

Asia C-672/20**Ennakkoratkaisupyyntö****Jättämispäivä:**

10.12.2020

Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:

Landesgericht Korneuburg (Itävalta)

Ennakkoratkaisupyyntön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

23.11.2020

Valittaja, alun perin vastaaja:

L GmbH

Valittajan vastapuoli, alun perin kantaja:

FK

[– –] LANDESGERICHT KORNEUBURG

Landesgericht Korneuburg (Korneuburgissa toimiva Niederösterreichin osavaltion tuomioistuin) on tehnyt muutoksenhakutuomioistuimena [– –] asiassa, jossa kantajana on **F***** K******* [– –] ja vastaajana **L***** GmbH** [– –], vastaajan valitettua Bezirksgericht Schwechatin (Schwechatin piirioikeus) 26.8.2020 antamasta tuomiosta [– –] seuraavan

välipäätöksen:

[I] Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään **SEUT 267 artiklan** perusteella seuraavat **ennakkoratkaisukysymykset:**

[1] 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 (jäljempänä lentomatkustajien oikeuksia koskeva asetus) 3 artiklan 2 kohdan a alakohdtaa tulkittava siten, **että asetusta sovelletaan matkustajaan, joka on jo ennen [alkup. s. 2] lentoasemalle saapumista tehnyt lähtöselvityksen verkossa ja jolla ei ole mukanaan ruumaan menevää**

matkatavaraa; joka toteaa lennon viivästymisen lentoaseman näyttötaululta, odottaa lisätietoja lähtöportilla, tiedustelee lentoliikenteen harjoittajan palvelupisteessä varaamansa lennon lähtöaikaa; ei saa vastaajan palveluksessa olevilta työntekijöiltä selvyyttä siihen, lähteeke lento ja milloin se lähtee, eikä hänelle tarjota korvaavaa lentoa; ja tämän jälkeen varaa itse toisen lennon määräpaikkaansa eikä matkusta alun perin varatulla lennolla?

[2] Onko lentomatikustajien oikeuksia koskevan asetuksen 5 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa lentomatikustajien oikeuksia koskevan asetuksen 7 artiklan mukaista korvausta, jos se saavuttaa matikustajan määräpaikan 8 tuntia 19 minuuttia viivästyneenä, koska kyseistä lentoa edeltävää lentoa edeltävää lentoa edeltävällä lennolla ilma-alus vaurioitui salamaniskusta; lentoliikenteen harjoittajan käyttämän huoltoyrityksen teknikko, joka kutsuttiin paikalle laskeutumisen jälkeen, havaitsi ainoastaan pieniä vaurioita ("some minor findings"), jotka eivät kuitenkaan vaikuttaneet lentokoneen toimintakykyyn; edeltävää lentoa edeltävä lento suoritettiin; ennen edeltävän lennon suorittamista tehdyssä tarkastuksessa (pre-flight-check) ilmeni kuitenkin, että ilma-aluksen käyttöä ei toistaiseksi voida jatkaa; ja tämän vuoksi lentoliikenteen harjoittaja käytti alun perin tarkoitukseen varatun, vaurioituneen ilma-aluksen asemesta korvaavaa lentokonetta, joka suoritti edeltävän lennon, joka lähti 7 tuntia 40 minuuttia viivästyneenä?

[3] Onko lentomatikustajien oikeuksia koskevan asetuksen 5 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että lentoliikenteen harjoittajalta kohtuudella edellytettäviin toimenpiteisiin kuuluu se, että matikustajalle tarjotaan siirtoa toiselle lennolle, jolla hän olisi päässyt määräpaikkaansa 5 tuntia viivästyneenä [alkup. s. 3] (ja johon hän myös tosiasiallisesti pääsi itse tekemänsä varauksen ansiosta), vaikka lentoliikenteen harjoittaja suorittikin lennon sen ilma-aluksen asemesta, joka ei enää ollut käytettävissä, korvaavalla lentokoneella, jolla matikustaja olisi päässyt määräpaikkaansa 8 tuntia 19 minuuttia viivästyneenä?

[II] [–] [asian käsittelyn lykkääminen]

Perustelut:

Kantajalla oli vahvistettu varaus seuraavalle vastaajan suorittamalle lennolle:

- OE 105 Palma de Mallorcasta (PMI; Espanja) 21.10.2019 klo 14.30 Wieniin (VIE; Itävalta) 21.10.2019 klo 16.50.

Lentomatkan Palma de Mallorca (PMI) – Wien (VIE) pituus isoympyrätamenetelmällä mitattuna on enintään 1500 kilometriä.

