

Asia C-127/20

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

5.3.2020

Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:

Sąd Rejonowy w Gliwicach (Gliwicen piirioikeus, Puola)

Ennakkoratkaisupyyntön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

18.2.2020

Kantaja:

D. Spółka Akcyjna

Vastaaja:

W. Zrt

VÄLIPÄÄTÖS

18.2.2020

Sąd Rejonowy w Gliwicach - VII Wydział Gospodarczy (Gliwicen paikallistuomioistuimen VII talousasioita käsittelevä jaosto, Puola), --

--
käsiteltyään 18.2.2020 Gliwicessä

istunnossa, joka on pidetty yleisön läsnä olematta,

maksua koskevaa

asiaa, jossa asianosaisina ovat D. Spółka Akcyjna, kotipaikka W, ja

W. Zrt, kotipaikka B. (Unkari)

p ä ä t t ä ä seuraavaa:

unionin tuomioistuimelle esitetään seuraava oikeudellinen kysymys:

Onko 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) 5 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että lentoliikenteen harjoittajan, jonka lentokone on joutunut yhteentörmäykseen linnun kanssa, on sen kohtuudella toteutettavaksi kuuluvien toimenpiteiden puitteissa varattava lentojensa kiertävän vuorojärjestelmän mukaisen suunnittelun yhteydessä riittävä ajallinen liikkumavara vaadittavan turvallisuustarkastuksen suorittamiseen?

ja jos vastaus on kieltävä:

Onko 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) 5 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että lentoliikenteen harjoittajan, jonka lentokone on joutunut yhteentörmäykseen linnun kanssa, on sen kohtuudella toteutettavaksi kuuluvien toimenpiteiden puitteissa lentojensa suunnittelun yhteydessä määrättävä työvuorosuunnitelma tai miehistöjärjestely siten, että miehistö olisi valmis lentotyöhön viipymättä vaaditun turvallisuustarkastuksen suorittamisen jälkeen riippumatta lento- ja työaika rajoituksista ja lepoa koskevista vaatimuksista, joista säädetään lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti 5.10.2012 annetussa komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 (EUVL 2012, L 296, s. 1) [alkup. s. 2] liitteessä III?

--

[alkup. s. 3] PERUSTELUT

ASIAN KOHDE JA MERKITYKSELLINEN TOSISEIKASTO

1. Kantaja D. Spółka Akcyjna, jonka kotipaikka on W (aikaisemmin P. Spółka Akcyjna, jonka kotipaikka on W.) nosti kanteen ja pyysi, että vastaaja W. Zrt, jonka kotipaikka on B. (aikaisemmin Wizz Air Hungary Légiközlekedési Kftm, jonka kotipaikka on Budapest) veloitetaan maksamaan sille 250,00 euroa laillisine viivästyskorkeineen korvauksena lennon viivästymisestä; se oli saanut oikeuden vaatia korvausta saatavan siirtoa koskevan sopimuksen perusteella vastaajana olevan lentoliikenteen harjoittajan suorittaman lennon W6 1752 matkustajalta.

