

Asia C-792/19

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

28.10.2019

Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:

Landgericht Köln (Kölnin alueellinen alioikeus, Saksa)

Ennakkoratkaisupyyntön tekemispäivä:

15.10.2019

Vastaaja ja valittaja:

TUIfly GmbH

Kantaja ja valituksen vastapuoli:

EUflight.de GmbH

[– –]

Landgericht Köln

Päätös

Asiassa

TUIfly GmbH, [– –] Langenhagen,

vastaajana ja valittajana,

[– –]

vastaan

EUflight.de GmbH, [– –] Hampuri,

kantajana ja valituksen vastapuolena,

[– –]

Landgericht Kölnin 11. siviilijaosto

[– –]

on päättänyt seuraavaa:

1. Asian käsittelyä lykätään. [**alkup. s. 2**]
2. Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan nojalla seuraavat kysymykset unionin oikeuden tulkinnasta:

Johtuuko lennon peruuttaminen tai pitkäaikainen viivästyminen saavuttaessa silloin, kun on kyse lakosta, asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista poikkeuksellisista olosuhteista myös siinä tapauksessa, että vaikka lakko ei koskenut suoraan riidanalaista lentoa ja se olisi voitu lentää aikataulun mukaisesti, lento on kuitenkin jouduttu peruuttamaan tai se on myöhästynyt sen vuoksi, että lentoliikenteen harjoittaja on toteuttanut lakon johdosta lentoaikatauluun liittyviä uudelleenjärjestelytoimenpiteitä (tässä tapauksessa: lentoon tarkoitetun lentokoneen käyttäminen lakon seurausten korjaamiseen)?

Jos lentoliikenteen harjoittajan voidaan katsoa vapautuvan vastuusta myös silloin, kun on kyse uudelleenjärjestelytoimenpiteestä,

onko merkitystä sillä, että uudelleenjärjestelytoimenpide on toteutettu jo ennen lakon aloittamista, kun ei voitu vielä ennakoida, mitä lentoa lakkotoimenpiteet lopulta koskisivat, vai onko vastuusta mahdollista vapautua myös silloin, kun lentoaikataulu on järjestetty uudelleen vasta lakon aikana tai sen jälkeen ja kun oli jo selvää, ettei lakko koskenut suoraan riidanalaista lentoa?

Perustelut:

I.

- 1 Kantaja vaatii vastaajalta sille siirrettyjen oikeuksien nojalla yhteensä 500,00 euron suuruista korvausta (kaksi kertaa 250 euroa) 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 nojalla.

Asian tosiseikat ovat seuraavat:

Matkustajat varasivat vastaajalta päivämäärälle 11.10.2017 lennon Kölnistä Palma de Mallorcan. Koneen oli tarkoitus lähteä aikataulun mukaan [**alkup. s. 3**] Kölnistä 11.10.2017 kello 18.55, ja sen oli tarkoitus saapua aikataulun mukaan

Palma de Mallorcaa 11.10.2017 kello 21.20. Lennon pituus Kölnistä Palma de Mallorcaa on 1 308,21 kilometriä. Lento ei kuitenkaan lähtenyt aikataulun mukaisesti, vaan matkustajat laskeutuivat Palma de Mallorcaa vasta 12.10.2017 kello 03.20. Tämä viivästys johtui seuraavista olosuhteista:

Vastaajalle oli ilmoitettu jo 5. ja 6.10.2017, että Ranskassa olisi 9.10.2017 (kello 17.00 UTC) ja 11.10.2017 (klo 4.00 UTC) välisenä aikana yleislakko, jolla olisi vaikutuksia lentoliikennepalveluihin, lennonvarmistukseen, radioliikenteeseen ja lennonjohtajiin.

Lakko vaikutti vastaajan lentoaikatauluun useiden lentojen ja muun muassa kaikkien Espanjaan, mukaan lukien Baleaarit, Marokkoon ja Portugaliin suuntautuvien lentojen ja näistä valtioista tulevien lentojen osalta. Tämän johdosta 10.10.2017 viisi lentokonetta Las Palmasista, Teneriffalta ja Funchalista eivät voineet palata Saksaan, lennot siirrettiin seuraavaan päivään ja kyseiset lentokoneet eivät siis olleet 11.10.2017 käytettävissä Saksasta lähteviin lentoihin.

