

Tunnistetiedot poistettu

Käännös

C-545/22 – 1

Asia C-545/22

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

15.8.2022

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfin alueellinen alioikeus, Saksa)

Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

9.8.2022

Vastaaaja ja valittaja:

Air Europa Lineas Aereas

Kantajat ja valituksen vastapuolet:

VO

GR

[--]

[--]

Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfin alueellinen alioikeus, Saksa)

Välipäätös

[9.8.2022]

Asiassa, jonka asianosaisia ovat

Air Europa Lineas Aereas, [--] Frankfurt,

vastaaajana ja valittajana,

[– –]

vastaan

1. VO, [– –] Bremen,
2. GR, [– –] Bremen,

kantajina ja valitusasian vastapuolina,

[– –]

Landgericht Düsseldorfin 22. siviiliasioita käsittelevä jaosto on [– –]

päättänyt seuraavaa:

Asian käsittelyä lykätään.

Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan ensimmäisen kohdan b alakohdan ja SEUT 267 artiklan 3 kohdan nojalla seuraava ennakkoratkaisukysymys, joka koskee unionin oikeuden tulkintaa:

Onko asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että tietyn lennon peruutus on johtunut poikkeuksellisista olosuhteista, kun lentoyhtiö on maailmanlaajuisen covid-19-pandemian alettua yhtäkkisesti ja merkittävästi vähentänyt reittilentojensa määrää ja peruuttanut lukuisia lentoja, koska maailmanlaajuinen lentoliikenne supistui yhtäkkisesti ja merkittävästi maaliskuusta 2020 alkaen, koska lentojen taloudellinen täyttöaste jäi liian matalaksi ja koska se halusi suojella lentohenkilökuntansa ja lentäjänsä terveyttä, ja kun lentoyhtiö ei joutunut peruuttamaan kyseistä lentoa viranomaistoimenpiteiden – kuten lentoasemien sulun, lentokiellon tai maahantulokiellon – perusteella?

Perustelut:

I.

Kantajina olevat aviopuolisot VO ja GR ostivat liput vastaajan menolennolle Düsseldorfista Madridin kautta Miamiin 7.3.2020 (lentojen numerot: UX 1446 ja UX 97) sekä paluulennolle Miamiin Madridin kautta Düsseldorfin 16.3./17.3.2020 (lentojen numerot: UX 98 ja UX 1447).

Vastaaja peruutti paluulennot 16.3./17.3.2020 (lentojen numerot: UX 98 ja UX 1447). Kantajille ilmoitettiin peruutuksesta vasta Miamiin lentoasemalla 16.3.2020. Kantajille ei tarjottu korvaavaa kuljetusta.

Kantajat nostivat Amtsgericht Düsseldorfissa (Düsseldorfin paikallinen alioikeus, Saksa) kanteen, jossa he vaativat kumpikin 600,00 euron suuruista

vahingonkorvausta asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohdan c alakohdan nojalla.

Vastaaja väittää, että peruutus johtui asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu. Vastaaja vetoaa tältä osin covid-19-pandemiaan liittyviin matkustusrajoituksiin. Vastaajan mukaan covid-19-pandemia pysäytti lentoliikenteen maailmanlaajuisesti. Näin ollen lentoyhtiöt uudelleenjärjestelivät lentoaikataulunsa, vähensivät merkittävästi reittilentojensa määrää ja peruuttivat lukuisia lentoja. Tämä koski myös lentoja UX 98 ja UX 1447 16.3./17.3.2020. Kyseinen lentoyhteys peruutettiin myös lentohenkilökunnan terveyden suojelemiseksi. Uutta koronavirusta ja sen vaarallisuutta tai leviämistapoja ei tunnettu lainkaan. Vastaaja ei halunnut altistaa lentohenkilökuntaansa tällaiselle riskille.

Amtsgericht Düsseldorf hyväksyi kanteen 1.12.2021 annetulla tuomiollaan [– –] ja velvoitti vastaajan muun muassa maksamaan molemmille kantajille 600,00 euroa korvausta.

Vastaaja valitti tästä tuomiosta määrättyjen edellytysten mukaisesti ja määrääjässä. Kantajat puolustavat ensimmäisessä oikeusasteessa annettua tuomiota.

II.