Vastaajan väitteiden mukaan alun perin tätä lentoa varten varattua ilma-alusta käytettiin 21.10.2019 seuraavilla lennoilla:

[1] OE 1318 Wienistä (VIE) klo 7.30 Bergamoon (BGY; Italia) klo 9.00. Lento suoritettiin aikataulun mukaisesti.

[2] OE 1319 Bergamosta (BGY) klo 9.25 Wieniin (VIE) klo 10.55. Lento suoritettiin siten, että se lähti 2 tuntia 15 minuuttia viivästyneenä ja saapui 2 tuntia 40 minuuttia viivästyneenä.

Lisäksi sitä olisi ollut tarkoitus käyttää myös seuraavilla lennoilla: **[alkup. s. 4]**

[3] OE 100 Wienistä (VIE) klo 11.30 Palma de Mallorcaan (PMI) klo 13.55. Lento suoritettiin korvaavalla lentokoneella siten, että se lähti 7 tuntia 40 minuuttia viivästyneenä ja saapui 7 tuntia 41 minuuttia viivästyneenä.

[4] OE 105 eli nyt tarkasteltavana oleva lento. Lento suoritettiin samalla korvaavalla lentokoneella siten, että se lähti 8 tuntia 26 minuuttia viivästyneenä ja saapui 8 tuntia 19 minuuttia viivästyneenä.

Kantaja vaati vastaajaa maksamaan korvauksena 250 euroa korkoineen lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen 5 artiklan [1 kohdan c alakohdan iii alakohdan] mukaisesti luettuna yhdessä 7 artiklan [1 kohdan a alakohdan] kanssa ja nojautui lennon OE 105 viivästymiseen yli kahdeksalla tunnilla. [– –] [kantajan väitteet, jotka muutoksenhakutuomioistuim tarvittaessa toistaa jäljempänä vielä kerran]

Vastaaja [– –] esitti, että sen mukaan kantaja ei ollut mukana lennolla OE 105; tämän vuoksi se katsoo, että lentomatrustajien oikeuksia koskevaa asetusta ei sen 3 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla voida soveltaa. [– –] **[alkup. s. 5]** [– –] [vastaajan väitteet, jotka muutoksenhakutuomioistuim tarvittaessa toistaa jäljempänä vielä kerran]

Valituksenalaisessa **tuomiossa** ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuim eli piirioikeus hyväksyi kanteessa esitetyt vaatimukset ja esitti edellä ensimmäisessä kysymyksessä toistetut toteamukset kantajan toiminnasta Palma de Mallorcan lentoasemalla (PMI). Bezirksgericht Schwechat ei esittänyt toteamuksia viivästymisen syystä. Oikeudellisesta näkökulmasta se totesi, että oikeudenkäynnin lopputuloksen kannalta ei ole merkityksellistä, oliko kantaja lähtöselvityksen tehtyään tosiasiallisesti mukana viivästyneellä lennolla vai ei. Se katsoi selvästikin, että salamanisku on lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde, ja tarkasteli joitakin vastaajalta kohtuudella edellytettäviä toimenpiteitä. Se muun muassa kaipasi asianosaisilta perusteluja matrustajien mahdolliselle siirrolle toiselle lennolle Palma de Mallorcasta (PMI) Wieniin (VIE) sekä perusteluja sille, miksi vastaaja ei pystynyt heti järjestämään korvaavaa lentokonetta lennolle OE 105 Palma de Mallorcasta (PMI). Se viittasi siihen, että vastaajan on täytynyt varautua jo noin klo 9.00 tapahtuneesta salamaniskusta lähtien **[alkup. s. 6]** siihen, että seuraavat lentovuorot voivat viivästyä huomattavasti, vaikka tarkastuksessa ei havaittaisikaan merkittävää vauriota.

[– –]

[– –] [vaatimukset] [– –] Landesgericht Korneuburgin eli muutoksenhakutuomioistuimen tehtävänä on antaa ratkaisu kantajan vaatimuksista toisena ja viimeisenä oikeusasteena.

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelua:

Ensimmäinen kysymys:

Lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 3 artiklan 2 kohdan a alakohta on nyt esillä olevassa asiassa kahdella tapaa kiistanalainen:

[a] Ensinnäkin on tutkittava, onko kantaja ilmoittautunut lähtöselvitykseen ajoissa. Alioikeuden toteamusten mukaan kantaja teki lähtöselvityksen verkossa ja sai siten tarkastuskortin.

