

Asia C-52/23

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

3.2.2023

Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Frankfurt am Mainin alioikeus, Saksa)

Ennakkoratkaisupyyntön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

24.1.2023

Kantaja:

flightright GmbH

Vastaaja:

TAP Dpt. Fale Connosco SA

[– –]

Amtsgericht Frankfurt am Main

Frankfurt am Main, 24.1.2023

[– –]

Välipäätös

Asiassa

Flightright GmbH, [– –] Potsdam

kantajana

[– –]

vastaan

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco, [– –] Lissabon, Portugali

vastaajana

[– –]

p ä ä t e t ä ä n seuraavaa:

- I. **Asian käsittelyä lykätään.**
- II. **Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan nojalla seuraavat ennakkoratkaisukysymykset, jotka koskevat 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 5 artiklan tulkintaa:**
 1. **Onko kyse asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista poikkeuksellisista olosuhteista, kun sääolosuhteet ovat sellaiset, että lento ei ole mahdollinen, sääolosuhteiden poikkeuksellisuudesta riippumatta?**
 2. **Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi, voidaanko se, onko kyse poikkeuksellisista sääolosuhteista, ratkaista sen mukaan, kuinka yleisiä kyseiset sääolosuhteet ovat alueellisesti ja kausittain esiintymispaikkakunnalla, kun otetaan huomioon sääolosuhteiden esiintymisaika?**

Perustelut

I.

Kantaja vaatii vastaajalta asetuksen mukaista korvausta kahden lentomatkustajan sille luovuttamien oikeuksien perusteella.

Oikeudet luovuttaneet matkustajat olivat varanneet lennon, jonka vastaajana olevan lentoliikenteen harjoittajan oli tarkoitus lentää, ja heillä oli tästä varausvahvistus. Lennon TP1860 Ponta Delgadasta (Azorit) Lissaboniin, jonka jatkolentona oli lento TP572 Frankfurt am Mainiin, oli tarkoitus lähteä 23.3.2019 klo 13.30. Jatkolennon oli tarkoitus lähteä klo 18:15 ja saapua klo 22:25. Lento TP1860 peruutettiin. Oikeudet luovuttaneet matkustajat matkustivat 24.3.2019 ja saapuivat Frankfurt am Mainiin yli 24 tuntia myöhässä. Ponta Delgadassa voi esiintyä vaarallista tuulisuutta.

Vastaaja väittää, että lento peruttiin, koska lentokone, jolla oli tarkoitus lentää riidanalainen lento TP1860, ei pystynyt laskeutumaan Ponta Delgadaan 23.3.2019. Laskeutumisen esteenä oli myrsky, jonka vuoksi Ponta Delgadaan laskeutumisen sivutuulikomponentti, 41,16 solmua, oli liian korkea Airbus A319:lle, minkä kantaja kiistää seikkana, josta sillä ei ole tietoa. Muutkaan vastaavat lentokoneet

eivät voineet laskeutua näissä olosuhteissa. Oikeudet luovuttaneille matkustajille varattiin ensimmäinen saatavilla ollut korvaava lentoyhteys.

II.

Asiassa annettava ratkaisu riippuu siitä, onko vastaajan näkemyksen mukaisesti katsottava, että peruutus johtui asetuksen 5 artiklassa tarkoitetulla tavalla poikkeuksellisista olosuhteista.

Kanne on perusteltu, jos vastaajan väitteissä ei kuvata poikkeuksellista olosuhdetta.

1. Asetuksen 5 artiklan mukaan lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa korvausta, jos se pystyy osoittamaan, että peruutus johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.

a) Poikkeuksellisina olosuhteina pidetään olosuhteita, jotka eivät liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eivätkä luonteensa tai alkuperänsä vuoksi ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa (yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 22.12.2008 – C-549/07 [– –]; tällä tarkoitetaan siis olosuhteita, jotka eivät vastaa tavanomaista tapahtumien kulkua eli joita ei yleensä ilmene tai voi ilmetä lentomatkustajaliikenteessä (BGH, tuomio 21.8.2012 – X ZR 138/11 [– –]). Käytännössä lentoliikenteen harjoittajat vetoavat tältä osin – kuten tässäkin tapauksessa – usein lennon suorittamiseen sopimattomiin sääolosuhteisiin.