Vastaajan valituksen menestyminen riippuu [– –] edellä mainitusta kysymyksestä.

Tarkemmin ottaen:

Valitus ei ole perusteltu, jos katsotaan, että vastaajan esittämiä perusteluja sille, että se on peruuttanut lentonsa Miamiasta Madridin kautta Düsseldorfiin 16.3./17.3.2020 (lentojen numerot: UX 98 ja UX 1447), eli sitä, että se on vapaaehtoisesti päättänyt vähentää reittilentojensa määrää kansainvälisen lentoliikenteen yhtäkkiseen ja merkittävään supistumiseen liittyvistä taloudellisista syistä ja lentohenkilökunnan terveyden suojelemiseksi covid-19-pandemiassa, ei voida pitää asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuina poikkeuksellisina olosuhteina.

Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa säädetään, että lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa matkustajille korvausta asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan mukaisesti, jos se pystyy osoittamaan, että lennon peruutus tai sen saapumisen viivästyminen vähintään kolme tuntia johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu, ja kun tällainen olosuhde ilmenee, että se on toteuttanut tilanteeseen soveltuvat toimenpiteet hyödyntämällä kaiken käytettävissään olevan henkilökunnan ja kaluston sekä taloudelliset keinot välttääkseen asianomaisen lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästyksen, mutta siltä ei kuitenkaan voida vaatia, että se tekisi kestävämpiä uhrauksia

yrityksellään asianomaisena ajankohtana olevaan kapasiteettiin nähden (ks. [– –] tuomio 4.4.2019 – C-501/17, Germanwings v. Pauels, [ECLI:EU:C:2019:288][– –] 19 kohta; tuomio 11.6.2020 – C-74/19, LE v. Transportes Aéreos Portugueses, [ECLI:EU:C:2020:460][– –] 36 kohta).

1.

Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellisten olosuhteiden käsite koskee tapahtumia, jotka eivät luonteensa tai alkuperänsä vuoksi liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eivätkä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa, ja nämä kaksi edellytystä ovat kumulatiivisia ja niiden täytyminen on arvioitava tapauskohtaisesti (ks. [– –] tuomio 23.3.2021 – C-28/20, Airhelp v. SAS, [ECLI:EU:C:2021:226][– –], 23 kohta). Tässä yhteydessä tapahtumat, joiden alkuperä on lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ”sisäinen”, ja tapahtumat, joiden alkuperä on siihen nähden ”ulkoisen”, on pidettävä erillään. Poikkeuksellisina olosuhteina pidetään vain ”ulkoisia” tapahtumia. Näille ulkoisille tapahtumille on yhteistä se, että ne johtuvat osittain lentoliikenteen harjoittajan toiminnasta ja osittain ulkoisista olosuhteista, joita käytännössä ilmenee vaihtelevissa määrin mutta joita lentoliikenteen harjoittaja ei hallitse, koska niiden taustalla on joko luonnontapahtuma tai toisen lentoliikenteen harjoittajan taikka ilmailu- tai lentoasematoimintaan puuttuvan julkisen tai yksityisen toimijan kaltaisen kolmannen osapuolen toimi (ks. [– –] em. tuomio, 39 kohta ja sitä seuraavat kohdat).

2.

Ensinnäkin on niin, että vaikka covid-19-pandemia vaikutti yleisesti merkittäväällä tavalla ja maailmanlaajuisesti matkustajaliikenteeseen, se ei estä asetuksen N:o 261/2004 soveltamista. Asetuksessa N:o 261/2004 ei vahvisteta tämän asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa mainittujen poikkeuksellisten olosuhteiden lisäksi erillistä ”erityisen poikkeuksellisten olosuhteiden” luokkaa niin, että tällaisten olosuhteiden seurauksena lentoliikenteen harjoittaja vapautuisi automaattisesti kaikista asetuksen mukaisista velvollisuuksistaan (ks. [– –] tuomio 31.1.2013 – C-12/11, Denise McDonagh v. Ryanair Ltd., [ECLI:EU:C:2013:43][– –] 30 kohta).

3.