Yhtäältä voidaan katsoa, että lähtöselvitys on suoritettu lentoliikenteen harjoittajan toimitettua tarkastuskortin. Toisaalta voidaan katsoa, että lähtöselvitykseen ilmoittautumisen asemesta riittävänä pidetään saapumista lähtöportille.

Lisäksi on kyseenalaista, onko lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 3 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettu ”ilmoitettu määräaika” lentoaikataulua vastaava määräaika vai onko viivästymistapauksessa sovellettava tällaista tapausta varten ilmoitettua määräaika. **[alkup. s. 7]**

Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan nyt esillä olevassa asiassa riittää, että vastaaja toimitti tarkastuskortin kantaja sähköisesti ja että kantaja saapuu lentoaikataulun huomioon ottaen ajoissa lähtöportille. Sitä vastoin ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan ei ole välttämätöntä, että matkustaja jatkaa odottamista lähtöportilla alkuperäisen lähtöajan jälkeen ja että hänen on sitten viivästynyt lennon osalta ilmoitettuna ajankohtana, viimeistään 45 minuuttia ennen viivästynyt lennon julkistettua lähtöaika saavuttava uudestaan lähtöportille tai palvelupisteeseen.

Unionin tuomioistuin ei ole toistaiseksi tarkastellut tätä kysymystä.

[b] Toinen näkökohta koskee sitä, onko matkustaja tosiasiallisesti kuljetettava viivästyneellä lennolla vai onko oikeus korvaukseen (pitkäaikaisen) viivästymisen johdosta olemassa myös silloin, kun matkustaja itse järjestää korvaavan kuljetuksen.

[– –] [oikeuskäytäntö Saksassa ja Itävallassa] [– –] Asianosaiset esittävät näkemyksensä viitaten unionin tuomioistuimen 24.10.2019 antamaan perusteltuun määräykseen asiassa C-756/18, easyJet Airline. **[alkup. s. 8]** Tämän ratkaisun lähtökohtana on ennakkoratkaisukysymys siitä, millä tavalla matkustajan on näytettävä toteen ilmoittautumisensa lähtöselvitykseen.

Unionin tuomioistuimen vastauksen perusteella voidaan yhtäältä katsoa, että tämä toteen näyttäminen tapahtuu eri tavoin riippuen siitä, kuljetettiinko matkustaja viivästyneellä lennolla vai ei. Ensin mainitussa tapauksessa ei tarvitse esittää tarkastuskorttia, kun taas jälkimmäisessä tapauksessa se on esitettävä. Vastausta voidaan kuitenkin tulkita myös siten, että silloin kun lentoliikenteen harjoittaja väittää, että matkustajaa ei kuljetettu viivästyneellä lennolla, matkustajan on tarkastuskortin esittämällä näytettävä toteen, että hän ilmoittautui lähtöselvitykseen ajoissa ja että hänet kuljetettiin viivästyneellä lennolla.

[– –] [kansallinen oikeuskäytäntö] [– –] Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on taipuvainen katsomaan pikemminkin, että oikeus korvaukseen on olemassa riippumatta siitä, onko matkustaja mukana viivästyneellä lennolla vai ei. Nyt esillä olevassa asiassa oli olemassa mahdollisuus korvaavaan kuljetukseen, jolla olisi voitu saattaa matkustajan määräpaikkaansa nopeammin kuin viivästyneellä lennolla ja **[alkup. s. 9]** ja näin myös tapahtui. Mikäli matkustaja päättää päästä määräpaikkaansa muulla tavoin kuin viivästyneellä lennolla, hänelle on toisaalta aiheutunut pidemmästä odottelusta ja siirtotoimenpiteestä kohtuutonta vaivaa, joka on tarkoitus hyvittää maksamalla korvaus.

Tämä kysymys on kuitenkin useissa Euroopan unionin tuomioistuimissa ratkaistu eri tavoin, joten unionin tuomioistuimen on tarpeen esittää kantansa.

Toinen kysymys:

Vastaaja nojautui lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuun poikkeukselliseen olosuhteeseen, josta se katsoi (pitkäaikaisen) viivästymisen johtuvan, ja esitti, että edeltävää lentoa edeltävää lentoa edeltävällä lennolla ilma-alukseen osui salamanisku. Vastaajan mukaan tästä seurasi alun perin tarkoitukseen varatun ilma-aluksen tarkastuksen tarve ja edeltävää lentoa edeltävän lennon suorittamisen jälkeen korjauksen tarve. Kantaja nimenomaisesti kiisti tämän seikan ensimmäisen oikeusasteen oikeudenkäynnissä, mutta alioikeus ei esittänyt toteamuksia tältä osin.

