seuraavaa:

”1. Jos tähän artiklaan viitataan, matkustajan on saatava seuraavan suuruinen korvaus:

- a) 250 euroa lentojen osalta, joiden pituus on enintään 1 500 kilometriä;

--

2. Jos matkustajalle tarjotaan matkan uudelleenreititystä 8 artiklan mukaisesti siten, että hän pääsee lopulliseen määräpaikkaansa vaihtoehtoisella lennolla, jonka saapumisaika verrattuna alun perin varatun lennon aikataulun mukaiseen saapumisaikaan ei ylitä

- a) enintään 1 500 kilometrin pituisten lentojen osalta kahta tuntia, --

--

lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi alentaa 1 kohdassa säädettyä korvausta 50 prosentilla.

--

4. Edellä 1 ja 2 kohdassa mainitut etäisyydet mitataan isoympyrätamenetelmällä.”

### **Pääasia ja ennakkoratkaisukysymys**

- 7 Henning osti Germanwingsin lentolipun matkustaakseen Salzburgista (Itävalta) Köln/Bonniin. Tämän lipun mukainen lähtöaika Salzburgin lentoasemalta oli 11.5.2012 klo 13.30 ja saapumisaika Köln/Bonnin lentoasemalle samana päivänä klo 14.40. Lentoreitin pituus näiden kahden lentoaseman välillä on isoympyrätamenetelmän mukaan alle 1 500 kilometriä.
- 8 Henningin lentokone lähti myöhässä Salzburgin lentoasemalta 11.5.2012. Saavuttaessa lentokoneen pyörät koskettivat Köln/Bonnin lentoaseman kiitotietä klo 17.38. Lentokone saapui seisontapaikkaansa kuitenkin vasta klo 17.43 eli 3 tuntia 3 minuuttia aikataulun mukaisen saapumisajan jälkeen. Lentokoneen ovet avattiin hieman tämän jälkeen.

- 9 Henning katsoo, että lopullinen määräpaikka saavutettiin yli kolme tuntia aikataulun mukaisesta saapumisajankohdasta viivästyneenä. Hän katsoo näin ollen olevansa asetuksen N:o 261/2004 5–7 artiklan nojalla oikeutettu 250 euron suuruiseen korvaukseen. Germanwings väittää, että todellinen saapumisaika oli ajankohta, jona lentokoneen pyörät koskettivat Köln/Bonnin lentokentän kiitotietä, jolloin viivästyminen aikataulun mukaisesta saapumisajasta olisi vain 2 tuntia 58 minuuttia, joten korvausvelvollisuutta ei ole.
- 10 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoi, että huomioon otettava todellinen saapumisaika on ajankohta, jona lentokoneen ensimmäinen ovi avattiin, jotta matkustajat voivat poistua koneesta. Näin ollen tämä tuomioistuin velvoitti Germanwingsin maksamaan Henningille 250 euron korvauksen. Kyseinen yhtiö valitti tästä ratkaisusta ennakkoratkaisua pyytäneeseen tuomioistuimeen.
- 11 Näissä olosuhteissa Landesgericht Salzburg päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:
- ”Mikä seuraavista ajankohdista on merkityksellinen [asetuksen N:o 261/2004] 2, 5 ja 7 artiklassa käytetyn käsitteen ’saapumisaika’ kannalta:
- a) ajankohta, jona lentokone saa kosketuksen kiitotiehen (touchdown)
  - b) ajankohta, jona lentokone on saapunut seisontapaikkaansa ja pysäköintijarrut on kytketty päälle tai pyöräpukki on asetettu paikoilleen (pysähtymisaika, in-block)
  - c) ajankohta, jona lentokoneen ovi avataan
  - d) ajankohta, jonka osapuolet määrittelevät yksityisautonomian periaatteen mukaisesti.”

