



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kolmas jaosto)

22 päivänä marraskuuta 2012*

Lentoliikenne — Matkustajille annettava korvaus ja apu — Lennolle pääsyn epääminen sekä lentojen peruuttaminen tai pitkäaikainen viivästyminen — Kanteen nostamisen määräaika

Asiassa C-139/11,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka Audiencia Provincial de Barcelona (Espanja) on esittänyt 14.2.2011 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 21.3.2011, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Joan Cuadrench Moré

vastaan

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kolmas jaosto),

toimien kokoonpanossa: tuomarit R. Silva de Lapuerta, joka hoitaa kolmannen jaoston puheenjohtajan tehtäviä, K. Lenaerts, E. Juhász, T. von Danwitz ja D. Šváby (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: Y. Bot,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- Joan Cuadrench Moré, edustajanaan abogado J.-P. Mascaray Martí,
- Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, edustajinaan Procuradora M. C. de Yzaguirre y Morer ja abogado J. M. Echegaray Fraile,
- Saksan hallitus, asiamiehinään T. Henze ja J. Kemper,
- Puolan hallitus, asiamiehenään M. Szpunar,
- Euroopan komissio, asiamiehenään K. Simonsson,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

* Oikeudenkäyntikieli: espanja.

on antanut seuraavan

tuomion

- 1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee 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 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 (EUVL L 46, s. 1) tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa ovat vastakkain Joan Cuadrench Moré ja Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (jäljempänä KLM) ja joka koskee KLM:n kieltäytymistä maksamasta Morélle korvausta lennon peruuttamisen seurauksena.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Kansainvälinen oikeus

Varsovan yleissopimus

- 3 Eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtäläistytymisestä Varsovassa 12.10.1929 allekirjoitetun yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna ja täydennettynä 28.9.1955 tehdyllä Haagin pöytäkirjalla, 18.9.1961 tehdyllä Guadalajaran yleissopimuksella, 8.3.1971 tehdyllä Guatemalan pöytäkirjalla sekä 25.9.1975 tehdyllä Montrealin neljällä lisäpöytäkirjalla (jäljempänä Varsovan yleissopimus), 17 artiklan 1 kappaleessa määrätään, että ”rahdinkuljettaja on vastuussa matkustajan kuolemasta tai ruumiinvammasta aiheutuneesta vahingosta ainoastaan sillä edellytyksellä, että kuoleman tai vamman aiheuttanut onnettomuus tapahtui ilma-aluksessa tai ilma-alukseen nousemisen tai siitä poistumisen yhteydessä – –”.
- 4 Varsovan yleissopimuksen 19 artiklassa määrätään seuraavaa:
”Rahdinkuljettaja on vastuussa vahingosta, joka on aiheutunut viivästyksestä matkustajien, matkatavaran tai tavarain ilmakuljetuksessa.”
- 5 Varsovan yleissopimuksen 29 artiklassa määrätään seuraavaa:
”1. Oikeus vahingonkorvaukseen menetetään, jos kannetta ei nosteta kahden vuoden kuluessa siitä päivästä, jona ilma-alus on saapunut määräpaikkaan, tai siitä päivästä, jona ilma-aluksen olisi pitänyt saapua määräpaikkaan, tai siitä päivästä, jona kuljetus on keskeytynyt.
2. Tapa, jolla kyseinen määräaika lasketaan, määräytyy asiaa käsittelevän tuomioistuimen lainsäädännön mukaisesti.”

Montrealin yleissopimus

- 6 Eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistymisestä Montrealissa 28.5.1999 tehty yleissopimus allekirjoitettiin Euroopan yhteisön puolesta 9.12.1999 ja hyväksyttiin sen puolesta 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY (EYVL L 194, s. 38; jäljempänä Montrealin yleissopimus). Kyseinen yleissopimus tuli Euroopan unionin osalta voimaan 28.6.2004. Montrealin yleissopimuksella on kyseisestä ajankohdasta lähtien ja erityisesti jäsenvaltioiden välillä sen 55 artiklan perusteella ollut etusija Varsovan yleissopimukseen nähden.