Riidanalainen lento Kölnistä Palma de Mallorcaa oli alun perin tarkoitus suorittaa D-ATUF-lentokoneella, eikä se sinällään kuulunut ajallisesti lakon piiriin. Vastaaja toteutti kuitenkin lakon vuoksi lentoaikataulun osalta kattavia uudelleenjärjestelytoimenpiteitä, ja otti tässä yhteydessä käyttöön riidanalaiselle lennolle tarkoitetun D-ATUF-koneen, jotta se voisi suorittaa lakon johdosta suorittamatta jääneet lennot ja kompensoida näin lakosta johtuneet häiriöt lentoaikataulussa. Vastaaja suoritti riidanalaisen lennon tämän johdosta toisella koneella (D-ATYB), mikä johti mainittuun myöhästymiseen.

Matkustajat luovuttivat tämän jälkeen heillä lennon viivästymisen vuoksi olevat oikeutensa kantajalle.

Vastaaja väittää kantajan korvausvaatimuksen osalta, että riidanalaisen lennon viivästymisen johtuu asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista poikkeuksellisista olosuhteista.

2. Amtsgericht velvoitti vastaajan maksamaan kantajalle 500,00 euroa ja viivästyskorkoa viisi prosenttiyksikköä yli peruskoron 21.11.2017 alkaen. Se katsoi, ettei viivästys johtunut Ranskassa olleesta yleislakosta ja siis poikkeuksellisista olosuhteista. Viivästyksen kannalta oli ollut merkitystä pikemminkin **[alkup. s. 4]** vastaajan päätöksellä käyttää lentoon tarkoitettua lentokonetta korvaamaan lentoaikataulussa lakon johdosta olevia aukkoja. Se, ettei tässä tapauksessa voida katsoa, että vastaaja vapautuu vastuusta, ilmenee myös unionin tuomioistuimen 4.10.2012 antamasta tuomiosta (C-22/11 – Finnair), jonka taustalla oleva tosiseikasto on rinnastettavissa nyt käsiteltävänä olevaan asiaan. Bundesgerichtshofin (liittovaltion ylin tuomioistuin) 21.8.2012 antama tuomio koski sitä vastoin erilaista tosiseikastoa, koska kyseisessä asiassa lentoyhtiö oli jo peruuttanut lennot ilmoitettua lakkoa ennakkoiden, vaikkei siis ollut vielä selvää, koskisiko lakko lopulta riidanalaisista lentolaista.

- 3 Vastaaja on tehnyt Amtsgerichtin tuomiosta valituksen, joka on otettu tutkittavaksi ja jossa se vaatii edelleen kanteen hylkäämistä. Se väittää, että Bundesgerichtshofin 21.8.2012 antamaa tuomiota [– –] voidaan soveltaa myös nyt esillä olevassa tilanteessa, kun taas unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntö ei ole nimenomaan esteenä sille, että vastaaja vapautuu vastuusta.

II.

Valituksen ratkaiseminen edellyttää, että unionin tuomioistuin antaa ennakkoratkaisupäätöksen vastauksena ennakkoratkaisukysymykseen.

1.

Kysymys on merkityksellinen asian ratkaisemisen kannalta.

Jos nyt tarkasteltavassa tilanteessa katsotaan, ettei riidanalaisen lennon osalta ole kyse vastuusta vapauttavasta asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista poikkeuksellisista olosuhteista, valitus ei voi menestyä, koska kantajalla on tällöin oikeus korvaukseen siirrettyjen oikeuksien perusteella.

Jos sitä vastoin poikkeuksellinen olosuhde vaikuttaa vastuusta vapauttavalla tavalla lakon johdosta myös riidanalaiseen lentoon, valitus olisi hyväksyttävä, koska vastaaja on vedonnut riittävän konkreettisesti siihen, että D-ATUF-lentokonetta on käytetty lakon vaikutusten kompensoimiseen.

2. [alkup. s. 5]

Kysymys siitä, johtuuko viivästyminen poikkeuksellisista olosuhteista asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla, liittyy oikeusnormin – tässä tapauksessa käsitteen ”johtuu” ja siihen liittyvien syy-yhteyttä koskevien kysymysten – tulkintaan, joka on epäselvissä tapauksissa annettu unionin tuomioistuimen tehtäväksi.

