

Asia C-388/22

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

14.6.2022

Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:

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

Ennakkoratkaisupyyntön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

3.6.2022

Kantaja:

flightright GmbH

Vastaaja:

Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP)

Amtsgericht Frankfurt am Main

Frankfurt am Main, 3.6.2022

[– –]

Välipäätös

Asiassa

Flightright GmbH, [– –]

kantajana

[– –]

vastaan

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco [– –]

vastaajana

[– –]

[– –] on tehty seuraavaa välipäätös:

I. Asian käsittelyä lykätään.

II. II Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 perusteella 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 5 artiklan tulkintaa koskevat seuraavat kysymykset: [alkup. s. 2]

1. **Onko kyse asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista poikkeuksellisista olosuhteista, kun vallitsevat sääolosuhteet ovat kyseisen lennon suorittamiseen sopimattomat niiden konkreettisesta luonteesta riippumatta?**
2. **Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi, voidaanko sääolosuhteiden poikkeuksellisuus määrittää käyttämällä perusteena niiden alueellista ja kausittaista yleisyyttä niiden esiintymispaikalla ja -aikana?**
3. **Onko kyse asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista poikkeuksellisista olosuhteista, jos ilmaliikenteen hallintaa koskevan päätöksen vaikutus tiettyyn lentokoneeseen jonakin tiettyinä päivinä aiheuttaa kyseisen lentokoneen yhden tai useamman lennon pitkäaikaisen viivästymisen, lennon siirtymisen seuraavaan päivään tai sen peruutuksen riippumatta siitä, mistä syystä tämä päätös on tehty?**
4. **Jos kolmanteen kysymykseen vastataan kieltävästi, onko päätöksen synn puolestaan oltava poikkeuksellinen, jolloin sen ilmeneminen ei ole odotettavissa?**

Perustelut

I.

Kantaja vaatii vastaajalta matkustajan antaman valtuutuksen nojalla asetuksen mukaista korvausta.

Valtuutuksen antaneella matkustajalla oli vastaajana olevan lentoliikenteen harjoittajan lennolle vahvistettu varaus. Lennon TP118 Porto Alegresta Lissaboniin ja jatkolennot LH1167 Frankfurt am Mainiin oli määrä lähteä 9.3.2017 kello 21.10. Jatkolennon oli määrä lähteä 10.3.2017 klo 12.05 ja saapua perille klo 16.10. Lento TP118 peruttiin. Matkustaja kuljetettiin 10.3.2017/11.3.2017, ja hän saapui Frankfurt am Mainiin yli 27 tuntia myöhässä.

Vastaaja väittää, että peruutus johtui siitä, ettei riidanalaiselle lennolle TP118 tarkoitettu lentokone kyennyt laskeutumaan Porto Alegren lentoasemalle. Syynä tähän oli se, että 9.3.2017 vallinnut ukkosmyrsky oli aiheuttanut sen, ettei laskeutuminen ollut mahdollista, ja koneen oli täytynyt poiketa Curitibaan. Ensimmäisen laskeutumisyrittöksen aikana ukkospilvet olivat suoraan kiitotien lähestymisalueella, ja toisen laskeutumisyrittöksen aikana [alkup. s. 3] lähestymislupaa ei edes annettu. Tästä aiheutuneen työajanylityksen johdosta miehistö suoritti vasta seuraavana päivänä lennon Porto Alegreen. Porto Alegressa vastaajalla ei ollut korvaavaa lentokonetta. Matkustaja oli reititetty uudelleen mahdollisimman aikaiselle ja nopealle jatkolennotte, minkä kantaja riitauttaa, koska sillä ei ole asiasta tietoa.

Kantaja väittää, että laskeutuminen olisi ollut mahdollista klo 23.00 UTC alkaen.

II.

Asian ratkaisu riippuu siitä, onko vastaajan näkemyksen mukaisesti katsottava, että kyseessä on asetuksen 5 artiklassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde.

Kanne on perusteltu, jos vastaaja ei kykene vetoamaan poikkeuksellisiin olosuhteisiin.