- 7 Montrealin yleissopimuksen 19 artiklassa määrätään seuraavaa:

”Rahdinkuljettaja on vastuussa vahingosta, joka on aiheutunut viivästyksestä matkustajien, matkatavaran tai tavaran ilmakuljetuksessa. – –”

- 8 Montrealin yleissopimuksen 35 artiklassa, jonka otsikko on ”Kanneoikeuden vanhentuminen”, toistetaan Varsovan yleissopimuksen 29 artiklan sisältö sellaisenaan.

Unionin oikeus

Asetus (EY) N:o 2027/97

- 9 Unionin lainsäätäjä on pyrkinyt lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa 9.10.1997 annetulla neuvoston asetuksella (EY) N:o 2027/97 (EUVL L 285, s. 1) parantamaan lento-onnettomuuksiin joutuneiden matkustajien suojaa ottamalla käyttöön säännöksiä, joilla korvataan jäsenvaltioiden välisessä lentoliikenteessä tietyt Varsovan yleissopimuksen määräykset odotettaessa kyseisen yleissopimuksen kokonaisarviointia ja -tarkistusta.

- 10 Asetuksen N:o 2027/97 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa säädetään yhteisön lentoliikenteen harjoittajien velvollisuudesta suorittaa korvausta matkustajalle onnettomuustapauksissa matkustajan kuolemasta, loukkaantumisesta tai muusta henkilövahingosta johtuvan vahingon vuoksi, silloin kun vahingon aiheuttanut onnettomuus on tapahtunut ilma-aluksessa taikka ilma-alukseen nousemisen tai siitä poistumisen yhteydessä.

– –”

Asetus N:o 261/2004

- 11 Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Jos lento peruutetaan:

– –

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

- 12 Mainitun asetuksen 6 artiklassa säädetään matkustajille lennon viivästymistilanteessa annettavaa apua koskevista lentoliikenteen harjoittajan velvoitteista.

- 13 Saman asetuksen 7 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”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.

– –”

- 14 Missään asetuksen N:o 261/2004 säännöksessä ei täsmennetä määräaika, jossa kanteet mainitulla asetuksella taattujen oikeuksien toteuttamiseksi on nostettava.

Espanjan oikeus

- 15 Asiaan sovellettavassa kansallisessa lainsäädännössä on asetettu 10 vuoden määräaika sellaisten kanteiden nostamiselle, joille ei ole säädetty muuta määräaika.

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymys

- 16 Cuadrench Moré teki varauksen KLM:n lennolle 20.12.2005 Shanghaista (Kiina) Barcelonaan (Espanja). Lento KL 0896, jolla kyseinen vuoro oli määrä toteuttaa, peruutettiin, minkä vuoksi Cuadrench Moré joutui lentämään seuraavana päivänä toisen yhtiön lennolla Münchenin (Saksa) kautta.
- 17 Cuadrench Moré nosti 27.2.2009 KLM:ää vastaan Juzgado Mercantil n° 7 de Barcelonassa kanteen, jolla hän vaati asetuksen N:o 261/2004 perusteella 2 990 euron korvausta koroilla ja kuluilla lisättynä vahingonkorvauksena kyseisen lennon peruuttamisesta.
- 18 KLM esitti, että kanneoikeus oli vanhentunut, koska Varsovan yleissopimuksen 29 artiklan mukainen kahden vuoden määräaika vahingonkorvauskanteen nostamiselle lentoliikenteen harjoittajaa vastaan oli umpeutunut.
- 19 Juzgado Mercantil n° 7 de Barcelona velvoitti 26.5.2009 antamallaan tuomiolla KLM:n maksamaan asetuksen N:o 261/2004 perusteella 600 euron määrän laillisine korkoineen. Kyseinen tuomioistuin hylkäsi tuomiossaan KLM:n esittämän puolustautumisperusteen ja katsoi, ettei käsiteltävään asiaan voida soveltaa Varsovan yleissopimuksen 29 artiklan eikä Montrealin yleissopimuksen 35 artiklan mukaista vanhentumisaikaa, koska kyse oli asetuksesta N:o 261/2004. Mainittu tuomioistuin totesi siitä, ettei kyseisessä asetuksessa ole nimenomaista säännöstä siihen liittyvien kanteiden nostamisen määräajasta, että siltä osin sovellettiin Espanjan säännöstöä.
- 20 Audiencia Provincial de Barcelona, jonka käsiteltäväksi asia saatettiin valituksella, on katsonut, että koska asetuksessa N:o 261/2004 ei ole nimenomaista säännöstä kyseisestä seikasta, asioissa C-344/04, IATA ja ELFAA, 10.1.2006 annetun tuomion (Kok., s. I-403) ja asiassa C-549/07, Wallentin-Hermann, 22.12.2008 annetun tuomion (Kok., s. I-11061), luettuna yhdessä asiassa C-301/08, Bogiatzi, 22.10.2009 annetun tuomion (Kok., s. I-10185) kanssa, perusteella ei voida riittävällä varmuudella määrittää sovellettavaa kanteen nostamisen määräaika.
- 21 Tässä tilanteessa Audiencia Provincial de Barcelona on päättänyt lykätä ratkaisun antamista asiassa ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko [asetusta N:o 261/2004] tulkittava siten, että kanteiden vanhentumisaikoihin liittyvissä kysymyksissä sovelletaan Montrealin yleissopimuksen 35 artiklassa vahvistettua kahden vuoden määräaika, vai onko sovellettavaksi katsottava jokin muu [unionin] oikeuden tai kansallisen oikeuden säännös?”

Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

- 22 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kysymyksellään olennaisilta osin sitä, onko asetusta N:o 261/2004 tulkittava siten, että kyseisen asetuksen 5 ja 7 artiklassa säädetyn korvauksen saamiseksi nostettavien kanteiden määräaika määräytyy Montrealin yleissopimuksen 35 artiklan perusteella, vai määräytyykö se muiden säännösten, erityisesti kunkin jäsenvaltion kanneoikeuden vanhentumista koskevien sääntöjen perusteella.
- 23 Aluksi on muistutettava, että asetuksen N:o 261/2004 5 ja 7 artiklassa tunnustetaan matkustajille lennon peruuttamistilanteessa, joka ei johdu poikkeuksellisista olosuhteista, jotka eivät olisi olleet vältettävissä, vaikka kaikkiin kohtuullisiin toimiin olisi ryhdytty, oikeus kyseessä olevan lennon pituuden ja määrän mukaan määräytyvään korvaukseen, johon kyseessä olevat matkustajat voivat tarvittaessa vedota kansallisissa tuomioistuimissa.
- 24 On riidatonta, ettei asetuksessa N:o 261/2004 ole säännöstä kansallisissa tuomioistuimissa kyseisen asetuksen 5 ja 7 artiklassa säädetyn korvauksen saamiseksi nostettavien kanteiden vanhentumisajasta.
- 25 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan jäsenvaltioiden on unionin säännösten puuttuessa säädettävä sisäisessä oikeusjärjestyksessään menettelysäännöistä sellaisia oikeussuojakeinoja varten, joilla turvataan yksityisillä oikeussubjekteilla unionin oikeuden perusteella olevat oikeudet, ja tällaisten sääntöjen on oltava vastaavuusperiaatteen ja tehokkuusperiaatteen mukaisia (ks. vastaavasti asia C-429/09, Fuß, tuomio 25.11.2010, Kok., s. I-12167, 72 kohta).
- 26 Tästä seuraa, että asetuksen N:o 261/2004 5 ja 7 artiklassa säädettyjen korvausten saamista koskevien kanteiden nostamisen määräaika määritetään kunkin jäsenvaltion kansallisessa oikeudessa, ja tällaisten sääntöjen on oltava vastaavuusperiaatteen ja tehokkuusperiaatteen mukaisia.
- 27 Tällaista toteamusta ei KLM:n väittämän vastaisesti voida kyseenalaistaa sen perusteella, että Varsovan yleissopimuksen 29 artiklassa ja Montrealin yleissopimuksen 35 artiklassa määrätään, että oikeudet kyseisissä yleissopimuksessa tunnustettuihin vahingonkorvauksiin menetetään, jos niitä koskevaa kannetta ei nosteta kahden vuoden kuluessa siitä päivästä, jona ilma-alus on saapunut määräpaikkaan, tai siitä päivästä, jona ilma-aluksen olisi pitänyt saapua määräpaikkaan, tai siitä päivästä, jona kuljetus on keskeytynyt.
- 28 Asetuksen N:o 261/2004 5 ja 7 artiklassa säädetty korvaustoimenpide ei nimittäin kuulu Varsovan ja Montrealin yleissopimusten soveltamisalaan (ks. vastaavasti yhdistetyt asiat C-581/10 ja C-629/10, Nelson ym., tuomio 23.10.2012, 55 kohta).
- 29 Niinpä Varsovan yleissopimuksen 29 artiklan ja Montrealin yleissopimuksen 35 artiklan mukaisen kahden vuoden vanhentumisajan ei voida katsoa soveltuvan erityisesti asetuksen N:o 261/2004 5 ja 7 artiklan nojalla nostettuihin kanteisiin.
- 30 Tätä toteamusta vastaan ei puhu myöskään edellä mainitussa asiassa Bogiatzi annettu tuomio, jossa unionin tuomioistuin totesi, että asetusta N:o 2027/97 on tulkittava siten, että se ei ole esteenä Varsovan yleissopimuksen 29 artiklan soveltamiselle tilanteeseen, jossa matkustaja vaatii todettavaksi, että lentoliikenteen harjoittaja on korvausvastuussa vahingosta, joka kyseiselle matkustajalle on aiheutunut jäsenvaltioiden välisen lennon yhteydessä.
- 31 Tästä on todettava, kuten asetuksen N:o 2027/97, sellaisena kuin se oli voimassa edellä mainitussa asiassa Bogiatzi annetun tuomion tosiseikkojen tapahtumisen aikaan, 1 artiklasta ilmenee, että mainittu asetus koskee lentoliikenteen harjoittajien velvollisuuksia onnettomuustapauksissa, joita koskee myös Varsovan yleissopimuksen 17 artikla.

