

Asia C-336/21

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

27.5.2021

Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:

Landesgericht Korneuburg (osavaltion tuomioistuin, Itävalta)

Ennakkoratkaisupyyntöpäätöksen tekemispäivä:

4.5.2021

Valittaja:

L

Valittajan vastapuolet:

F

BW

SW

[– –]

Landesgericht Korneuburg

[– –]

Landesgericht Korneuburg (Korneuburgissa toimiva Niederösterreichin osavaltion tuomioistuin) on [– –] tehnyt muutoksenhakutuomioistuimena [– –] yhdistetyissä asioissa, joissa kantajina olivat 1. (21 C 51/20p) F***** GmbH, 2. (21 C 71/20d) B***** W*****, 3. (21 C 72/20a) S***** W***** [– –] ja vastaajana L***** GmbH [– –], vastaajan valitettua Bezirksgericht Schwechatin (Schwechatin piirioikeus) 29.4.2020 antamasta tuomiosta, 21 C 51/20p-11 [– –] seuraavan

v ä l i p ä ä t ö k s e n :

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

[1] Onko matkustajille **[alkup. s. 2]** heidän lennolle pääsyä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästyksen 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) 5 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 7 artiklan mukaista korvausta, **jos se saavuttaa matkustajien määräpaikan 7 tuntia 41 minuuttia viivästyneenä, koska kyseistä 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; 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?**

[2] Onko lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 5 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, **että lentoliikenteen harjoittajalta kohtuudella edellytettäviin toimenpiteisiin kuuluu se, että matkustajille tarjotaan siirtoa toiselle lennolle, jolla hän olisi päässyt määräpaikkaansa vähemmän viivästyneenä, vaikka lentoliikenteen harjoittaja suorittikin lennon sen ilma-aluksen asemesta, joka ei ollut enää käytettävissä, korvaavalla lentokoneella, jolla matkustajat pääsivät määräpaikkaansa enemmän viivästyneenä?**

[II] [–] [asian käsittelyn lykkääminen] **[alkup. s. 3]**

P e r u s t e l u t :

P***** S*****:llä, toisella kantajalla ja kolmannella kantajalla oli vahvistetut varaukset vastaajan suorittamalle lennolle OE 100 Wienistä (VIE) 21.10.2019 klo 11.30 Palma de Mallorcaan (PMI) 21.10.2019 klo 13.55.

Vastaaja suoritti lennon viivästyneenä; tosiasiallinen lähtöaika oli klo 19.10 ja tosiasiallinen saapumisaika klo 21.36. Suunnitellun lentomatkan pituus isoympyrätamenetelmällä mitattuna oli alle 1500 kilometriä. P***** S***** siirsi tähän tapahtumaan perustuvat, vastaajaan kohdistuvat vaatimuksensa ensimmäiselle kantajalle, joka hyväksyi siirron.

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:

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

[4] OE 105, Landesgericht Korneuburgin menettelyssä 22 R 258/20a ja unionin tuomioistuimen asiassa C-672/20 käsiteltävä lento. Lento **[alkup. s. 4]** suoritettiin samalla korvaavalla lentokoneella siten, että se lähti 8 tuntia 26 minuuttia viivästyneenä ja saapui 8 tuntia 19 minuuttia viivästyneenä.

Erikseen nostamallaan kanteilla kukin **kantajista** vaati vastaajalta 250 euron maksusuoritusta [– –] ja katsoi, että kyse ei ollut poikkeuksellisista olosuhteista. He kiistivät sen, että viivästyminen olisi johtunut salamaniskusta. Kantajien mukaan olosuhdetta ei voida ottaa huomioon, jos se on vallinnut vielä ennen välittömästi edeltävää lentoa. Kantajien mukaan vastaaja ei myöskään toteuttanut kaikkia siltä kohtuudella edellytettäviä toimenpiteitä välttääkseen lennon viivästymisen. Vastaajan olisi pitänyt järjestää korvaava lentokone ja toimintavalmis miehistö ja asettaa ne matkustajien käyttöön ajallaan. Kantajat katsovat, että vastaajan on esitettävä perustelut sille, miksi matkustajien siirto toiselle lennolle ei ollut mahdollista.