b) Jo lainsäätäjänkin on tosin katsonut, että lennon suorittamiseen sopimattomia sääolosuhteita voidaan pitää poikkeuksellisina olosuhteina (asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappale). Lähtökohtaisesti on siis ensinnäkin riittävää, että sääolosuhteet estävät lennon suorittamisen. Tämä vaikuttaa lähtökohtaisesti kohtuulliselta, koska lentoliikenteen harjoittaja ei voi vaikuttaa säähän. Ei ole ilmeistä, miksi lentoliikenteen harjoittajaan pitäisi soveltaa ankaraa vastuuta olosuhteista, joihin se ei voi mitenkään vaikuttaa. Tällöin lennon suorittamiseen ei liity huolimattomuutta. Lisäksi on niin, että lentoliikenteen harjoittaja ei vapaudu korvausvastuusta ainoastaan sillä perusteella, että lennon peruuttaminen johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, sillä lentoliikenteen harjoittajan on myös toteutettava kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet poikkeuksellisten olosuhteiden seurausten välttämiseksi (ks. asetuksen 5 artiklan 3 kohta).

c) Toisaalta on todettava, että lentoliikenne on aina sääolosuhteista riippuvaista. Se on lentoliikenteelle ominaista. Sääolosuhteet vaikuttavat aina lentämiseen; ne muuttuvat jatkuvasti ja joskus jopa niin, että lento ei ole tai ei ole enää turvallisesti lennettävissä. Jos tällaisia sääolosuhteita kuitenkin esiintyy säännöllisesti, niihin on lähtökohtaisesti aina varauduttava. Näin ollen on syytä epäillä, riittääkö yleisesti se, että sääolosuhteet vaikuttavat lennon suorittamiseen suunnitellusti. Asetuksen 5 artiklan 3 kohdan sanamuodon perusteella sääolosuhteiden olisi pikemminkin oltava poikkeuksellisia.

Ei ole esimerkiksi selvää, miksi lentoliikenteen harjoittaja pitäisi vapauttaa vastuusta, kun se suunnittelee lentoa Madeiran Funchaliin eli lentoasemalle, jossa tiedetään useammin esiintyvän tuuliväänteestä johtuvia pienelle alueelle rajautuvia voimakkaita tuulia. Tällainen yhtiö päättää täysin tietoisesti suorittaa lennon, johon liittyy kohonnut riski lennon suorittamiseen sopimattomista sääolosuhteista, esimerkiksi, jos käy niin, että edellä kuvatun kaltaiset tuulet tosiasiallisesti vaikuttavat lentoon siten, että sitä ei voida suorittaa suunnitellusti. Nyt käsiteltävässä asiassa on kyse samankaltaisesta tilanteesta; on riidatonta, että Ponta Delgadassa voi esiintyä vaarallista tuulisuutta. Vaikuttaa siltä, että olisi pikemminkin katsottava, että lentoliikenteen harjoittajan on varauduttava tällaisiin tilanteisiin.

d) Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin katsoo, että asiassa olisi sovellettava suppeaa tulkintaa.

aa) Ei liene niin, että lainsäätäjällä on asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleessa luokitellut lennon suorittamiseen sopimattomat sääolosuhteet yleisesti poikkeukselliseksi olosuhteiksi. Siinä todetaan pikemminkin, että poikkeuksellisia olosuhteita saattaa syntyä sääolosuhteiden ollessa lennon suorittamiseen sopimattomat. Tämä tukee sitä – tai ei ainakaan puhu sitä vastaan –, että säännöstä olisi tulkittava suppeasti, mikä vastaa myös lainsäätäjän tavoitetta, jona on varmistaa lentomatrustajien suojelun korkea taso (johdanto-osan ensimmäinen perustelukappale).

Poikkeuksellisten olosuhteiden määritelmän mukaan edellä mainitut kaksi kriteeriä, jotka koskevat olosuhteiden hallittavuutta ja niiden kuulumista asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen, eivät saa täytyä. Ensin mainittu kriteeri ei täyttyne käsiteltävässä asiassa, mutta toinen kriteeri selvästikin, jos katsotaan, että sääolosuhteet vaikuttavat lentämiseen osana lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaista harjoittamista.