- 32 Asetuksella N:o 2027/97 oli ainoastaan tarkoitus korvata jäsenvaltioiden välisessä lentoliikenteessä tietyt Varsovan yleissopimuksen määräykset lento-onnettomuuksien uhreiksi joutuneita matkustajia paremmin suojaavilla säännöksillä syrjäyttämättä kuitenkin jäljelle jääneiden määräysten, joihin lukeutuvat erityisesti kyseisen yleissopimuksen 29 artiklan mukaisia vahingonkorvauskanteita koskevat säännöt, soveltamista (ks. vastaavasti em. asia Bogiatzi, tuomion 41–44 kohta). Sitä vastoin asetuksella N:o 261/2004 otetaan käyttöön järjestelmä lentojen viivästymisestä ja peruuttamisesta aiheutuvien haittojen muodostamien vahinkojen korvaamiseksi vakiomuotoisesti ja välittömästi, ja se kuuluu Montrealin yleissopimusta aikaisempaan vaiheeseen ja on näin ollen siihen perustuvaan järjestelmään nähden itsenäinen (ks. vastaavasti em. yhdistetyt asiat Nelson ym., tuomion 46, 55 ja 57 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 33 Esitettyyn kysymykseen on edellä mainitun perusteella vastattava, että asetusta N:o 261/2004 on tulkittava siten, että kyseisen asetuksen 5 ja 7 artiklassa säädetyn korvauksen saamiseksi nostettavien kanteiden määräaika määräytyy kunkin jäsenvaltion kanneoikeuden vanhentumista koskevien sääntöjen perusteella.

Oikeudenkäyntikulut

- 34 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 (kolmas 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 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 261/2004 on tulkittava siten, että kyseisen asetuksen 5 ja 7 artiklassa säädetyn korvauksen saamiseksi nostettavien kanteiden määräaika määräytyy kunkin jäsenvaltion kanneoikeuden vanhentumista koskevien sääntöjen perusteella.

Allekirjoitukset