Kantaja väitti kuitenkin ensimmäisen oikeusasteen oikeudenkäynnissä myös, että salamaniskua ei joka tapauksessa voida suinkaan pitää perusteena poikkeukselliselle olosuhteelle; kantajan mukaan se on – toisin kuin yhteentörmäys lintujen kanssa – pikemminkin tavanomainen ilma-aluksen toimintaan kohdistuva riski, sillä lentokoneen ja ukkospilven sähkökentän välillä on vuorovaikutus, minkä vuoksi lentokone vetää salamoita puoleensa. Kantaja viittaa tältä osin tieteellisiin tutkimuksiin.

Sen selvittäminen, soveltuuko salamanisku periaatteessa perusteeksi poikkeukselliselle olosuhteelle, on – tältä osin toteamatta olevista tosiseikoista huolimatta – muutoksenhakutuomioistuimelle asian konkreettisen ratkaisemisen välttämätön edellytys jo siksi **[alkup. s. 10]**, että jos se ei pidä sitä soveltuvana perusteena, se voi pysyttää kanteen hylkäävän valituksenalaisen tuomion heti tarvitsematta kehottaa alioikeutta esittämään muita toteamuksia.

Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on aina katsonut, että salamanisku on lentomatkestajien oikeuksia koskevan asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde [– –]. [– –]

Muutoksenhakutuomioistuin harkitsee poikkeamista tähänastisesta vakiintuneesta oikeuskäytännöstään seuraavin perustein: Siviili-ilmailun alalla on aina kuljetettu matkestajia hyödyntäen aerodynaamista nostovoimaa; lyhyesti sanottuna se perustuu ilman virtaamiseen kantotasojen ympärillä. Tästä voidaan päätellä, että ilmakehän tila on osa tavanomaista ilmailun harjoittamista. Näin ollen epävakaiden ilmakehän tilojen – ja siten myös salamoiden – voidaan katsoa kuuluvan lentoliikenteen harjoittajan toimintapiiriin; niihin liittyvä lentokoneen vaurioituminen olisi luonteensa tai syynsä perusteella osa lentoliikenteen harjoittamista ja eroaa siten yhteentörmäyksistä lintujen kanssa (ks. unionin tuomioistuimen 4.5.2017 antama tuomio asiassa C-315/15, Pešková ja Peska, 24 kohta).

Kun otetaan huomioon, että mahdollisesti tarvitaan luonnontieteellistä näyttöä, joka muutoksenhakutuomioistuimen olisi vaadittava alioikeutta hankkimaan valituksenalaisen tuomion kumoamisen jälkeen, unionin tuomioistuimen on selvennettävä, voiko salamanisku periaatteessa olla perusteena lentomatkestajien oikeuksia koskevan asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettulle poikkeukselliselle olosuhteelle. **[alkup. s. 11]**

Kolmas kysymys:

Vastaaja riitauttaa valituksessaan alioikeuden oikeudellisen näkemyksen, jonka mukaan se ei esittänyt mitään seikkoja kantajan mahdollisesta siirrosta toiselle lennolle. Valittaja katsoo vastoin alioikeuden näkemystä, että se esitti riittävästi seikkoja kohtuudella edellytettävästä toimenpiteestä: estääkseen lennon OE 105 viivästymisen se vaihtoi alkuperäisen ilma-alueen toiseen ja asetti käyttöön korvaavan ilma-alueen omasta lentokalustostaan. Näin ollen se suoritti lennon, joskin viivästyneenä. Valittaja katsoo, että viivästymisen tapauksessa siirtoa toiselle lennolle ei jo pelkästään loogisena seurauksena voida pitää taloudellisesti hyväksyttävänä toimenpiteenä, koska siitä seuraisi, että viivästynyt lento olisi suoritettava kone tyhjillään, varsinkin kun kaikki matkestajat, jotka oli määrä kuljettaa tällä lennolla, on ensin siirretty muille lennoille.

Kantaja ei hyväksy tätä näkemystä vaan viittaa alioikeuden tavoin asiassa unionin tuomioistuimen asiassa C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, 11.6.2020 antamassaan tuomiossa esitettävään oikeudelliseen näkemykseen, jonka mukaan lentoliikenteen harjoittajan on käytettävä kaikki käytettävissään olevat keinot varmistaakseen sekä peruutettujen että viivästyneiden lentojen matkestajille kohtuullisen, tyydyttävän ja mahdollisimman nopean uudelleenreitityksen, mihin sisältyy myös mahdollisesti muiden lentoliikenteen harjoittajien – riippumatta siitä, kuuluvatko ne samaan lentoyhtiöallianssiin – suorittamien sellaisten suorien tai jatkoyhteyden sisältävien lentojen etsiminen, jotka saapuvat määräpaikkaan lyhyemmällä viivästyksellä kuin kyseessä olevan lentoliikenteen harjoittajan

seuraava lento (tuomio Transportes Aéreos Portugueses, 59 kohta). [– –] **[alkup. s. 12]** [– –] [– –] Valittaja ei puolestaan tarkastele tätä näkemystä tarkemmin ja katsoo ilmeisesti, että suorittamalla lento viivästyneenä korvaavalla ilma-aluksella on toteutettu kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet.