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

a) Olosuhteita voidaan pitää poikkeuksellisina, jos ne liittyvät tapahtumaan, joka ei kuulu asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eikä luonteensa tai alkuperänsä vuoksi ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa (tuomio 22.12.2008, C-549/07 [– –] 23 kohta). Toisin sanoen ne eivät ole tapahtumien tavanomaisen kulun mukaisia vaan jäävät sen ulkopuolelle, mikä tavanomaisesti liittyy tai voi liittyä matkustajalentoliikenteen kulkuun [– –]. Käytännössä lentoliikenteen harjoittajat vetoavat tältä osin säännöllisesti sääolosuhteisiin ja/tai ilmaliikenteen hallintaa koskeviin päätöksiin, kuten tässäkin asiassa.

b) Lainsäätäjän näkemyksen mukaan jo sääolosuhteet, jotka ovat sopimattomat lennon suorittamiseen, ovat omiaan muodostamaan poikkeuksellisen olosuhteen (johdanto-osan 14 perustelukappale). Lähtökohtaisesti on näin ollen pidettävä riittävänä sitä, että sääolosuhteet estävät lennon suorittamisen. Tämä vaikuttaa periaatteessa asianmukaiselta, koska lentoliikenteen harjoittaja ei voi vaikuttaa säähän. Ei ole nähtävissä, miksi lentoliikenteen harjoittajalla pitäisi olla objektiivinen vastuu olosuhteista, joihin se ei voi millään tavoin vaikuttaa. Lennon suorittamiseen ei liity tällöin huolimattomuutta. Pelkkä poikkeuksellisen olosuhteen olemassaolo ei myöskään vapauta [alkup. s. 4] lentoliikenteen harjoittajaa korvauksesta, koska lentoliikenteen harjoittajan on myös vältettävä

poikkeuksellisesta olosuhteesta johtuvat seuraukset ryhtymällä kohtuudella edellytettäviin toimenpiteisiin (ks. asetuksen 5 artiklan 3 kohta).

Sama koskee johdanto-osan 15 perustelukappaleessa tarkoitettuja ilmaliikenteen hallintaa koskevia päätöksiä. Lentoliikenteen harjoittajan on noudatettava ilmaliikenteen hallintaa koskevia ohjeita.

c) Toisaalta ei pidä unohtaa, että ilmailuun liittyy väistämättä säästä ja ilmaliikenteen hallintatoiminnasta aiheutuville vaikutuksille altistuminen.

Ensin mainittu kuuluu toiminnan luonteeseen. Sääolosuhteilla on aina vaikutusta; ne muuttuvat alati ja joskus jopa niin, että ettei lentoa voida tai sitä ei voida enää suorittaa (turvallisesti). Viimeksi mainittu perustuu kaupallisen ilmaliikenteen sääntöihin. Lentoja säännellään jatkuvasti, ja ne suoritetaan ensisijaisesti vasta, kun niistä on tehty myönteinen päätös. Ilmaliikenteen hallinnan vaikutukset lennon suunniteltuun suoritukseen ovat yleisiä, johtuivatpa ne sitten säästä, toimintahäiriöistä tai muista syistä.

Tällaisia olosuhteita ilmenee säännöllisesti, ja niihin on lähtökohtaisesti aina varauduttava. Siksi on kyseenalaista, riittääkö yleisesti, että sääolosuhteilla oli vaikutusta lennon aikataulun mukaiseen suorittamiseen tai että lennon osalta tehtiin ilmaliikenteen hallintaa koskeva päätös. On pikemminkin niin, että sääolosuhteiden ja päätöksen on oltava luontaisesti poikkeuksellisia asetuksen 5 artiklan 3 kohdan sanamuodon mukaisesti.

Ei esimerkiksi ole selvää, miksi lentoliikenteen harjoittaja pitäisi vapauttaa vastuusta, jos se suunnittelee lentoa Madeiraan Funchalin lentoasemalle, jossa esiintyy tunnetusti usein tuuliväanne-ilmioita (windshear). Se suorittaa lennon, vaikka se tietää, että siihen liittyy tällaisen tuuliväanne-ilmion esiintymisen vuoksi suurempi riski sellaisista sääolosuhteista, jotka eivät ole soveltuvia lennon suorittamiseen.

Samoin vaikuttaa kyseenalaiselta olettaa, että ilmaliikenteen hallintaa koskevan päätöksen osalta kyse on poikkeuksellisesta olosuhteesta, jos esimerkiksi lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen perustuu yleisiin kapasiteettirajoituksiin. Lentoreitin kapasiteettirajoitukset voidaan ymmärtää lentoliikenteen ”tavanomaiseksi” häiriöksi, joka on yleisesti odotettavissa, samaan tapaan kuin moottoriteiden ruuhkat. Tämä voisi päteä ainakin ruuhkasiin ilmatiloihin, kuten Euroopan ilmatilaan koronaa edeltäneenä ajanjaksona. Näin ollen tavanomaisiin sääilmiöihin perustuvat ohjaustoimenpiteet eivät voi olla perusteena olosuhteiden poikkeuksellisuudelle.