Tältä osin asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa on viitteitä siitä, että sitä olisi tulkittava suppeasti. Jo pelkkä sana ”poikkeukselliset” viittaa harvinaisempaan tilanteeseen. Säännöllisesti esiintyvää tilannetta ei voida pitää poikkeuksellisena. Lentomatrustajien suojelun korkean tason varmistamiseksi vaikuttaa asianmukaiselta, että sitä, liittyvätkö olosuhteet asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen, arvioitaisiin aina kunkin yksittäistapauksen konkreettisten olosuhteiden perusteella.

Tällöin sääolosuhteita arvioitaisiin oikeudellisesti samankaltaisesti kuin teknisiä vikoja poikkeuksellisten olosuhteiden ryhmänä. Yhteisöjen tuomioistuin totesi 22.12.2008 antamassaan tuomiossa (C-549/07 [– –]), että kansallisten tuomioistuinten tehtävänä on tutkia, johtuvatko lentoliikenteen harjoittajan ilmoittamat tekniset viat tapahtumista, jotka eivät liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen eivätkä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa (ks. 26 ja 27 kohta). Lentokoneen huoltoon

liittyvästä puutteesta johtuvan teknisen vian korjaamisen on katsottava kuuluvan lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen (24 kohta). Toisin on esimerkiksi, jos asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan kaluston muodostavien lentokoneiden valmistaja tai toimivaltainen viranomaisen ilmoittaa, että jo käytössä olevissa lentokoneissa on piilevä valmistusvirhe, joka vaikuttaa lentoturvallisuuteen. Samoin on sellaisten vahinkojen osalta, jotka johtuvat lentokoneisiin kohdistuneesta sabotaasista tai terroriteosta (26 kohta). Lisäksi yhteisöjen tuomioistuin totesi mainitussa tuomiossaan, että lentoliikenteen harjoittajan toteamien teknisten vikojen yleisyys ei itsessään ole seikka, jonka perusteella voitaisiin päätellä, ovatko kysymyksessä asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettut poikkeukselliset olosuhteet (36 kohta).

Vastaavasti tässä asiassa olisi tutkittava, johtuvatko sääolosuhteet, joihin lentoliikenteen harjoittaja vetoaa, tapahtumista, jotka eivät liity lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen eivätkä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa, ja selvitettävä siis ennakkoratkaisupyynnöllä, onko katsottava, että ne eivät liity lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen.

bb) Tällainen tulkinta ei ole ristiriidassa unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön kanssa, jossa on sovellettu erottelua ulkoisten ja sisäisten tapahtumien välillä.

Toisin kuin vastaaja väittää 15.12.2022 päivätyssä lausumassaan, unionin tuomioistuin ei erottele olosuhteita nykyään toisistaan vain sen mukaan, onko tapahtuma lentoliikenteen harjoittajan sisäinen vai ulkoinen ja onko se tämän hallittavissa, vaan se soveltaa edelleenkin erottelua sen mukaan, onko kyse tapahtumista, jotka eivät luonteensa tai alkuperänsä vuoksi liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eivätkä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa (tuomio 23.3.2021 – C-28/20, 23 kohta). Unionin tuomioistuimen soveltama erottelu ulkoisten ja sisäisten tapahtumien välillä liittyy pikemminkin hallittavuutta koskevan kriteerin soveltamiseen (ks. em. tuomion 41 kohta). Nyt käsiteltävässä asiassa on riidatonta, että tapahtumat eivät olleet lentoliikenteen harjoittajan hallittavissa. Toisin ei ole tulkittava, kun otetaan huomioon unionin tuomioistuimen 7.7.2022 antama tuomio C-308/21 (ks. 24 ja 25 kohta).

cc) Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen aiemmasta ennakkoratkaisupyynnöstä asiassa C-388/22, jossa esitetyt ennakkoratkaisukysymykset koskivat lennon suorittamiseen sopimattomien sääolosuhteiden ohella myös lennonjohdon päätöksiä, on todettava, että komission kyseisessä asiassa 21.9.2022 esittämistä huomautuksista ei myöskään ilmene seikkoja, jotka olisivat väistämättä ristiriidassa tämän tulkinnan kanssa.