2. Riidattomista tosiseikkoja koskevista toteamuksista käy ilmi, että alkuperäinen velkoja B.K. teki W:n kanssa lentokuljetussopimuksen, jonka perusteella hän lensi 4.10.2017 Turusta Gdańskiin (lennon numero: W6 1752, reitti: TKU-GDN). Lähtö viivästyi yli 10 tuntia aikataulun mukaisesta lähtöajasta (STD).
3. Viivästymisen alkuperäinen syy oli lennon suorittamiseen tarkoitetun lentokoneen (rekisterinumero: HA-LXX) ja linnun yhteentörmäys. Lentoliikenteen harjoittaja käytti tätä lentokonetta kiertävän vuorojärjestelmän mukaiseen vuorojen liikennöintiin. Lentokoneen ja linnun yhteentörmäys tapahtui edellä mainittua lentoa numero W6 1752 suoraan edeltäneen lennon numero W6 1751 (reitti: GDN-TKU) aikana. Lentoliikenteen harjoittajan omaksuman kiertävän vuorojärjestelmän mukaan lennon numero W6 1751 ja lennon numero W6 1752 välinen riittävä kääntymisaika (TAT - turn-around time) on 35 minuuttia eli lennon numero W6 1751 aikataulun mukaisen saapumisajan (09:30 UTC) ja lennon numero W6 1751 aikataulun mukaisen lähtöajan (10:05 UTC) aikaero.
4. Lentokoneen ja linnun yhteentörmäyksen vuoksi oli välttämätöntä suorittaa turvallisuustarkastus (tekninen tarkastus), jonka tarkoituksena oli löytää koneen mahdolliset vahingot ja tarkastaa, onko lentokoneen kunto yhteentörmäyksestä huolimatta sellainen, että seuraava lento voidaan toteuttaa. Aluksen miehistön sallittu lentotyöaika päättyi lentokoneen ja linnun yhteentörmäyksestä johtuvan viivästymisen ja siihen liittyvän lentokoneen teknisen tarkastuksen aikana. 10-tuntisen lepojaksen oli päätyttävä, jotta miehistö voisi olla taas käytettävissä. Lepojakso osui yksiin sen ajanjakson kanssa, jonka kuluttua lentokone todettiin suoritetun tarkastuksen jälkeen teknisesti kelpolliseksi lentoon. Viivästynyt lento toteutettiin kuitenkin vasta lepojaksen päätyttyä.
5. Vastaajana oleva lentoliikenteen harjoittaja kyseenalaisti korvausvastuunsa perusteet ja väitti yhdessä useista esittämistään väitteistä, että lennon viivästyminen johtui poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voinut välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytetyt toimenpiteet olisi toteutettu. Asianosaisten välinen väittely on keskittynyt tältä **[alkup. s. 4]** osin sen arvioimiseen, voidaanko kohtuudella edellytettyihin toimenpiteisiin, joihin lentoliikenteen harjoittajan on ryhdyttävä estääkseen poikkeuksellisten olosuhteiden ilmaantuminen tai niiden ilmaantumisen vaikutukset, lukea mahdollisten, mutta ennakoitavissa olevien tapahtumien ennakoiminen ja lentotoiminnan harjoittajan tavanomaisen toiminnan asianmukainen mukauttaminen niihin.

SOVELLETTAVAT KANSALLISEN OIKEUDEN JA UNIONIN OIKEUDEN SÄÄNNÖKSET

6. 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 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 261/2004 (EUVL L 46, s. 1):

5 artikla

Peruuttaminen

1. Jos lento peruutetaan: – –

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

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.

7 artikla

Oikeus korvaukseen

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

a) 250 euroa lentojen osalta, joiden pituus on enintään 1500 kilometriä; – –

7. Yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta 4.7.2018 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1139 (EUVL 2018, L 212, s. 1):

32 artikla

Siirretty säädösvalta

[alkup. s. 5] 1. Edellä 2 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen muiden ilma-alusten kuin miehittämättömien ilma-alusten lentotoiminnan osalta komissio antaa 128 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan seuraavia näkökohtia koskevat yksityiskohtaiset säännöt:

a) edellytykset, jotka 30 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen toiminnanharjoittajien ja niiden lentomiehistön jäsenten on täytettävä lento- ja työaika rajoitusten osalta, ja lentomiehistön jäsenten lepoa koskevien vaatimusten osalta; – –

8. Lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti 5.10.2012 annettu komission asetus (EU) N:o 965/2012 (EUVL 2012, L 296, s. 1)

[sellaisena kuin se on 29.1.2014 annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 83/2014 (EUVL 2014, L 28, s. 17).]

