

Asia C-411/23**Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 98 artiklan 1 kohdan mukainen
ennakkoratkaisupyynnön tiivistelmä****Jättämispäivä:**

3.7.2023

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Sąd Okręgowy w Warszawie (Puola)

Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

26.5.2023

Kantaja:

D. SA

Vastaaja:

P. SA

Kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian kohde

Asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan nojalla nostettu 600 euron suuruinen vahingonkorvauskanne, joka perusteena on lennon myöhästyminen yli kolme tuntia.

Ennakkoratkaisupyynnön kohde ja oikeudellinen perusta

Poikkeuksellisten olosuhteiden ja odottamattomien puutteiden käsitteiden tulkinta silloin, kun lento myöhästyy sellaisen lentokoneen moottorin rakennevirheen vuoksi, jonka mahdollisesta ilmenemisestä on ilmoitettu lentoliikenteen harjoittajalle etukäteen – Niiden ennaltaehkäisevien toimenpiteiden laajuus, joihin lentoliikenteen harjoittajan on kaikkien kohtuullisten toimenpiteiden nimissä ryhdyttävä vapautuakseen velvollisuudesta maksaa vahingonkorvausta lennon myöhästymisestä – SEUT 267 artikla

Ennakkoratkaisukysymykset

1) Onko valmistajan havaitsema rakennevirhe lentokoneen moottorissa 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 johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleessa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde, ja sisältyykö tällainen rakennevirhe näissä perustelukappaleissa tarkoitettuun odottamattomien puutteiden käsitteen alaan, jos liikenteenharjoittaja tiesi mahdollisesta rakennevirheestä muutamaa kuukautta ennen lentoa?

2) Jos ensimmäisessä kysymyksessä mainittu moottorin rakennevirhe on 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 johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleessa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde, onko lentoliikenteen harjoittajan osana asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 14 perustelukappaleen ja 5 artiklan 3 kohdan mukaisia kaikkia kohtuudella edellytettäviä toimenpiteitä pidettävä asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuna ennaltaehkäisevänä toimenpiteenä lentovalmiudessa korvaavia lentokoneita lentokoneen moottorissa todennäköisesti ilmenevän rakennevirheen vuoksi vapautuakseen kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa ja 7 artiklan 1 kohdassa säädetystä velvollisuudesta maksaa vahingonkorvausta?

Unionin oikeussäännöt, joihin viitataan

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 johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappale, 5 artiklan 1 ja 3 kohta ja 7 artikla

Unionin oikeuskäytäntö, johon viitataan

Unionin tuomioistuimen ratkaisut, jotka ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin mainitsee tai joihin se viittaa:

- tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, 21, 23, 24, 25 ja 26 kohta
- tuomio 19.11.2009, Sturgeon ym., C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, 61 ja 69 kohta

- tuomio 12.5.2011, Eglītis ja Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, 25 ja 30 kohta
- tuomio 31.1.2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43 29 ja 38 kohta
- tuomio 17.9.2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, 36, 37, 38, 41 ja 43 kohta
- tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, 20, 21, 22, 28 ja 29 kohta
- tuomio 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288
- tuomio 12.3.2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, tuomiolauselman 2 kohta
- tuomio 23.3.2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, 22 kohta.

Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin lainaa lisäksi julkisasiamies Medinan ratkaisuehdotusta asiassa TAP Portugal (Perämiehen kuolema), C-156/22–C-158/22, EU:C:2023:91, 30, 46 ja 58 kohta.

Yhteenveto tosiseikoista ja menettelystä

- 1 J. D. (jäljempänä matkustaja) teki 2.7.2018 P. SA:n (jäljempänä lentoliikenteen harjoittaja) kanssa sopimuksen kuljetuksesta reitillä K.–C. [Krakova–Chicago]. Sopimuksen kohteena oleva lento lennettiin samana päivänä. Kyseinen lento oli myöhässä, minkä seurauksena matkustaja saapui määräasemalle yli kolme tuntia lennon aikataulunmukaisen saapumisajan jälkeen. J. D. siirtäjänä ja P.[R] SA siirronsaajana tekivät 18.7.2018 saatavien siirrosta sopimuksen, jonka nojalla matkustaja siirsi siirronsaajalle myöhästyneeseen lentoan perustuvan saatavan. D. SA (aiemmin P.[R] SA) vaati 29.3.2019 nostamassaan kanteessa, että lentoliikenteen harjoittaja veloitetaan maksamaan 600 euroa sekä suorituspäivään saakka kertyvät lakisääteiset korot.
- 2 Vastauksessaan kanteeseen vastaajana oleva lentoliikenteen harjoittaja vaati kanteen hylkäämistä. Liikenteenharjoittaja myönsi, että lento oli myöhässä. Liikenteenharjoittaja selitti, että mannertenvälisillä lennoilla käytettäviin lentokoneisiin asennetuissa R-merkkisissä moottoreissa esiintyi rakennevirheitä, mutta liikenteenharjoittaja on vapautettu kyseisen lennon myöhästymisestä johtuvasta vastuusta, koska se oli ryhtynyt toimenpiteisiin, joiden tarkoituksena oli vähentää poikkeamia suunnitelluissa lennoissa.
- 3 Huhtikuussa 2018 vastaajana oleva liikenteenharjoittaja sai R-merkkisten moottorien valmistajalta tiedotteen, jossa ilmoitettiin lukuisista rajoituksista, jotka oli asetettu B-merkkisten lentokoneiden käytölle näihin koneisiin asennetuissa moottoreissa ilmenneen suunnitteluvirheen vuoksi. Virhe koski kompressorin

siivistöä. Valvontajärjestelmä siinä lentokoneessa, jolla oli määrä lentää käsiteltävä lento 2.7.2018, havaitsi 28.6.2018 lennon aikana häiriötä moottorin toiminnassa. Sen jälkeen, kun moottorin sakkaaminen oli todettu, kompressori tarkastettiin silmämääräisesti ja boroskoopilla. Moottori todettiin vialliseksi, irrotettiin ja toimitettiin korjattavaksi. Koska saatavana ei ollut toimivia varamoottoreita – tämä oli yleinen ongelma, sillä valmistaja ei ollut valmistanut riittävästi moottoreita varaosiksi – moottorin vaihtaminen oli mahdollista vasta 5.7.2018, ja lentokone otettiin takaisin käyttöön 7.7.2018.

