

Tunnistetiedot poistettu

Käännös

C-308/21 - 1

Asia C-308/21

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

14.5.2021

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (Azorien alioikeus, siviiliasioita käsittelevä Ponta Delgadan paikallisosasto – tuomari nro 4, Portugali)

Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

25.1.2021

Kantajat:

KU

OP

GC

Vastaaja:

SATA International – Azores Airlines SA

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (Azorien alioikeus, siviiliasioita käsittelevä Ponta Delgadan paikallisosasto – tuomari nro 4, Portugali)

[--]

Tavanomainen menettely

[--]

Ennakkoratkaisupyyntön esittäminen Euroopan unionin tuomioistuimelle – unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 94 artikla

*

1) Yhteenveto oikeudenkäynnin kohteesta ja asiaa koskevista tosiseikoista

Käsiteltävässä asiassa on yhdistetty kolme erillistä menettelyä, joissa kolme kantajaa oli ostanut lentoliput kahdelle lennolle, jotka oli määrä tehdä Lissabonin lentoaseman ja Azorien autonomisen alueen (São Miguelin ja Picon saaren) välillä 10.5.2017 ja joista toinen lento peruttiin ja asianomainen kantaja siirrettiin uudelle lennolle ja toisen lennon lähtö viivästyi; kaikissa tapauksissa kantajat olivat saapuneet määränpäähänsä yli kolme tuntia myöhässä aikataulun mukaisesta saapumisajasta.

Viivästyminen johtui Lissabonin lentoasemalla kyseisenä päivänä kello 13:19 polttoaineen tankkausjärjestelmään äkillisesti ja odottamatta tulleesta viasta, jonka vuoksi koko Lissabonista käsin tapahtunut ilma-alustoiminta – ei pelkästään asianomaisen lentoyhtiön toiminta – oli järjestettävä uudelleen ja lentokoneita oli siirrettävä läheisten lentoasemien tankkausasteille ongelman korjaamiseksi. On vielä tuotava esille, että toteen näytettyjen tosiseikkojen perusteella Lissabonin lentoaseman polttoaineen tankkausjärjestelmästä ei huolehdi lentoasema vaan kolmas osapuoli.

Esille nousee kysymys, onko lentojen viivästyminen yli kolme tuntia tai peruuntuminen kokonaan siitä syystä, että lähtölentoasemalla polttoaineen tankkausjärjestelmässä, jonka toiminnasta kyseinen lentoasema vastaa, ilmenee vika, **11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa** tarkoitettu ”**poikkeuksellinen olosuhde**”.

*

Asian ratkaisemisen kannalta **merkitykselliset tosiseikat** ovat seuraavat:

a.1) Asia 957/20.5T8PDL [Alkup. s. 2]

1. Kantaja KU osti varausnumerolla NM8E8P lipun vastaajan operoimille lennoille nro S4321 ja SP107, joiden oli määrä toteutua 10.5.2017 niin, että lähtö oli Lissabonin lentoasemalta (LIS) kello 12:50, aikataulun mukainen saapuminen Azoreille, Santa Marian lentoasemalle (SMA) oli samana päivänä kello 19:15 (paikallista aikaa) ja siinä välissä vaihdon piti tapahtua Azoreilla, Ponta Delgadan lentoasemalla (PDL), jonne lennon piti saapua kello 14:15 ja jolta lähdön piti tapahtua [– –] kello 18:45 (paikallista aikaa).
2. Kantaja teki lähtöselvityksen edellä mainitulle lennolle ja nousi koneeseen.

3. Lento S4321 saapui määränpäähensä Azoreille, Ponta Delgadan lentoasemalle (PDL), kello 19:30, minkä vuoksi kantaja ei ehtinyt lennolle SP107.
4. Lissabonin ja Santa Marian välinen etäisyys on 1 407,62 kilometriä.

a.2) Asia 963/20.0T8PDL

5. Kantaja GC osti varausnumerolla NW53AK lipun vastaajan operoimalle lennolle nro S4321, jonka oli määrä toteutua 10.5.2017 niin, että lähtö oli Lissabonin lentoasemalta (LIS) kello 12:50 ja aikataulun mukainen saapumisaika Azoreille, Ponta Delgadan lentoasemalle (PDL), oli kello 14:15 (paikallista aikaa).
6. Kantaja teki lähtöselvityksen edellä mainitulle lennolle ja nousi koneeseen.
7. Kyseinen lento viivästyi ja saapui Azoreille, Ponta Delgadan lentoasemalle (PDL), kello 19:30 eli 5 tuntia 15 minuuttia myöhässä aikataulun mukaisesta saapumisajastaan.
8. Lissabonin ja Ponta Delgadan välinen etäisyys on 1 422,09 kilometriä.