ORO.FTL.100

Soveltamisala

Tässä osastossa määritetään vaatimukset, jotka lentoliikenteen harjoittajan ja sen miehistön jäsenten on täytettävä miehistön jäsenten lento- ja työaikarajoitusten ja lepoaikavaatimusten osalta.

ORO.FTL.105

Määritelmät

Tässä osastossa sovelletaan seuraavia määritelmiä: – –

11) ”Työjaksolla” tarkoitetaan aikaa, joka alkaa silloin, kun miehistön jäsenen on lentotoiminnan harjoittajan määräyksestä ilmoittauduttava tai aloitettava työ, ja päättyy, kun miehistön jäsen on vapautunut kaikista työtehtävistä, myös lennon jälkeisestä työstä;

12) ”Lentotyöjaksolla (FDP)” tarkoitetaan aikaa, joka alkaa, kun miehistön jäsenen on ilmoittauduttava työhön, johon sisältyy lento tai lentosarja, ja päättyy, kun ilma-alus pysähtyy ja sen moottorit pysäytetään viimeisen sellaisen lennon lopussa, jolla miehistön jäsen on toiminut työssä olevana miehistön jäsenenä; – –

21) ”Lepojaksolla” tarkoitetaan työvuoroa seuraavaa ja/tai edeltävää jatkuvaa, keskeytymätöntä ja määriteltyä ajanjaksoa, jonka aikana miehistön jäsen on vapaa kaikista työtehtävistä, päivystyksestä ja varallaolosta; – –

25) ”Päivystyksellä” tarkoitetaan ennalta ilmoitettua ja määriteltyä ajanjaksoa, jona miehistön jäsenen on lentotoiminnan harjoittajan määräyksestä oltava valmiina ottamaan vastaan lähtö lennolle, siirtyminen tai muu tehtävä ilman välissä olevaa lepojaksoa.

ORO.FTL.110

[alkup. s. 6] Lentotoiminnan harjoittajan velvollisuudet

Lentotoiminnan harjoittajan on: – –

b) varmistettava, että lentotyöjaksot suunnitellaan siten, että miehistön jäsenet pysyvät riittävän vireinä voidakseen toimia tyydyttävällä turvallisuustasolla kaikissa olosuhteissa; – –

g) varmistettava, että lepojaksot antavat miehistön jäsenille riittävästi aikaa toipua niitä edeltävän työn vaikutuksista ja levätä ennen seuraavaa lentotyöjaksoa;

i) varmistettava, että lentotyö suunnitellaan niin, että se voidaan suorittaa sallitun lentotyöajan ylittymättä, ottaen huomioon lennon valmisteluun tarvittava aika, lentoaika ja kääntymisaika; – –