3.

Jaoston toistaiseksi omaksuman näkemyksen mukaan pitkäaikainen viivästyminen saavuttaessa johtuu nyt käsiteltävässä tapauksessa asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla poikkeuksellisista olosuhteista.

a) Bundesgerichtshof katsoi 21.8.2012 antamassaan tuomiossa [– –], että lentoliikenteen harjoittaja vapautui vastuusta asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdan nojalla, kun se oli järjestänyt lakkoo ennakoiden lentoaikataulunsa uudelleen ja peruuttanut lennot. Bundesgerichtshof totesi tässä yhteydessä seuraavaa:

”Jos poikkeuksellisten olosuhteiden johdosta on syytä pelätä, että merkittävä osa lentoliikenteen harjoittajan lentäjistä ei lähiaikoina ole lentoliikenteen harjoittajan käytettävissä, niiden syiden selvittämiseksi, joiden vuoksi tietty lento

on peruutettu, ei voida asettaa korkeita vaatimuksia, vaan lentoliikenteen harjoittajan on tällaisessa tilanteessa järjestettävä yrityksen toiminta mahdollisesti jo ennalta tätä vastaavalla tavalla uudelleen. Sen on tällöin, kuten on jo todettu, toimittava ennen kaikkea siten, että haitalliset vaikutukset matkustajiin kokonaisuudessaan jäävät mahdollisimman vähäisiksi ja että häiriöiden lakattua voidaan mahdollisimman pian jälleen jatkaa yrityksen tavanomaista toimintaa. Jos lentoliikenteen harjoittaja käyttää näiden vaatimusten täyttämiseksi tarvittavissa määrin kaikki sen käytettävissä olevat resurssit, yksittäisen lennon suorittamatta jättämisestä ei yleensä yksinomaan tämän vuoksi voida pitää vältettävissä olevana vain siitä syystä, että sen sijaan olisi voitu peruuttaa toinen lento. Monimutkaisessa ratkaisutilanteessa, jossa suuri määrä lentoja sekä niiden keskinäinen liityntä on otettava huomioon, lentoliikenteen harjoittajalle on pikemminkin myönnettävä tarvittava liikkumavara tarkoituksenmukaisten toimenpiteiden arvioinnissa. Kuluttajien oikeuksien kavennuksista ei tältä osin tarvitse olla huolissaan, koska loppujen lopuksi on lentoliikenteen harjoittajan omien taloudellisten intressien mukaista pitää lakon vaikutukset ja lakkoon liittyvät lentomatikustajille aiheutuvat häiriöt niin pieninä kuin mahdollista.” [alkup. s. 6]

Myös Landgericht Frankfurt (Frankfurtin alueellinen tuomioistuin, Saksa) on katsonut Bundesgerichtshofin oikeuskäytäntöön viitaten, että lakosta seurannut lennon peruuttaminen johtaa vastuusta vapautumiseen.

b) Alempien oikeusasteiden oikeuskäytännössä uudelleenjärjestelytoimenpiteiden osalta on sitä vastoin todettu osittain, ettei lentoliikenteen harjoittaja vapaudu vastuusta, koska peruutus tai viivästyminen ei johdu näissä tapauksissa enää poikkeuksellisesta olosuhteesta vaan se johtuu yrityksen päätöksestä. [– –]. Tältä osin on viitattu säännöllisesti unionin tuomioistuimen 4.10.2012 antamaan tuomioon (C-22/11 – Finnair) [– –]. Vaatimus, jonka mukaan poikkeuksellisen olosuhteen ja sen, missä määrin se koskee riidanalaista lentoa, välillä on oltava välitön syy-yhteys, johdetaan joissain tapauksissa myös asetuksen (EY) N:o 261/2004 johdanto-osan 15 perustelukappaleesta [– –].