### **Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu**

- 12 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy kysymyksellään etenkin, onko asetuksen N:o 261/2004 2, 5 ja 7 artiklaa tulkittava siten, että lentomatkustajille aiheutuneen viivästymisen pituuden määrittämisessä käytetty käsite ”saapumisaika” tarkoittaa ajankohtaa, jona lentokoneen pyörät koskettavat määräpaikan lentoaseman kiitotietä, vai siten, että tämä käsite tarkoittaa ajankohtaa, jona lentokone on saapunut seisontapaikkaansa ja pysäköintijarrut on kytketty päälle tai pyöräpukki on asetettu paikoilleen, vai siten, että mainittu käsite tarkoittaa lentokoneen oven avaamishetkeä, vai siten, että sama käsite tarkoittaa osapuolten sopimuksella määrittelemää ajankohtaa.
- 13 Aluksi on todettava, että mainitussa asetuksessa tarkoitetaan kahta erilaista tilannetta, joissa lento on viivästynyt.
- 14 Yhtäältä tiettyjen tilanteiden, kuten asetuksen N:o 261/2004 6 artiklassa kuvatun lennon viivästymisen, osalta tässä asetuksessa viitataan lennon viivästymiseen aikataulun mukaiseen lähtöaikaan nähden.
- 15 Toisaalta muiden tilanteiden, kuten mainitun asetuksen 5 ja 7 artiklassa tarkoitettujen tilanteiden, osalta siinä viitataan lennon viivästymiseen, joka todetaan saavuttaessa. Näistä artikloista ilmenee, että tällaisen viivästymisen pituuden määrittämiseksi on verrattava lentokoneen aikataulun mukaista saapumisaikaa sen todelliseen saapumisaikaan määräpaikkaansa.

- 16 Asetuksessa N:o 261/2004 ei määritellä tätä todellista saapumisaikaa. Tällöin sekä unionin oikeuden yhtenäinen soveltaminen että yhdenvertaisuusperiaate edellyttävät, että unionin oikeuden sellaisen säännöksen sanamuotoa, joka ei sisällä nimenomaista viittausta jäsenvaltioiden oikeuteen säännöksen sisällön ja ulottuvuuden määrittämiseksi, on tavallisesti tulkittava koko Euroopan unionissa itsenäisesti (ks. vastaavasti tuomio Ekro, 327/82, EU:C:1984:11, 11 kohta).
- 17 Tästä johtuu, että tätä käsitettä ”todellinen saapumisaika” on tulkittava siten, että sitä sovelletaan yhtenäisesti unionissa.
- 18 Näin ollen yksi ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mainitsemista vaihtoehdoista eli se, jonka mukaan asianosaiset määrittelevät mainitun käsitteen sopimuksella, on kaikkien tätä koskevien mainintojen puuttuessa asetuksesta N:o 261/2004 hylättävä saman tien.
- 19 On lisäksi huomautettava unionin tuomioistuimen jo katsoneen, että kun on kyse lentojen pitkäaikaisesta viivästyisestä eli kun viivästys kestää vähintään kolme tuntia, näin viivästyneiden lentojen matkustajilla on niiden matkustajien tavoin, joiden alkuperäinen lento on peruutettu ja joille lentoliikenteen harjoittaja ei voi tarjota uudelleenreititystä asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdassa säädetyin edellytyksin, oikeus korvaukseen saman asetuksen 7 artiklan perusteella, koska myös heille aiheutuu peruuttamatonta ajanmenetystä (ks. vastaavasti tuomio Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, 32 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 20 Lennon aikana matkustajat ovat nimittäin lentoliikenteen harjoittajan ohjeiden ja valvonnan alaisina suljetussa tilassa, jossa heidän viestintämahdollisuutensa ulkomailman kanssa ovat teknisten ja turvallisuussyiden vuoksi huomattavan rajoitetut. Tällaisissa olosuhteissa matkustajat eivät voi hoitaa jatkuvasti henkilökohtaisia, perheeseen liittyviä, sosiaalisia tai ammatillisia asioitaan. He voivat jatkaa tavanomaisia toimiaan vasta lennon päätyttyä.
- 21 Vaikka tällaiset haitat onkin katsottava väistämättömiksi, kun lento ei ylitä aikataulun mukaista kestoja, toisin on viivästyminen tapauksessa, koska edellisessä kohdassa kuvailluissa olosuhteissa vietetty aikataulun mukaisen keston ylittävä aika on ”hukka-aikaa”, kun otetaan huomioon se, etteivät kyseiset matkustajat voi käyttää tätä aikaa toteuttaakseen niitä päämääriä, joiden vuoksi he ovat matkustaneet valitsemaansa määräpaikkaan tietynä ajankohtana.
- 22 Tästä seuraa, että käsite ”todellinen saapumisaika” on ymmärrettävä asetuksen N:o 261/2004 yhteydessä siten, että se vastaa sitä ajankohtaa, jona tämän tuomion 20 kohdassa kuvattu tilanne päättyy.
- 23 Tästä on todettava, että lähtökohtaisesti lentomatkustajien tilanne ei olennaisesti muutu, kun heidän koneensa pyörät koskettavat määräpaikan lentoaseman kiitotietä tai kun tämä lentokone saapuu seisontapaikkaansa ja pysäköintijarrut on kytketty päälle tai pyöräpukki on asetettu paikoilleen, koska matkustajat ovat yhä suljetussa tilassa ja erilaisten rajoitusten alaisia.
- 24 Vasta sillä hetkellä, kun matkustajille annetaan lupa poistua lentokoneesta ja määrätään tätä varten lentokoneen ovien avaamisesta, matkustajat voivat lähtökohtaisesti jatkaa tavanomaisia toimiaan ilman näitä rajoituksia.
- 25 Edellä esitetyillä perusteilla asetuksen N:o 261/2004 2, 5 ja 7 artiklaa on tulkittava siten, että lentomatkustajille aiheutuneen viivästyksen pituuden määrittämisessä käytetty käsite ”saapumisaika” tarkoittaa ajankohtaa, jona ainakin yksi lentokoneen ovi avataan, kun matkustajilla on tällä hetkellä lupa poistua lentokoneesta.
- 26 Tätä päätelmää ei kumota sillä seikalla, että useissa eurooppalaisissa asetuksissa, kuten myös tietyissä Kansainvälisen ilmakuljetusliiton (IATA) asiakirjoissa viitataan käsitteeseen ”todellinen saapumisaika” ajankohtana, jona lentokone saapuu seisontapaikkaansa. Näissä asetuksissa ja asiakirjoissa nimittäin