OIKEUDELLISET EPÄVARMUUSTEKIJÄT JA NIIDEN MERKITYS RATKAISUN KANNALTA

9. Unionin tuomioistuin on tulkinnut 23.10.2012 antamassaan tuomiossa Nelson ym. v. Deutsche Lufthansa AG (yhdistetyt asiat C-581/10 ja C-629/10; EU:C:2012:657) asetuksen (EY) N:o 261/2004 5, 6 ja 7 artiklaa ja todennut, että viivästyneiden lentojen matkustajilla on oikeus 7 artiklan mukaiseen korvaukseen, jos heille koituu tällaisten lentojen vuoksi vähintään kolmen tunnin ajan menetys, toisin sanoen, jos he saapuvat lopulliseen määräpaikkaansa aikaisintaan kolme tuntia lentoliikenteen harjoittajan aikataulun mukaisen saapumisajan jälkeen.
10. Myöhemmissä ennakkoratkaisumenettelyissä unionin tuomioistuin on vahvistanut, että lentoliikenteen harjoittaja voi vapautua vastuusta, kun se osoittaa, että lentokoneessa ilmennyt tekninen vika johtuu tapahtumista, jotka eivät luonteensa tai alkuperänsä perusteella liity lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen ja jotka eivät ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa (esimerkiksi tuomio 19.11.2009, Sturgeon ym, C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716 ja tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771).
11. On jo myös todettu, että unionin oikeuden säännöksiä on tulkittava siten, että asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan kuuluvat lentokoneen ja linnun yhteentörmäykseen perustuvat tapahtumat, joiden seurauksena on suoritettava teknisiä tarkastuksia, riippumatta siitä, vahingoittivatko ne tosiasiallisesti lentokonetta (tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342). [alkup. s. 7]
12. Viimeisessä mainituista asioista kansallinen tuomioistuin pyrki esittäessään unionin tuomioistuimelle joukon ennakkoratkaisukysymyksiä muun muassa saamaan vastauksen usein oikeuskäytännössä esiintyneeseen kysymykseen siitä, onko lentoliikenteen harjoittajan sen kohtuudella toteutettavaksi kuuluvien toimenpiteiden osana lentojensa kiertävän vuorojärjestelmän mukaisen suunnittelun yhteydessä varattava riittävä aika vaadittavien turvallisuustarkastusten toteuttamiseen (tuomion 55 kohta). Kyseisen asian tosiasiallisen tilanteen (lennon viivästyminen johtui muista seikoista kuin ainoastaan lentojen suunnittelusta kiertävän vuorojärjestelmän mukaisesti) vuoksi kyseisen ongelman ratkaisemisella ei kuitenkaan viime kädessä ollut merkitystä asian ratkaisun kannalta, minkä vuoksi unionin tuomioistuin kieltäytyi vastaamasta esitettyyn kysymykseen (tuomion 56 ja 57 kohta).
13. Edellä esitetty ongelma, jonka ulottuvuuden unionin tuomioistuin on melko tarkasti määritellyt (kuitenkin ratkaisematta sitä sitovasti), samoin kuin muita tähän liittyviä oikeudellisesti epävarmoja seikkoja, on tullut jälleen kerran esiin

riita-asiassa, mikä tarjoaa perusteet ennakkoratkaisupyynnön esittämiselle myös tämän välipäätöksen ensimmäisessä kohdassa esitettyjen kysymysten osalta.