a.3) Asia 961/20.3T8PDL

9. Kantaja OP osti varausnumerolla 6I9R8M lipun vastaajan operoimalle lennolle nro Q S4142, jonka oli määrä toteutua 10.5.2017 niin, että lähtö oli Azoreilta, Picon lentoasemalta (PIX), kello 17:35 ja aikataulun mukainen saapumisaika Lissabonin lentoasemalle (LIS) oli kello 21:05 (paikallista aikaa).
10. Vastaaja peruutti lennon S4142. **[alkup. s. 3]**
11. Peruutuksen johdosta kantaja siirrettiin lennolle S4136, joka lähti 10.5.2017 kello 21:25 Terceiran lentoasemalta (TER) ja jonka määränpää oli Lissabonin lentoasema (LIS).
12. Picon saaren ja Lissabonin välinen etäisyys on 1 662,34 kilometriä.

a.4) Vastaajan lausumat

13. Lissabonin lentoaseman polttoaineen tankkausjärjestelmään tuli vika 10.5.2017 kello 13:19.
14. Tämä tapahtui täysin yllättäen ja odottamatta.
15. Vian vuoksi koko Lissabonista käsin tapahtuva ilma-alustoiminta – ei pelkkä vastaajan toiminta – oli järjestettävä uudelleen, ja lentokoneita oli siirrettävä läheisten lentoasemien tankkauspisteille ongelman ratkaisemiseksi.

16. Lissabonin lentoaseman polttoaineen tankkausjärjestelmästä ei huolehdi lentoasema vaan kolmas osapuoli.
17. Lento S4321 oli lennettävä reittiä Lissabon – Porto – Ponta Delgada.
18. Koska Lissabonista Picon saarelle lennettävää lentoa S4143 ei ollut saatu toteutettua lennon S4142 aikataulun kannalta ajoissa, ei lentokone ollut paikalla paluulentoa (Pico–Lissabon) varten.

*

2) Asiassa mahdollisesti sovellettaviksi tulevien kansallisten säännösten sisältö ja tarvittaessa asiaan liittyvä kansallinen oikeuskäytäntö

Koska tässä tapauksessa kyseessä on **unionin asetuksen, 11.2.2004 annetun asetuksen (EY) N:o 261/2004**, soveltaminen, ei asian kannalta merkityksellisiä kansallisia säännöksiä ole olemassa.

Tästä huolimatta kansallisella tasolla oikeuskäytännössä on olemassa jonkinlainen yksimielisyys siitä, että edellä mainittuja olosuhteita pidetään **11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa** tarkoitettuina ”**poikkeuksellisia olosuhteina**”, mistä ennakkoratkaisua pyytävässä tuomioistuimessa on noussut esille muutamia kysymyksiä jäljempänä esitetyistä syistä. [alkup. s. 4]

Seuraavat asiat, joissa on kyse on samoista lennoista ja jotka on käyty kahdessa eri tuomioistuimessa, on siis ratkaistu niin, ettei lentoyhtiön ole tarvinnut maksaa **11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja 7 artiklan** mukaisia korvauksia ([asiat nro] **968/20.0T8PDL, 960/20.5T8PDL, 959/20.1T8PDL, 954/20.0T8PDL ja 955/20.9T8PDL**).

*

3) Selostus niistä syistä, joiden vuoksi ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin on ryhtynyt tarkastelemaan kysymystä unionin oikeuden tiettyjen säännösten tulkinnasta tai pätevyydestä

Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin on käsiteltävässä asiassa hyvin epävarma siitä, miten **11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdan** käsitettä ”**poikkeukselliset olosuhteet**” olisi tulkittava edellä mainittujen tosiseikkojen yhteydessä, kun huomioon otetaan kyseistä käsitettä koskeva unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntö.