Vastaaja piti korkojen laskennan alkamisajankohtaa riidattomana, kiisti muilta osin kanteessa esitetyt vaatimukset perusteiltaan ja määrältään, vaati kanteen hylkäämistä ja esitti, että ilma-alus oli vaurioitunut salamaniskusta edeltävällä lentovuorolla. Ennen nyt käsiteltävänä olevan lennon suorittamista tehdyssä tarkastuksessa (pre-flight-check) ilmeni, että edeltävän lennon aikana ilmeisesti vauriot olivat pahentuneet tai tilapäiskorjaukset kärsineet; lentäjä oli määrännyt koneen korjattavaksi ja uudestaan tarkastettavaksi. Uusintatarkastus alkoi klo 15.05. Ei ollut arvioitavissa, kuinka kauan tarkastustyö kestäisi. Korvaava ilma-alus käynnistettiin klo 15.07 ja laskeutui klo 18.15 Wieniin. Tällä lentokoneella lento voitiin suorittaa viivästyneenä. **[alkup. s. 5]**

Valituksenalaisessa tuomiossa alioikeus hyväksyi kanteessa esitetyt vaatimukset. Bezirksgericht Schwechat ei esittänyt toteamuksia viivästymisen syystä. Se katsoi selvästikin, että salamanisku on lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde, ja tarkasteli joitakin vastaajalta kohtuudella edellytettäviä toimenpiteitä. Se päätteli (tiivistetysti) esitetyistä tosiseikoista, että vastaaja ei ollut antanut riittävästi tietoa viivästymisen välttämiseksi kohtuudella edellytettävistä toimenpiteistä. Yksi mahdollinen kohtuudella edellytettävä toimenpide olisi ollut matkustajien siirto toiselle lennolle Wienistä Palma de Mallorcan tai korvaavan lentokoneen käyttö

omasta lentokalustosta tai alihankintana, jotta lento olisi voitu suorittaa aikataulun mukaisesti tai ainakin alle kolme tuntia viivästyneenä. Se viittasi siihen, että vastaajan on täytynyt varautua jo noin klo 9.00 tapahtuneesta salamaniskusta lähtien siihen, että seuraavat lentovuorot voivat viivästyä huomattavasti, vaikka tarkastuksessa ei havaittaisikaan merkittävää vauriota.

[– –] [vaatimukset] [**alkup. s. 6**]

Landesgericht Korneuburgin eli **muutoksenhakutuomioistuimen** tehtävänä on antaa ratkaisu kantajan vaatimuksista toisena ja viimeisenä oikeusasteena.

Vastaajan lentovuorot 21.10.2019 ovat useamman muutoksenhakutuomioistuimessa vireillä olevan, useiden matkustajien samaa vastaajaa vastaan aloittaman menettelyn – mm. menettelyn 22 R 258/20a – kohteena. Tässä menettelyssä muutoksenhakutuomioistuin päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää – sellaisen lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen soveltamisalaa koskevan kysymyksen ohella, joka ei ole tämän asian kannalta merkityksellinen – päätösosassa olevat ennakkoratkaisukysymykset. Nytemmin tämä menettely on lopetettu, koska valitus on peruutettu. Unionin tuomioistuimessa vireillä ollut ennakkoratkaisupyyntö C-672/20 peruutettiin 28.4.2021. Tämän vuoksi kysymykset ovat (lähes) identtisiä peruutetun ennakkoratkaisupyyntönsä toisen ja kolmannen kysymyksen kanssa.

Ennakkoratkaisukysymykset:

Ensimmäinen 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 edeltävällä lennolla ilma-alueeseen osui salamanisku. Vastaajan mukaan tästä seurasi alun perin tarkoitukseen varatun ilma-alueen tarkastuksen tarve ja edeltävän lennon suorittamisen jälkeen korjauksen tarve. Kantajat nimenomaisesti kiistivät tämän seikan ensimmäisen oikeusasteen oikeudenkäynnissä, mutta alioikeus ei esittänyt toteamuksia tältä osin.

Sen selvittäminen, soveltuuko salamanisku periaatteessa perusteeksi poikkeukselliselle olosuhteelle, on – tältä osin toteamatta olevista tosiseikoista huolimatta – muutoksenhakutuomioistuimelle asian konkreettisen ratkaisemisen välttämätön edellytys jo [**alkup. s. 7**] siksi, 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 lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde (Landesgericht Korneuburg 24.10.2019, 21 R 222/19y; viimeksi 21.07.2020, 22 R 209/20i). Muissa Itävallan tuomioistuimissa asia on kuitenkin ratkaistu päinvastaisella tavalla (esim. Bezirksgericht für Handelsachen

Wien (Wienin kaupallisten asioiden piirioikeus) 31.3.2017, 11 C 227/16m = RRa 2018, 289).

Muutoksenhakutuomioistuin harkitsee (edelleen) poikkeamista tähänastisesta vakiintuneesta oikeuskäytännöstään seuraavin perustein: Siviili-ilmailun alalla on aina kuljetettu matkustajia 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 [alkup. s. 8] periaatteessa olla perusteena lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettulle poikkeukselliselle olosuhteelle.