14. Kansalliselle tuomioistuimelle on epäselvää, miten laaja on unionin lainsäätäjän lentoliikenteen harjoittajalle asettama velvollisuus soveltaa poikkeukselliseen olosuhteeseen (lentokoneen ja linnun yhteentörmäys) toimenpiteitä, jotka tämän olosuhteen ilmetessä ovat lentoliikenteen harjoittajan kannalta teknisesti ja taloudellisesti siedettävissä olevien edellytysten mukaisia. Pääasian tilanteessa tämä merkitsisi asianmukaisen ajallisen liikkumavaran muodostamista lentojen suunnittelussa kiertävään vuorojärjestelmään, mikä mahdollistaisi ilma-aluksen turvallisuustarkastuksen suorittamisen lentokoneen ja linnun yhteentörmäyksen johdosta ilman, että matkustajat altistuisivat lennon kohtuuttomaan viivästymiseen liittyville hankaluuksille.
15. Yrittäessään tarkastella kyseistä ongelmaa laajemmasta näkökulmasta – mitä myös toinen esitetyistä ennakkoratkaisukysymyksistä ilmentää – kansallinen tuomioistuin pyrkii näin ollen siihen, että unionin tuomioistuin tulkitsisi edellä mainittuja unionin oikeuden säännöksiä ja antaisi vastauksen siihen, missä määrin lentoliikenteen harjoittajan on toimintaansa suunnitellessaan otettava huomioon toissijaiset, mutta ennakoitavissa ja mahdollisesti laskettavissa olevat toiminnot sellaisiin ennakoimattomiin, poikkeuksellisiin olosuhteisiin nähden, joita ei voi välttää.
16. Vaikka unionin tuomioistuimen tähänastiset lausumat tarjoavat yleisiä periaatteita sen arvioimiseksi, mitkä ovat lentoliikenteen harjoittajan valmiudet soveltaa taloudellisia ja teknisiä keinoja lennon viivästymisen estämiseksi (tuomio 12.5.2011, [alkup. s. 8] Eglītis ja Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303 ja tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771), ne eivät hälvennä, tältä osin esille tulevaa epävarmuutta.
17. Kansallinen tuomioistuin on nyt käsiteltävässä asiassa lisäksi erityisen epävarma unionin oikeuskäytännössä esiin tuodusta, mutta tarkentamattomasta lentoliikenteen harjoittajalle asetetusta vaatimuksesta tehdä kaikkensa sen käytettävissä olevan henkilökunnan puitteissa, tekemättä kuitenkaan kestäättömiä uhrauksia yrityksensä kapasiteettiin nähden, sen välttämiseksi, että poikkeukselliset olosuhteet, joihin se joutui, johtaisivat lennon kohtuuttomaan viivästymiseen. Kantajan käsittelyn kuluessa esittämän ankaran tulkintamallin omaksuminen edellyttäisi, että jo lähtökohtaisesti hylättäisiin lentoliikenteen harjoittajan mahdollisuus vedota syy-yhteydessä poikkeuksellisiin olosuhteisiin olevaan aluksen miehistön lepoaikaan, joka johtaa lennon viivästymisen pitkittymiseen. Siinä tapauksessa olisi perusteltu toteamus, että koska sallitut työjakson ja lentotyöjakson rajat sisältyvät yleisesti sovellettavan lainsäädännön säännöksiin, jotka lentoliikenteen harjoittaja on velvollinen ottamaan huomioon työvuorosuunnitelman laadinnassa, sen olisi järjestettävä myös varallaoleva henkilöstö siltä varalta, että jokin suoritettavista lennoista mahdollisesti viivästyy, koska lennon viivästymisen itsessään sen syistä riippumatta voidaan ennakoida ilmailutoiminnan suunnittelun ja järjestämisen yhteydessä. Tämän seikan

huomioimatta ottamiseen liittyvän riskin kantaisi tuolloin lentoliikenteen harjoittaja. Vaikuttaa kuitenkin siltä, että laki sallii myös vastaajan puoltaman erilaisen oikeudellisen näkemyksen, jonka mukaan lentoliikenteen harjoittajalla ei ole velvollisuutta pitää aluksen varamiehistöä päivystämässä. Muuten lentoliikenteen harjoittajille asetetut velvollisuudet lähenisivät sitä, että lentoliikenteen harjoittajan olisi tarpeen pitää jokaisella lentoasemalla, jolla se harjoittaa lentoliikennettä, ylimääräinen henkilökunta, joka pystyy ottamaan vastaan viivästyneen lennon miehistön työn, mikä mahdollisesti voisi silti osoittautua riittämättömäksi toimenpiteeksi, jos poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi yhteen paikkaan sijoittuisi samanaikaisesti useampia viivästyneitä lentoja.

18. On todettava, että edellä esitettyjä molempia ennakkoratkaisukysymyksiä koskevia ongelmia ei ole ratkaistu yhtenäisesti kansallisten tuomioistuinten oikeuskäytännössä. Kansalliset tuomioistuimet tekevät samassakin tuomioistuimessa ja jopa samassa jaostossa toisensa poissulkevia oikeudellisia arvioita ja tekevät erilaisia ratkaisuja asioissa, jotka ovat samankaltaisia tosiseikkojen ja oikeudellisten seikkojen osalta .- - [viittauksia Puolan tuomioistuinten tuomioihin]. **[alkup. s. 9]**
19. Esitetyt epävarmuudet ja niihin liittyvät oikeuskäytännön erot korostavat tarvetta siihen, että unionin tuomioistuin tulkitsee unionin oikeutta, jotta varmistettaisiin oikeusjärjestyksen oikeusvarmuus ja jotta unionin jäsenvaltioiden kansalliset tuomioistuimet soveltaisivat oikeutta yhdenmukaisesti.