Unionin tuomioistuin tarkasteli tuomiossa *Wallentin-Hermann (C-549/07)*¹ aluksi asetuksen **johdanto-osan 14 perustelukappaletta**, jonka mukaan tulkintasääntönä on, että lennosta vastaaville lentoliikenteen harjoittajille asetettujen velvollisuuksien olisi oltava rajoitettuja tai niitä ei pitäisi olla ollenkaan, jos tapaus on johtunut poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuulliset toimenpiteet olisi toteutettu, ja tällaisiin poikkeuksellisiin olosuhteisiin kuuluvat erityisesti *kyseisen lennon suorittamiseen sopimattomat poikkeukselliset sääolosuhteet*; unionin tuomioistuin tulkitsi kuitenkin kyseistä kohtaa suppeasti siten, että johdanto-osan 14 perustelukappaleessa suuntaa-antavasti luetellut olosuhteet voidaan katsoa poikkeuksellisiksi vain, jos ne liittyvät tapahtumaan, joka *ei kuulu asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eikä luonteensa tai alkuperänsä vuoksi ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa* (tuomion 15–34 kohta, erityisesti 22–23 kohta). Kyseessä olevan tuomion perustelut on syytä ottaa esille:

19. Kuten asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 12 perustelukappaleesta ja 5 artiklasta ilmenee, yhteisön lainsäätäjä on pyrkinyt vähentämään [alkup. s. 5] matkustajille lentojen peruutuksista aiheutuvia vaikeuksia ja haittoja rohkaisemalla lentoyhtiöitä tiedottamaan peruutuksista etukäteen ja tietyissä tilanteissa tarjoamaan matkustajille tietyt kriteerit täyttävä uudelleenreititys. Tilanteessa, jossa lentoyhtiöt eivät voi toteuttaa näitä toimenpiteitä, yhteisön lainsäätäjä on halunnut, että ne korvaavat menetyksen matkustajille, paitsi jos peruuttaminen tapahtuu poikkeuksellisissa olosuhteissa, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.

20. Tässä yhteydessä on ilmeistä, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa vahvistetaan periaate matkustajien oikeudesta korvaukseen lennon peruutustapauksessa ja saman artiklan 3 kohtaa, jossa määritellään edellytykset, joilla lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa tätä korvausta, on pidettävä poikkeuksena tästä periaatteesta. Viimeksi mainittua säännöstä on näin ollen tulkittava suppeasti.

21 Kuten asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 14 perustelukappaleesta ilmenee, yhteisön lainsäätäjä on tältä osin todennut, että tällaisia olosuhteita saattaa syntyä erityisesti poliittisesti epävakaisissa oloissa, sääolosuhteiden ollessa kyseisen lennon suorittamiseen sopimattomat, turvallisuusriskien ja odottamattomien lentoturvallisuuteen vaikuttavien puutteiden ilmetessä ja lentoliikenteen harjoittajan toimintaan vaikuttavissa työtaistelutilanteissa.

22 Tästä asetuksen johdanto-osaan sisältyvästä toteamuksesta ilmenee, että yhteisön lainsäätäjä ei ole tarkoittanut, että nämä tapahtumat, joiden

¹ Tuomio 22.12.2008, Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia (C-549/07, ECLI:EU:2008:71).

luettelo on lisäksi vain suuntaa antava, ovat itsessään poikkeuksellisia olosuhteita, vaan ainoastaan, että ne ovat omiaan aiheuttamaan tällaisia olosuhteita. Tästä seuraa, että kaikki tällaisiin tapahtumiin liittyvät olosuhteet eivät välttämättä ole tämän asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettuja korvausvastuusta vapauttamisen perusteita.

23 Vaikka yhteisön lainsäätäjät on sisällyttänyt tähän luetteloon ”odottamattomat lentoturvallisuuteen vaikuttavat puutteet” ja vaikka lentokoneessa ilmennyt tekninen vika voidaan lukea tällaisiin puutteisiin, on kuitenkin niin, että tällaiseen tapahtumaan liittyviä olosuhteita voidaan pitää asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettulla tavalla poikkeuksellisia vain, jos ne liittyvät tapahtumaan, joka tämän asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleessa lueteltujen tapahtumien tapaan ei liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eikä luonteensa tai alkuperänsä vuoksi ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa.