Ohjaustoimenpiteiden osalta on jopa ajateltavissa, että asianomainen lentoliikenteen harjoittaja on itse synynä niihin. Lentoliikenteen harjoittajan lentokone voi esimerkiksi joutua palaamaan lähtölentoasemalleen teknisen vian vuoksi, jolloin lentoaseman toiminta suljetaan väliaikaisesti muilta lennoilta ja siten myös saman lentoliikenteen harjoittajan toiselta lennolta, joka on sen vuoksi myöhässä. Lennon viivästymiseen liittyvästä ilmaliikenteen hallintaa koskevasta

ulkoisesta ohjauksesta huolimatta syntyy siihen syy-yhteydessä oleva olosuhde, josta lennosta vastaava ilmaliikenteen harjoittaja on unionin oikeuskäytännön mukaan vastuussa (ks. tuomio 22.12.2008 – C-549/07 [– –]). [**alkup. s. 5**]

Tilanne on samankaltainen nyt tarkasteltavassa asiassa. Ei ole osoitettu eikä ilmeistä, että Porto Alegressa maaliskuussa esiintyneet ukkosmyrskyt ja niiden perusteella tehdyt lentoliikenteen hallintaa koskevat päätökset olisivat olleet luonteeltaan poikkeuksellisia, joten vaikuttaa kyseenalaiselta, ovatko sääolosuhteet ja laskeutumisluvan epääminen poikkeuksellisia, ja eikö pikemminkin ole niin, että vastaajan kaltaisen lentoliikenteen harjoittajan olisi varauduttava tällaisiin tilanteisiin.

d) Kansallinen tuomioistuin katsoo, että asiassa olisi omaksuttava suppea tulkinta.

aa) Lainsäätäjä on tuskin luokitellut johdanto-osan 14 perustelukappaleessa lennon suorittamiseen sopimattomat sääolosuhteet yleisesti poikkeuksellisiksi olosuhteiksi. Siinä todetaan pikemminkin, että tällaisissa sääolosuhteissa saattaa syntyä poikkeuksellisia olosuhteita. Vastaavasti johdanto-osan 15 perustelukappaleessa todetaan, että poikkeuksellisten olosuhteiden olisi katsottava vallitsevan, kun kyse on ilmaliikenteen hallintaa koskevasta päätöksestä. Se ei näin ollen ole ehdoton lähtökohta. Tämä tukee sitä – tai ei ainakaan puhu sitä vastaan – että asiassa olisi omaksuttava suppea tulkinta, joka täyttää myös lainsäätäjän tavoitteen, joka on matkustajien suojelun korkean tason varmistaminen (johdanto-osan ensimmäinen perustelukappale).

Poikkeuksellisen olosuhteen määritelmän mukaan kaksi edellä mainittua kriteeriä, jotka koskevat hallittavuutta ja kyseisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaista harjoittamista, eivät saa täytyä. Ensin mainittu kriteeri ei todennäköisesti täyty, mutta jälkimmäinen täyttyy ilman muuta, jos oletetaan, että sääolosuhteille altistuminen on osa lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaista harjoittamista. Myös sen seikan, että lentoliikenteen harjoittajien toimintaan kohdistuu väistämättä ja aina viranomaisten sääntelytoimivalta, voitaisiin katsoa liittyvän kyseisen lentoliikenteen harjoittajan tavanomaisen toiminnan harjoittamiseen.

Asetuksen 5 artiklan 3 kohta antaa tältä osin ymmärtää, että suppea tulkinta on tarpeen. Ilmaisun ”poikkeuksellinen” viittaa jo sanamuotonsa perusteella harvinaiseen tilanteeseen. Säännöllinen tilanne ei voi olla poikkeuksellinen. Matkustajien suojelun korkean tason varmistamiseksi vaikuttaa aiheelliselta tutkia asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan [**alkup. s. 6**] tavanomaista toimintaa yksittäistapauksen konkreettisia olosuhteita vasten.