Sääolosuhteiden osalta komissio keskittyi aluksi kysymykseen siitä, oliko kyse lentoliikenteen harjoittajan hallittavissa olevista olosuhteista (33 kohta); tällä kysymyksellä ei ollut merkitystä esitetyn tulkintakysymyksen kannalta, koska

mainitussa asiassa, kuten tässäkin, oli riidatonta, että olosuhteet eivät olleet tämän hallittavissa. Muuten komissio katsoi kyseisessä asiassa ainakin myös, että ”esimerkiksi myrskyjen tai salamoinnin kaltaiset” sääolosuhteet yleensä eivät voi liittyä asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toimintaan (37 kohta). Komissio siis tulkitsee ilmeisesti, että poikkeukselliset olosuhteet on erotettava muista ainoastaan sen mukaan, voidaanko kyseistä lentoa suorittaa (ks. 38 kohta). Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin tulkitsee, että komissio ei käsitellyt huomautuksissaan yksityiskohtaisesti kysymystä siitä, milloin sääolosuhteita voidaan pitää poikkeuksellisina.

dd) Tältä osin on todettava, että on myös olemassa kriteerejä, joiden mukaan tähän poikkeuksellisten olosuhteiden ryhmään kuuluvat olosuhteet voitaisiin erottaa olosuhteista, joita ei ole pidettävä poikkeuksellisina.

Sääolosuhteiden poikkeuksellisuutta voitaisiin arvioida alueellisesti ja kausittain, koska ilmastot ovat erilaisia kaikkialla maailmassa. Kun tietynlaisia sääolosuhteita esiintyy tietyssä paikassa ja tiettyinä aikoina useammin kuin muualla, niitä ei voida enää pitää poikkeuksellisina. Tällöin lentoliikenteen harjoittaja, joka harjoittaa toimintaansa alueilla, joilla esiintyy erityisiä sääilmiöitä, tai aikoina, jolloin tällaisia ilmiöitä esiintyy, ottaa riskin siitä, että sen toimintaan vaikuttavat olosuhteet, joita voidaan kyseisellä alueella ja kyseisenä ajankohtana pitää ainoastaan tavanomaisina [– –] [viittaus kansalliseen oikeuskirjallisuuteen].

ee) Tällainen tulkinta ei rasittaisi lentoliikenteen harjoittajia kohtuuttomasti.

Julkisasiamies [Jääskinen] esitti vastaavia pohdintoja 14.3.2013 esittämässään ratkaisuehdotuksessa [ÖBB- Personenverkehr AG] (C-509/11), kun hän ratkaisuehdotuksensa 40 kohdassa otti kantaa asetuksen N:o 1371/2007 17 artiklan tulkintaan [hyperlinkki] [– –]: ”Rautatieliikenteen matkustajien kuljetusta koskevien sopimusten yhteydessä on kuitenkin niin, että tavallisimpien ylivoimaisen esteen aiheuttavien seikkojen, nimittäin vaikeiden sääolojen, rautatieinfrastruktuurin vahinkojen ja työmarkkinakiistojen, esiintymistiheys on itse asiassa tilastollisesti ennakoitavissa, vaikkei niiden yksittäisiä esiintymisiä voidakaan ennakoida varmasti. Tämä tarkoittaa sitä, että niiden esiintymismahdollisuus on etukäteen rautatieyritysten tiedossa. Tämä tarkoittaa siksi myös sitä, että ne voidaan ottaa huomioon matkalippujen hinnoittelussa.”

Vastaavasti siltä osin kuin on kyse siitä, että sääolosuhteiden perusteella maksettavaksi tulevista korvauksista aiheutuvaa taloudellista räsitusta voitaisiin pitää kohtuuttomana, on todettava, että myös lentoliikenteen harjoittajat voivat ottaa huomioon lentolippujen hinnoittelussa tosiasiallisesti tilastollisesti ennakoitavissa olevalla tavalla esiintyvät sääolosuhteisiin liittyvät tapahtumat, joiden perusteella niille voi syntyä velvollisuus maksaa korvauksia.

2. Kuten edellä on todettu, käsiteltävässä asiassa on notorinen seikka, että Ponta Delgadaan lentämiseen liittyy erityinen vaarallisten tuulten riski. Tästä seuraa, että vastaaja vetoaa pätevästi asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa

tarkoitettuihin poikkeuksellisiin olosuhteisiin ainoastaan siinä tapauksessa, että tällä riskillä ei ole merkitystä.

[--]

[Muotoseikkoja]

TYÖASIAKIRJA