Näkemyksistä, että lentoliikenteen harjoittaja voisi vapautua vastuusta lakosta johtuvien uudelleenorganisointitoimenpiteiden osalta, on hylätty osittain nimenomaisesti myös oikeuskirjallisuudessa [– –].

c) Unionin tuomioistuin ei ole tähän mennessä ottanut kantaa esitettyyn kysymykseen. Kysymys jätettiin avoimeksi viimeksi asiassa C-195/17 (TUIfly), koska siinä katsottiin, ettei kyseessä ollut ylipäättään poikkeuksellinen olosuhde. Kyseisen menettelyn yhteydessä unionin tuomioistuimen julkisasiamies oli – viittaamalla samalla tavalla unionin tuomioistuimen 4.10.2012 antamaan tuomioon (C-22/11 – Finnair) – ollut sitä mieltä, etteivät poikkeukselliset olosuhteet koske enää uusia lentoaikatauluja, jotka on laadittu poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi (ratkaisuehdotus 12.4.2018). [alkup. s. 7]

d) Jaosto on tähänastisessa oikeuskäytännössään noudattanut Bundesgerichtshofin omaksumaa kantaa ja katsoo, että siinä esitettyä voidaan soveltaa myös nyt käsiteltävässä tapauksessa, jossa on kyse lakon johdosta uudelleen järjestellyn lentoaikataulun seurauksena lakon päättymisen jälkeen myöhässä suoritetusta lennosta.

Asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdan sanamuodon perusteella tällainen tulkinta on mahdollinen siltä osin kuin siinä edellytetään ainoastaan, että peruuttaminen (käsiteltävässä tapauksessa pitkäaikainen viivästyminen saavuttaessa) ”johtuu” poikkeuksellisista olosuhteista, mikä kattaa sen, että poikkeuksellinen olosuhde koskee lentoa välillisesti, koska suunniteltu lentokone ei ole käytettävissä välttämättömän uudelleenjärjestelyn johdosta. Sanamuodosta ei ilmene, että poikkeuksellisen olosuhteen on koskettava lentoa suoraan eli lakon tapauksessa siis lennolle suunniteltu henkilöstö tai sen osa ei ole käytettävissä lennon suorittamiseen – [– –].

Myös asetuksen (EY) N:o 261/2004 johdanto-osan 15 perustelukappale puhuu tästä näkökulmasta tarkasteltuna juuri jaoston näkemyksen puolesta eikä sitä vastaan. Kyseisen perustelukappaleen mukaan poikkeuksellisten olosuhteiden olisi katsottava vallitsevan, jos ilmaliikenteen hallintaa koskevan päätöksen vaikutus tiettyyn lentokoneeseen jonakin tiettyinä päivinä aiheuttaa kyseisen lentoliikenteen harjoittajan kyseisen lentokoneen yhden tai useamman lennon pitkäaikaisen viivästymisen, lennon siirtymisen seuraavaan päivään tai sen peruutuksen. Kyseisen perustelukappaleen mukaan siis poikkeukselliset olosuhteet kattavat myös [– –] vaikutukset seuraaviin lentoihin, ja näin ollen myös lentoihin, joiden osalta poikkeuksellinen olosuhde johtaa lennon siirtymiseen poikkeuksellisen olosuhteen ilmenemisen jälkeiseen päivään. Tässä tilanteessa poikkeuksellisen olosuhteen ja peruutuksen tai viivästymisen välinen yhteys on tosin kiinteämpi siinä mielessä, että kyse on samasta lentokoneesta. On kuitenkin selvää, että lainsäätäjän tarkoituksena ei ollut se, että vastuu jää syntymättä ainoastaan silloin, kun poikkeuksellinen olosuhde koskee suoraan peruutettua tai viivästyntä lentoa, eikä se halunnut asettaa edellytykseksi myöskään sitä, että poikkeuksellinen olosuhde vaikuttaa samanaikaisesti tai samana päivänä, vaan asia riippuu yksinomaan siitä, että poikkeuksellinen olosuhde vaikuttaa tosiasiallisesti edelleen. Asetuksen (EY) N:o 261/2004 johdanto-osan 15 perustelukappaleesta ei kuitenkaan ilmene, että lainsäätäjän tarkoituksena olisi ollut, että kyseisen asetuksen 5 artiklan 3 kohdan soveltamisalaan kuuluvat yleensä vain tapaukset, joissa on olemassa suora syy-yhteys [– –]. **[alkup. s. 8]** Kyseisessä 15 perustelukappaleessa selitetään pikemminkin vain – positiivisena säännöksenä –, ettei lentoliikenteen harjoittajalle synny vastuuta tietyssä erityistilanteessa (ilmaliikenteen hallintaa koskeva päätös).