Kuten näistä kohdista voidaan päätellä, unionin tuomioistuimen mukaan **asetuksen 5 artiklan 3 kohtaa on tulkittava suppeasti** matkustajien suojelun tason kohottamiseksi eikä asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleessa tarkoitettuja olosuhteita tule pitää sellaisenaan ”poikkeuksellisia olosuhteina” vaan olosuhteina, joita voidaan pitää poikkeuksellisia siinä tapauksessa, etteivät ne kuulu asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eivätkä ole luonteensa tai alkuperänsä vuoksi tämän tosiasiallisesti hallittavissa; unionin tuomioistuin katsoi tällöin, että tekniset viat, jotka tulevat ilmi lentokoneiden huollon yhteydessä tai jotka johtuvat [alkup. s. 6] huoltoon liittyvistä puutteista, eivät sellaisinaan voi olla asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja ”poikkeuksellisia olosuhteita” (**tuomion 25 kohta**).

Tuomioissa *McDonagh (C-12/11)*² unionin tuomioistuin täsmensi edellisessä kohdassa mainittua oikeuskäytäntöä ja katsoi, että yleiskielessä ilmaisulla ”poikkeukselliset olosuhteet” tarkoitetaan kirjaimellisesti ”*epätavanomaisia olosuhteita*”; lentoliikenteen yhteydessä sillä tarkoitetaan *tapahtumaa, joka ei liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen*; unionin tuomioistuin lisäsi, että kyseessä ovat **kaikki olosuhteet, jotka eivät ole lentoliikenteen harjoittajan hallittavissa**, riippumatta siitä, mikä on näiden olosuhteiden luonne ja vakavuus, ja se katsoi tuossa tapauksessa, että Eyjafjallajökull-tulivuoren purkautumisesta johtuneen Euroopan ilmatilan sulkemisen kaltaiset tapahtumat kuuluvat käsitteen ”poikkeukselliset olosuhteet” alaan (**tuomion 26–34 kohta**).

Unionin tuomioistuin katsoi tuomioissa *Van der Lans (C-257/14)*,³ että **asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa säädettyä poikkeusta on tulkittava suppeasti** ja että

² Tuomio 31.1.2013, Denise McDonagh v. Ryanair Ltd (C-12/11, ECLI:EU:C:2013:43).

³ Tuomio 17.9.2015, Corina van der Lans v. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (C-257/14, ECLI:EU:C:2015:618).

lentokoneen teknistä vikaa voidaan pitää ”poikkeuksellisenä” vain erittäin tiukoin edellytyksin, jotka on lueteltu edellä; unionin tuomioistuin mainitsee esimerkkinä tilanteen, jossa asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan kaluston muodostavien lentokoneiden valmistaja tai toimivaltainen viranomaisen ilmoittaa, että jo käytössä olevissa lentokoneissa on lentoturvallisuuteen vaikuttava piilevä valmistusvirhe. Sama pätee vahinkoihin, jotka johtuvat lentokoneisiin kohdistuneesta sabotaasista tai terroriteosta; **unionin tuomioistuin katsoi tuossa tapauksessa, että lentokoneen tiettyjen osien ennenaikainen toimimattomuus ei ole odottamaton tilanne, joka ei tosiasiallisesti ole kyseisen lentoliikenteen harjoittajan hallittavissa, vaan se liittyy lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen (tuomion 32–49 kohta).**

Unionin tuomioistuin katsoi tuomiossa *Siewert (C-394/14)*,⁴ että lentoaseman porrasajoneuvon törmäämistä lentokoneeseen ei voida pitää [alkup. s. 7] ”poikkeuksellisenä olosuhteena”, jonka nojalla lentoliikenteen harjoittaja voisi vapautua velvollisuudestaan suorittaa korvaus matkustajille kyseisellä lentokoneella operoidun lennon viivästyessä pitkäaikaisesti (tuomion 12–23 kohta).

Unionin tuomioistuin katsoi tuomiossa *Travei Service a.s (C-315/15)*,⁵ että vaikka lentokoneen ja linnun yhteentörmäystä voidaan pitää ”poikkeuksellisenä olosuhteena”, lennon peruuntumisen johtuminen siitä syystä, ettei lentoyhtiö luottanut asianmukaisesti valtuutetun asiantuntijan suorittamiin lentokoneen turvallisuustarkastuksiin vaan pyysi valitsemaansa luotettua asiantuntijaa tekemään uuden turvallisuustarkastuksen, ei kuulu käsitteen ”poikkeukselliset olosuhteet” alaan asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettussa merkityksessä (tuomion 18–26 kohta).