Vastaaja vetoaa covid-19-pandemiaan liittyviin matkustusrajoituksiin. Vastaajan mukaan siitä, että maaliskuun puolivälistä 2020 alkaen alettiin soveltaa maailmanlaajuisesti maahantulorajoituksia, seurasi, että lentoyhtiöiden oli merkittävästi vähennettävä toimintaansa. Pandemian ensimmäisen vaiheen aikana maaliskuu-kesäkuussa 2020 lentoliikenne supistui jyrkästi. Mannertenvälisiä lentoyhteyksiä vähennettiin yhtäkkisesti ja merkittävästi tai niistä luovuttiin kokonaan. Näin ollen kyseisenä ajanjaksona ei voitu välttää lentoaikataulujen muuttamista tai lentojen peruuttamista lyhyellä varoitusajalla. Tämä koski myös

4

lentoja UX 98 ja UX 1447 16.3./17.3.2020. Vastaajan mukaan peruutuksilla suojeltiin myös lentohenkilökunnan ja lentäjän terveyttä. Uutta koronavirusta ja sen vaarallisuutta tai leviämistapoja ei tunnettu lainkaan. Vastaaja ei halunnut altistaa henkilökuntaansa tällaiselle riskille.

Asiaa käsittelevä jaosto katsoo, että vastaajan väitteet eivät riitä osoitukseksi poikkeuksellisista olosuhteista. Maailmanlaajuinen covid-19-pandemia ja siihen liittyvät matkustajaliikenteen rajoitukset ja tartuntavaara eivät tosin luonteensa tai alkuperänsä vuoksi liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen, koska vastaaja ei voi vaikuttaa näihin seikkoihin eikä pandemia ole sen hallittavissa. Vastaaja ei ole kuitenkaan riittävällä tavalla osoittanut, että paluulennon peruuttaminen (lentojen numerot: UX 98 ja UX 1447) 16.3./17.3.2020 ”johtui” asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla välittömästi covid-19-pandemiasta tai että maailmanlaajuisen covid-19-pandemian vaikutukset eivät riidanalaisten lentojen osalta olleet vastaajan hallittavissa lentoyhtiönä.

EU:n komissio on tosin 18.3.2020 julkaistussa ilmoituksessaan C (2020) 1830 final todennut seuraavaa:

”Komissio katsoo, että kun viranomaiset toteuttavat toimenpiteitä covid-19-pandemian hillitsemiseksi, niitä ei niiden luonteen ja alkuperän perusteella voi pitää liikenteenharjoittajan tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen liittyvinä eikä niiden hallittavissa olevina. Asetuksen 5 artiklan 3 kohdan nojalla oikeutta korvaukseen ei sovelleta, jos peruuttaminen ’johtuu’ poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu. Tämän edellytyksen olisi katsottava täyttyvän silloin, kun viranomaiset joko suoraan kieltävät tietyt lennot tai kieltävät henkilöiden liikkumisen tavalla, joka tosiasiallisesti estää kyseisen lennon liikennöimisen. Tämä edellytys voi täytyä myös silloin, kun lennon peruuttaminen tapahtuu olosuhteissa, joissa vastaavaa henkilöiden liikkumista ei ole kokonaan kielletty, vaan kiellosta myönnetään poikkeus tietyille henkilöille (esim. kyseisen valtion kansalaiset tai asukkaat). Jos yksikään tällainen henkilö ei saavu lennolle, lento jouduttaisiin liikennöimään tyhjänä, jos sitä ei peruuteta. Tällaisissa tilanteissa voi olla perusteltua, että liikenteenharjoittaja ei odota viimeiseen hetkeen asti, vaan peruuttaa lennon hyvissä ajoin (ja jopa olematta varma eri matkustajien oikeuksista matkustaa ylipäätään) asianmukaisten organisatoristen toimenpiteiden toteuttamiseksi, mukaan lukien liikenteenharjoittajan velvollisuus huolehtia matkustajista. Tämänkaltaisissa tapauksissa ja olosuhteista riippuen peruuttamista voidaan silti pitää viranomaisten toteuttamasta toimenpiteestä ’johtuvana’. Tämä voi tilanteen mukaan koskea myös lentoja, jotka suuntautuvat vastakkaiseen suuntaan kuin lennot, joita henkilöiden liikkumiskielto suoraan koskee. Jos lentoyhtiö päättää peruuttaa lennon ja osoittaa, että päätös oli perusteltu miehistön terveyden suojelemiseksi, myös tällaisen peruutuksen olisi katsottava ’johtuvan’ poikkeuksellisista olosuhteista. Edellä esitetyt näkökohdat eivät ole eivätkä voi olla tyhjentäviä, koska myös muut covid-19:ään liittyvät erityisolosuhteet voivat kuulua 5 artiklan 3 kohdan soveltamisalaan.”