noudatetaan lentosuunnistuksen sääntöihin ja erityisesti lähtö- ja saapumisaikojen jakamiseen liittyviä päämääriä, jotka ovat erilaisia kuin asetuksen N:o 261/2004 tavoitteet. Vastaavasti niissä annettuja määritelmiä ei voida katsoa merkityksellisiksi, kun tulkitaan vastaavia ilmauksia asetuksessa N:o 261/2004, jonka tarkoituksena on ainoastaan tunnustaa sellaisten matkustajien vähimmäisoikeudet, joille aiheutuu erilaisia haittoja heidän tahtonsa vastaisen lennolle pääsyn epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai viivästymisen johdosta.

- 27 Edellä esitetyillä perusteilla ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 2, 5 ja 7 artiklaa on tulkittava siten, että lentomatkustajille aiheutuneen viivästymisen pituuden määrittämisessä käytetty käsite ”saapumisaika” tarkoittaa ajankohtaa, jona ainakin yksi lentokoneen ovista avataan, kun matkustajilla on tällä hetkellä lupa poistua lentokoneesta.

### **Oikeudenkäyntikulut**

- 28 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin 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 unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (yhdeksäs jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

**Matkustajille heidän lennolle pääsystä 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 2, 5 ja 7 artiklaa on tulkittava siten, että lentomatkustajille aiheutuneen viivästymisen pituuden määrittämisessä käytetty käsite ”saapumisaika” tarkoittaa ajankohtaa, jona ainakin yksi lentokoneen ovista avataan, kun matkustajilla on tällä hetkellä lupa poistua lentokoneesta.**

Allekirjoitukset