Uudemmassa tuomiossa *Helga Kriisemann ym. v. TUIfly GmbH (C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 ja C-290/17–C-292/17)*,⁶ unionin tuomioistuin totesi, ettei **lentomiestien villi lakko** ole ”poikkeuksellinen olosuhde”, jonka nojalla lentoyhtiö voisi vapautua lennon peruuntumisesta tai pitkäaikaisesta viivästyemisestä johtuvasta korvausvelvollisuudesta; näin ollen unionin tuomioistuin katsoi, ettei se, että lentomiestistä merkittävä osa on spontaanisti poissa työstä (villi lakko – kuten tilanne oli pääasioissa) kuulu **poikkeuksellisten olosuhteiden** käsitteen alaan, koska lentoliikenteen harjoittajat voivat tavanomaisesti toimintaansa harjoittaessaan joutua erimielisyyksiin tai jopa

⁴ Tuomio 14.11.2014, Sandy Siewert, Emma Siewert, Nele Siewert v. Condor Flugdienst GmbH (C-394/14, ECLI:EU:C:2014:2377).

⁵ Tuomio 4.5.2017, Marcela Pesková, Jirí Peska v. Travei Service a.s (C-318/15, ECLI:EU:C:2017:342).

⁶ Tuomio Helga Kriisemann ym. v. TUIfly GmbH (yhdistetyt asiat C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 ja C-290/17–C-292/17, ECLI:EU:C:2018:258).

kiistoihin henkilöstönsä jäsenten tai tämän henkilöstön osan kanssa; näin ollen riskien, jotka aiheutuvat tällaisiin toimenpiteisiin liittyvistä sosiaalisista seurauksista, on katsottava kuuluvan asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan tavanomaisen toiminnan harjoittamiseen (**tuomion 29–49 kohta**).

Näistä muutamista oikeuskäytäntöön sisältyvistä tuomioista on helppo päätellä unionin tuomioistuimen katsoneen jo, että esimerkiksi **(a)** tekniset viat, jotka tulevat ilmi lentokoneiden huollon yhteydessä tai jotka johtuvat huoltoon liittyvistä puutteista; **(b)** lentokoneen tiettyjen osien ennenaikainen toimimattomuus [**alkup. s. 8**]; **(c)** lentoaseman porrasajoneuvon törmäminen lentokoneeseen; **(d)** valtuutettuun asiantuntijaan kohdistuva lentoyhtiön luottamuspula lentokoneen turvatarkastusten suorittamisessa ja lentomiehistön villi lakko eivät ole **11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa** tarkoitettuja ”*poikkeuksellisia olosuhteita*”, kun huomioon otetaan säännökselle annettu suppea tulkinta ja kuluttajien suojelun tason kohottamisen tavoite.

Tarkemmin sanottuna ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin on hyvin epävarma siitä, liittyykö edellä esitetty tilanne *asianomaisen lentoyhtiön toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen*, kun huomioon otetaan kyseisessä unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä esitetty tulkinta.

Käsiteltävän tapauksen olosuhteet huomioon ottaen ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin on näin ollen epävarma siitä, kuuluuko käsiteltävien asioiden taustalla olevan tilanteen kaltainen tilanne **11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 johdanto-osan 14 perustelukappaleessa ja 5 artiklan 3 kohdassa** olevan käsitteen ”*poikkeukselliset olosuhteet*” alaan.

Koska kansallisen lainsäädännön mukaisesti tässä menettelyssä annettavan tuomion asiasisältöön ei voida hakea muutosta, ennakkoratkaisua pyytävällä tuomioistuimella on velvollisuus ennakkoratkaisun pyytämiseen.

Tämän perusteella Euroopan unionin tuomioistuimelle on esitettävä seuraava ennakkoratkaisukysymys:

*

Onko lentojen viivästyminen yli kolme tuntia tai peruuntuminen kokonaan siitä syystä, että lähtölentoasemalla polttoaineen tankkausjärjestelmässä, jonka toiminnasta kyseinen lentoasema vastaa, ilmenee vika, 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu ”poikkeuksellinen olosuhde”?

*

[– –] [**alkup s. 9**]

[– –] [asian käsittelyn seuraavat vaiheet]

TYÖASIAKIRJA