Nämä komission suositukset eivät kuitenkaan sido tuomioistuimia. Unionin tuomioistuin on tosin katsonut, että SEUT 288 artiklan 4 kohdassa tarkoitetuilla suosituksilla ja lausunnoilla ei luoda yksityisille oikeuksia, joihin unionin kansalaiset voivat vedota kansallisissa tuomioistuimissa. Kansallisten tuomioistuinten on kuitenkin otettava huomioon suositukset ja lausunnot, kun ne ratkaisevat niiden käsiteltäviksi saatettuja asioita, erityisesti silloin, kun suosituksissa tai lausunnoissa selvennetään muiden kansallisten tai unionin säännösten tulkintaa (ks. tuomio 13.12.1989 – C-322/88, Grimaldi, [ECLI:EU:C:1989:646, 18 kohta][– –]. Jo sekin on epäselvää, onko komission tulkintaohjeita pidettävä SEUT 288 artiklan 4 kohdassa tarkoitettuina suosituksina tai lausuntoina eikä omanlaisina (*sui generis*) toimenpiteinä. Joka tapauksessa on selvää, että vaatimus siitä, että kansalliset tuomioistuimet ottavat suuntaviivat huomioon, ei voi merkitä sitä, että suuntaviivoilla olisi tosiasiallisesti sitova vaikutus unionin oikeutta tulkittaessa, vaan ainoastaan sitä, että kansallisten tuomioistuinten on analysoitava suuntaviivojen sisältöä, kun ne tulkitsevat unionin oikeutta.

Mainitun suosituksen sisältö ei myöskään ole vakuuttava. Kun otetaan huomioon yhtäältä kyseisen asetuksen tavoite, joka mainitaan asetuksen johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa ja joka on matkustajien suojelun korkean tason varmistaminen, ja toisaalta se, että mainitun asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa poiketaan periaatteesta, jonka mukaan matkustajalla on oikeus korvaukseen lennon peruuttamisen tapauksessa, tässä säännöksessä tarkoitettua poikkeuksellisten olosuhteiden käsitettä on tulkittava suppeasti (ks. [– –] tuomio 23.3.2021 – C-28/20, Airhelp v. SAS, [ECLI:EU:C:2021:226][– –] 24 kohta). Lienee tosin tulkittava, että kyse on poikkeuksellisista olosuhteista, kun viranomaiset joko kieltävät tietyt lennot suoraan lain nojalla tai kieltävät tai rajoittavat matkustajaliikennettä tavalla, joka de facto eli tosiasiallisesti merkitsee, ettei lentoa voida lentää (esimerkiksi sulkemalla lentoasemia, kieltämällä lentämisen, ottamalla käyttöön maahantulokieltoja jne.). Mennään kuitenkin liian pitkälle, jos tulkitaan, että poikkeuksellisista olosuhteista on kyse myös silloin, kun lento on voitu lentää oikeudellisesti ja tosiasiallisesti rajoituksetta mutta lentoyhtiöt ovat taloudellisista syistä (esimerkiksi tyhjien lentojen välttämiseksi) päättäneet vähentää lentoyhteyksien määrää ja peruuttaa lentoja. Lentoyhtiöiden vapauttaminen vastuusta näin laajasti rasittaa matkustajia ja on ristiriidassa asetuksen N:o 261/2004 matkustajien korkeatasoista suojaamista koskevan tavoitteen kanssa.

Tällaiset taloudelliset syyt ovat yksiselitteisesti ”sisäisiä” eivätkä ”ulkoisia” seikkoja. Näissä tapauksissa tilanne on myös lentoyhtiöiden ”hallittavissa”, koska ne omalla vastuullaan ja vapaaehtoisesti päättävät peruuttaa lennon, eikä niiden ole peruutettava lentoa ulkoisten syiden ”pakottamina”.

4.

Ei myöskään riitä, että lennon peruuttamishetkellä vallitsevat asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettut poikkeukselliset olosuhteet.