Nyt esillä olevan asian tosiseikat eroavat kuitenkin selvästi tosiseikoista, jotka unionin tuomioistuimelle esitettiin asiassa C-74/19. Siinä oli kyse siitä, että matkustaja ei viivästymisen vuoksi ehtinyt jatkolenolle ja sen vuoksi hänen pääsynsä määräpaikkaan viivästyi pitkäaikaisesti; tämän vuoksi oli välttämätöntä siirtää hänet lennolta, jolle hän ei ehtinyt, korvaavaan kuljetukseen. Unionin tuomioistuin selvitti tätä siirtoa koskevat unionin oikeuden vaatimukset.

Nyt esillä olevassa asiassa vastaaja olisi voinut kuljettaa kantajan varatulla lennolla, joskin pitkäaikaisesti viivästyneenä; siirto toiselle lennolle ei ollut välttämätön. Kantajalla oli kuitenkin kyseessä olevan lentoyhteyden osalta olemassa toinen mahdollisuus päästä määräpaikkaan myös pitkäaikaisesti viivästyneenä mutta kuitenkin selvästi aiemmin kuin vastaajan viivästyneellä lennolla; vastaaja ei tarjonnut tätä mahdollisuutta kantajalle, joka kuitenkin käytti sitä hyväkseen oma-aloitteisesti.

Muutoksenhakutuomioistuin katsoo, että kyseinen siirto olisi todennäköisesti ollut taloudellisesti hyväksyttävä ja organisatoriset kustannukset kohtuullisia. Tämä näkemys pätee muutoksenhakutuomioistuimen mukaan kuitenkin vain tarkasteltaessa yksittäistä matkustajaa. **[alkup. s. 13]** Kaikkien matkustajien siirto yhdelle (tai mahdollisesti useammalle) aiemmin lähtevälle ja aiemmin määräpaikkaan saapuvalla lennolle ei ehkä olisi kaiken kaikkiaan hyväksyttävä. Tältä osin nyt esillä olevan asian tosiseikat eroavat tuomion Transportes Aéreos Portugueses lähtökohtana olleista tosiseikoista, sillä siinä siirrettiin tietyille jatkolenolle yksittäinen matkustaja, ei kaikkia matkustajia, joiden oli odotettava viivästynyttä korvaavaa lentokonetta. Näin ollen unionin tuomioistuin ei ole tyhjentävästi selvittänyt nyt esillä olevaa muutoksenhakutuomioistuimen ratkaistavana olevaa kysymystä myöskään tuomiossa Transportes Aéreos Portugueses esitettyjen seikkojen avulla. Se, milloin lennon viivästyessä siirrot toiselle lennolle ovat lentoliikenteen harjoittajan kannalta kohtuuttomia sen vuoksi, että siltä edellytetään uhrausta, joka ei enää ole hyväksyttävä, edellyttää unionin tuomioistuimen tarkempaa selvitystä.

Kaikkien kysymysten käsittely on muutoksenhakutuomioistuimen kannalta välttämätöntä, jotta se voi ratkaista valituksen tyhjentävästi. Riippuen siitä, kuuluuko matkustaja asetuksen soveltamisalaan, on joko muutettava valituksenalaista tuomiota siten, että kanteessa esitetyt vaatimukset hylätään, tai kyseeseen tulee jatkotarkastelu (ensimmäinen kysymys). Mikäli salamaniskua ei pidetä poikkeuksellisena olosuhteena, valituksenalainen tuomio on joka tapauksessa pysytettävä (toinen kysymys). Riippuen siitä, onko lentoliikenteen harjoittaja onnistunut näyttämään toteen, että se on toteuttanut kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet pelkästään suorittamalla lennon viivästyneenä

korvaavalla lentokoneella, valituksenalainen tuomio on joko pysytettävä tai sitä on muutettava kanteen hylkäämiseksi (kolmas kysymys).

[–] [alkup. s. 14]

[–]

TYÖASIAKIRJA