Jaoston mielestä syy-yhteys lakosta muodostuvaan poikkeukselliseen olosuhteeseen ei katkea myöskään sillä, että se, että lentoa ei ole suoritettu aikataulun mukaisesti, perustuu (myös) lentoliikenteen harjoittajan kaupalliseen päätökseen. Se, että lakon johdosta joudutaan peruuttamaan useita lentoja, johtaa väistämättä käytännön vaatimuksiin, jotka liittyvät siihen, että niiden

matkustajien, joita peruutus koskee, matka on reititettävä uudelleen heidän kuljettamiseksi määränpäähänsä. Tätä tarkoitusta varten lentoliikenteen harjoittajan on välttämättä toimittava olemassa olevilla tai lyhyessä ajassa saatavissa olevilla lentokoneilla, miehistöllä jne., mikä tavallisesti merkitsee sitä, ettei lakon seurausten kompensoiminen ole mahdollista säännöllisen lentotoiminnan harjoittamisen ohella. Lentoaikataulun uudelleenjärjestely toteutetaan siis sellaisten tosiasiallisten vaatimusten mukaisesti, joihin nähden on kohtuullista lähteä myös nyt käsiteltävässä asiassa siitä, että lennon peruuttaminen tai viivästyminen saavuttaessa johtuu lakosta muodostuvasta poikkeuksellisesta olosuhteesta.

Jaoston arvion mukaan ei ole myöskään ratkaisevaa selvittää, minä ajankohtana lentoaikataulu järjestellään uudelleen. Myöhemmin toteutetun uudelleenjärjestelyn osalta on tosin jo selvää, onko lakko koskenut yksittäistä lentoa vai ei. Käytännön vaatimus, joka liittyy siihen, että lakosta muodostuvan poikkeuksellisen olosuhteen ja siitä aiheutuneiden lentoaikatauluun kohdistuvien häiriöiden johdosta on ryhdyttävä uudelleenjärjestelytoimenpiteisiin, pätee joka tapauksessa samalla tavalla. Syy-yhteyden kannalta ei siis ole vaikutusta sillä, minä ajankohtana uudelleenjärjestelytoimenpiteisiin ryhdytään.

e) Unionin tuomioistuimen 4.10.2012 antamasta tuomiosta (asia C-22/11 – Finnair) ei jaoston mukaan ilmene mitään sitovia ohjeita ennakkoratkaisukysymyksiin vastaamiseksi. Kyseinen tuomio koski yhtäältä lennolle pääsyn epäämistä, jonka osalta ei ole kuitenkaan edes mahdollista soveltaa asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa säädettyä poikkeusta. Unionin tuomioistuimen ei tarvinnut tältä osin myöskään pohtia kyseisen säännöksen soveltamisalaa annettavan ratkaisun kannalta. Oikeudenkäynti asiassa C-22/11 perustui toisaalta tilanteeseen, jossa riidanalaista lentoa ei ollut peruutettu eikä riidanalainen lento ollut viivästynyt nimenomaan uudelleenjärjestelytoimenpiteiden vuoksi. Lento sitä vastoin suoritettiin todellisuudessa ja matkustajia, jotka – kuten kyseisessä asiassa kantajana ollut Lassooy – olivat varanneet lennon ja ilmoittautunut ajoissa lennolle – ei vain päästetty koneeseen, koska **[alkup. s. 9]** heidän sijastaan kyseisellä lennolla kuljetettiin muita henkilöitä sen jälkeen, kun heidän varaamansa lento oli jouduttu peruuttamaan Barcelonan lentokenttähenkilökunnan lakon vuoksi.

f) Sen edellä b kohdassa esitetyn, viime aikoina enenevässä määrin omaksutun näkemyksen perusteella, jonka mukaan vastuusta vapautuminen ei ole mahdollista uudelleenjärjestelytoimenpiteiden osalta ja joka perustuu tältä osin yleensä unionin tuomioistuimen 4.10.2012 antamaan tuomioon (C-22/11 – Finnair) ja jonka myös unionin tuomioistuimen julkisasiamies selvästi jakaa, jaosto katsoo, että ennakkoratkaisumenettely on aiheellinen.

[– –]