Oikeudellinen lähestymistapa olisi samanlainen kuin teknisten vikojen tapauksessa. Unionin tuomioistuin on todennut 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 kohta ja sitä seuraavat kohdat). Lentokoneen huoltoon liittyvästä puutteesta johtuvan teknisen vian korjaamisen on katsottava kuuluvan lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen (24 kohta). Asia on toisin esimerkiksi tilanteessa, jossa asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan kaluston muodostavien lentokoneiden valmistaja tai toimivaltainen viranomainen 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 unionin tuomioistuimien on todennut kyseisessä tuomiossa, että lentoliikenteen harjoittajan toteamien teknisten vikojen yleisyys ei itsessään ole seikka, jonka perusteella voitaisiin päätellä, ovatko kysymyksessä asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetut poikkeukselliset olosuhteet (36 kohta).

Vastaavasti tässä yhteydessä voitaisiin tutkia, johtuvatko sääolosuhteet tai ilmaliikenteen hallintaa koskevat päätökset, joihin lentoliikenteen harjoittaja vetoaa, sellaisista tapahtumista, joihin lentoliikenteen harjoittaja ei itse asiassa voi vaikuttaa ja jotka eivät kuulu sen tavanomaiseen toimintaan, mikä on ennakkoratkaisupyynnön avulla selvitettävä asia.

bb) On myös kriteerejä, joiden perusteella poikkeukselliset olosuhteet voidaan tämänkaltaisissa tapauksissa erottaa muista kuin poikkeuksellisista olosuhteista.

Sääolosuhteiden poikkeuksellisuutta voitaisiin arvioida alueellisesti ja kausittain, koska ilmasto-olosuhteet vaihtelevat maailmanlaajuisesti. Jos tietyt sääolosuhteet ovat alueella tiettyinä aikoina yleisempiä kuin muualla, ne eivät ole enää poikkeuksellisia. Lentoliikenteen harjoittaja, joka harjoittaa lentoliikennettä sellaisilla alueilla tai sellaisina kausina, joille ovat tyypillisiä erityiset sääilmiöt, ottaa riskin olosuhteesta, joka on tuolloin vain tavanomainen [– –].

Ilmaliikenteen hallintaa koskevien päätösten osalta merkitystä voisi olla niiden syillä eli sillä, oliko ohjaustoimenpiteen syy luonteeltaan poikkeuksellinen [– –]. Poikkeuksellisuus voitaisiin hyväksyä [**alkup. s. 7**] esimerkiksi sellaisissa tilanteissa, joihin ei voida varautua tavanomaiseen toimintaan kuulumattomuuden vuoksi – kuten onnettomuuksien, terrori-iskujen, poliittisten tapahtumien tai äärimmäisten sääilmiöiden aiheuttamat mahdolliset uudelleenreititykset –, kun taas yleiset kapasiteettirajoitteet, tarkemmin määrittelemättömät sääolosuhteet ja muut vastaavat tilanteet eivät olisi poikkeuksellisia.

cc) Tällainen tulkinta ei aiheuttaisi lentoliikenteen harjoittajille kohtuutonta rasitetta.

Julkisasiamies esitti vastaavanlaisia näkemyksiä 14.3.2013 antamassaan, asetuksen 1371/2007 17 artiklaa koskevassa ratkaisuehdotuksessa asiassa C-509/11 (40 kohta) (<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=135004&pagel>

n-dex=0&doclang=DE&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=4238944;
1.12.2021): ”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 lentoliikenteen harjoittajat voivat sisällyttää lentolippujen hinnoitteluunsa myös sellaiset säähän ja ohjaukseen liittyvät tapahtumat, joiden esiintymistiheys on tosiasiallisesti tilastollisesti ennakoitavissa ja jotka voivat johtaa lentoja koskeviin poikkeavuuksiin, josta on maksettava korvausta, siltä osin kuin säähän ja ohjaukseen liittyvien olosuhteiden vuoksi maksettavista korvauksista aiheutuva taloudellinen rasitus [voisi olla] kohtuuton.

2. Koska – kuten edellä on todettu – ei ole osoitettu eikä ole ilmeistä, että Porto Alegressa maaliskuussa esiintyvät ukkosmyrskyt ja niistä johtuvat ilmaliikenteen hallintaa koskevat päätökset olisivat luonteeltaan poikkeuksellisia, vastaaja voi vedota asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuihin poikkeuksellisiin olosuhteeseen pätevästi vain siinä tapauksessa, että nämä tekijät eivät ole ratkaisevia.

[– –]

TYÖASIA