Toinen ennakkoratkaisukysymys:

Vastaaja riitauttaa valituksessaan alioikeuden oikeudellisen näkemyksen, jonka mukaan se ei esittänyt mitään seikkoja kantajan mahdollisesta siirrosta toiselle lennolle. Valittaja katsoo vastoin alioikeuden näkemystä esittäneensä riittävästi seikkoja kohtuudella edellytettävästä toimenpiteestä: estääkseen lennon OE 100 viivästymisen se vaihtoi alkuperäisen ilma-aluksen toiseen ja asetti käyttöön korvaavan ilma-aluksen omasta lentokalustostaan. Näin ollen se suoritti lennon, joskin viivästyneenä. Valittaja katsoo, että viivästymisen tapauksessa siirtoa ei jo pelkästään loogisena seurauksena voida pitää taloudellisesti hyväksyttävänä toimenpiteenä, koska siitä seuraisi, että viivästynyt lento olisi suoritettava kone tyhjillään, varsinkin kun kaikki matkustajat, jotka oli määrä kuljettaa tällä lennolla, on ensin siirretty muille lennoille.

Kantajat eivät hyväksy tätä näkemystä vaan viittaavat alioikeuden tavoin unionin tuomioistuimen asiassa C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, 11.6.2020 antamassaan tuomiossa esittämään oikeudelliseen näkemykseen, jonka mukaan lentoliikenteen harjoittajan on käytettävä kaikki käytettävissään olevat keinot varmistaakseen sekä peruutettujen että viivästyneiden lentojen matkustajille 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 **[alkup. s. 9]** Aéreos Portugueses, 59 kohta).
[– –] [kansalliseen menettelyyn liittyviä seikkoja]

Valittaja ei puolestaan tarkastele tuomiota Transportes Aéreos Portugueses 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 pääsytään määräraikkaan 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 matkustajat varatulla lennolla, joskin pitkäaikaisesti viivästyneenä; siirto ei ollut välttämätön. Kysymys siitä, olisiko kyseisellä lentoyhteydellä ollut olemassa toinen mahdollisuus päästä määräraikkaan myös pitkäaikaisesti viivästyneenä mutta kuitenkin selvästi aiemmin kuin vastaajan viivästyneellä lennolla, on tällä hetkellä avoin (toisin kuin Landesgericht Korneuburgin menettelyssä [– –] ja unionin tuomioistuimen asiassa C-672/20) ja **[alkup. s. 10]** alioikeuden on vielä tarkasteltava sitä siirron merkityksellisyden yhteydessä.

Muutoksenhakutuomioistuin katsoo (edelleen), että kyseinen siirto olisi todennäköisesti ollut taloudellisesti hyväksyttävä ja organisatoriset kustannukset kohtuullisia. Tämä näkemys pätee muutoksenhakutuomioistuimen mukaan kuitenkin vain tarkasteltaessa yksittäistä matkustajaa. Kaikkien matkustajien siirto yhdelle (tai mahdollisesti useammalle) aiemmin lähtevälle ja aiemmin määräraikkaan saapuvalla lennolla ei ehkä olisi kaiken kaikkiaan hyväksyttävä. Tältä osin nyt esillä olevan asian tosiseikat eroavat tuomion Transportes Aéreos Portugueses lähtökohtana olleista tosiseikoista, sillä siinä siirrettiin tietylle jatkolenolle yksittäinen matkustaja, ei kaikkia matkustajia, joiden oli odotettava viivästyntä korvaavaa lentokonetta. Näin ollen unionin tuomioistuin ei ole tyhjentävästi selvittänyt nyt esillä olevaa muutoksenhakutuomioistuimen ratkaistavana olevaa kysymystä myöskään tuomiossa Transportes Aéreos Portugueses esitettyjen toteamusten avulla.

Kummankin kysymyksen käsittely on muutoksenhakutuomioistuimen kannalta välttämätöntä, jotta se voi ratkaista valituksen tyhjentävästi. Mikäli salamaniskua ei pidetä poikkeuksellisena olosuhteena, valituksenalainen tuomio on joka tapauksessa pysytettävä; mikäli salamanisku on poikkeuksellinen olosuhde, alioikeuden on tutkittava, oliko salamanisku pitkäaikaisen viivästymisen syy (ensimmäinen 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 kumottava (toinen kysymys). **[alkup. s. 11]**

[II] [--] [asian käsittelyn lykkääminen]

Landesgericht Korneuburg, 22 jaosto

Korneuburgissa, 4.5.202[1]

[--]

TYÖASIAKIRJA