6

Lennon peruuttamisen on myös täytynyt ”johtua” nimenomaan näistä poikkeuksellisista olosuhteista, minkä lisäksi edellytetään, että peruuttamista ei olisi voitu välttää kohtuullisin toimenpitein. Tästä olisi voinut olla kyse covid-19-pandemiassa, esimerkiksi tilanteissa, joissa lentoaseman pitäjä tai lennonjohto mahdollisesti kielsi yksittäisiä lentoja tai joissa viranomaiset esimerkiksi sulki lentoasemia tai sovelsivat laissa säädettyjä maahantulokieltoja. Lisäksi asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 15 perustelukappaleesta ilmenee, että poikkeukselliset olosuhteet voivat kohdistua vain ”tiettyyn lentokoneeseen jonakin tiettyä päivänä”, mistä ei voi olla kyse silloin, kun matkustajalta evätään pääsy lennolle muihin(kin) lentoihin vaikuttaneista olosuhteista johtuvan lentojen uudelleenjärjestelyn takia. Poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteellä nimittäin on tarkoitus rajoittaa lentoliikenteen harjoittajan velvollisuuksia ja jopa vapauttaa se niistä silloin, kun kyseessä olevaa tapahtumaa ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu. Kun liikenteenharjoittaja sitä vastoin päättää vapaaehtoisesti järjestää lentonsa uudelleen sellaisen seikan vuoksi, joka vaikuttaa muihin(kin) lentoihin, sen ei mitenkään voida katsoa joutuneen tämän seikan vuoksi peruuttamaan tietyn lennon (ks. [– –] tuomio 4.10.2012 – C-22/11, Finnair Oyj v. Timy Lassooy, [– –] 37 kohta, jossa oli kyse siitä, että matkustajalta evättiin pääsy lennolle, kun lennot oli uudelleenjärjestelty lennonjohtajien lakon takia). Tätä oikeuskäytäntöä voitaneen soveltaa reittilentojen määrän vähentämiseen covid-19-pandemian perusteella.

5.

Myöskään vastaajan väite siitä, että lennon peruuttamisella suojeltiin myös lentohenkilökunnan terveyttä, ei voi menestyä. Lentohenkilökunnan työsuojeluun tai terveydensuojeluun liittyvää peruutusta ei myöskään voida pitää poikkeuksellisista olosuhteista johtuvana. Ensinnäkin lentohenkilökunnan työ- tai terveydensuojelu, joista lentoyhtiön on huolehdittava työnantajana, ovat lentoliikenteen harjoittajan eli vastaajana olevan yhtiön ”sisäinen” seikka eikä niitä voida pitää ”ulkoisena” seikkana. Covid-19-pandemiasta lentohenkilökunnalle ja lentäjälle mahdollisesti aiheutuneet kohonneet terveystriskit olivat myös vastaajan hallittavissa, koska se olisi voinut torjua niitä asianmukaisilla varotoimenpiteillä (HEPA-suodattimet, maskipakko jne.). Jos hyväksyttäisiin vetoaminen pelkkään lentohenkilökunnan terveydensuojeluun yleisesti, voisi tämä johtaa siihen, että lentoyhtiöt voisivat äärimmäisen varovaisesti ja ennakoivasti peruuttaa ”terveydensuojelun nimissä” minkä tahansa lennon ilman, että lennon peruuttamiselle olisi erityisiä syitä. Tällöin yhtiöille annettaisiin kuitenkin viime kädessä ”vapaat kädet” peruuttaa lentoja, koska lähtökohtaisesti kaikkiin lentoyhteyksiin – myös uuteen koronavirukseen liittyvästä kriisistä riippumatta – liittyy kohonnut terveystriski, kun kyse on kansainvälisistä lennoista, joilla on matkustajia eri maista ahtaissa tiloissa.

Koska unionin tuomioistuin ei nähtävästi ole vielä ottanut kantaa näihin kysymyksiin, on asiassa esitettävä niitä koskeva ennakkoratkaisupyyntö.

[– –]

[– –][Kansallista prosessioikeutta koskevia seikkoja]

[– –][Allekirjoitukset]

[– –]

[– –][Muotoseikkoja]

TYÖASIAKIRJA