- 4 Edellä esitettyjen seikkojen vuoksi vastaajana oleva liikenteenharjoittaja päätti, että kyseinen lento lennetään toisella, toimivalla lentokoneella, joka saapui C:n kentälle myöhässä lentosuunnitelman yllättävän muutoksen takia. Tämän johdosta kyseinen lento myöhästyi yli kolme tuntia.
- 5 Siitä alkaen, kun edellä kuvattu moottoreiden suunnitteluvirhe paljastui huhtikuussa 2018, vastaajana oleva liikenteenharjoittaja otti useita kertoja yhteyttä muihin liikenteenharjoittajiin vuokratakseen lisää lentokoneita.
- 6 Ensimmäisen asteen tuomioistuin hylkäsi kanteen 3.12.2021 antamallaan tuomiolla, koska tuomioistuimen mielestä asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa mainittujen vastuusta vapautumisen edellytysten oli osoitettu olevan olemassa, ja viittasi tältä osin edellä 3 ja 5 kohdassa esitettyihin seikkoihin sekä korosti erityisesti, että käsiteltävän lennon myöhästymisen välitön syy oli moottorin valmistusvirhe ja että vastaajana oleva liikenteenharjoittaja oli ryhtynyt kaikkiin kohtuudella edellytettäviin toimenpiteisiin hankkiakseen korvaavan lentokoneen.
- 7 Tässä yhteydessä ensimmäisen asteen tuomioistuin totesi, ettei lentokoneen valmistusvirhettä voida pitää tyypillisenä vikana, joka olisi pitänyt huomata riittävän ajoissa, eikä lentokoneen käytöstä johtuvana vikana. Vian ilmenemistä ei ollut mahdollista ennustaa, vika uhkasi lennon turvallisuutta ja se ilmeni yllättäen lentokoneen tavanomaisen käytön aikana. Kyseisen tuomioistuimen mielestä liikenteenharjoittaja oli toiminut asianmukaisesti ja ammattimaisesti, kun se oli noudattanut moottorin valmistajalta saamiaan ohjeita, sekä osoittanut, että lentokonetta oli huollettu vaaditun tarkastusohjelman mukaisesti.
- 8 Ensimmäisen asteen tuomioistuin hyväksyi väitteen, jonka mukaan vastaajana oleva liikenteenharjoittaja ei voinut ratkaista syntynyttä ongelmaa sen yleisyyden vuoksi ja mahdollinen laivueen kaksinkertaistaminen tai muutaman varalentokoneen omistaminen olisi johtanut yrityksen maksukyvyttömyyteen. Moottorivalmistaja ei pystynyt vaihtamaan kaikkien liikenteenharjoittajien kaikkia viallisia moottoreita riittämättömien tuotantomahdollisuuksien takia, eikä liikenteenharjoittajalla ollut riittävästi aikaa järjestellä koko yhteysverkostoa uudelleen.
- 9 Kantaja D. SA valitti 3.12.2021 annetusta tuomiosta ja väitti, että tosiseikat on määritelty virheellisesti, ja kyseenalaisti sen, että käsiteltävän lennon

myöhästymisen syynä olisi ollut moottorin rakennevirheen aiheuttama poikkeuksellinen olosuhde, että vastaajana oleva liikenteenharjoittaja olisi ryhtynyt kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin välttääkseen lennon myöhästymisen, että R-merkkisten moottoreiden ongelmat olisivat vuonna 2018 olleet uusia ja liikenteenharjoittajalle ennestään tuntemattomia ja että vastaajalla ei olisi ollut riittävästi aikaa järjestellä koko yhteysverkostoa uudelleen. D. SA:n mielestä asiassa ei esiintynyt poikkeuksellisia olosuhteita, joiden perusteella liikenteenharjoittaja vapautuisi lennon huomattavan myöhästymisen aiheuttamasta vastuusta.

Yhteenveto ennakkoratkaisupyynnön perusteista

- 10 Riita koskee asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleessa tarkoitettujen poikkeuksellisten olosuhteiden ja odottamattomien puutteiden käsitteiden tulkintaa lentokonemoottorin globaalien suunnitteluvirheiden tapauksessa. Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin viittaa unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöön ja mainitsee 4.5.2017 annetun tuomion Pešková ja Peška (C-315/15, EU:C:2017:342) 20 kohdan, jonka mukaan 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.
- 11 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin toteaa muun muassa 17.9.2015 annetun tuomion van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618) 36 ja 38 kohdan perusteella, että tietyt tekniset viat saattavat kuulua näiden poikkeuksellisten olosuhteiden alaan esimerkiksi tilanteissa, jossa lentoliikenteen harjoittajan kaluston muodostavien lentokoneiden valmistaja ilmoittaa, että jo käytössä olevissa lentokoneissa on lentoturvallisuuteen vaikuttava piilevä valmistusvirhe. Ilma-aluksen teknisiä vikoja voidaan pitää odottamattomina lentoturvallisuuteen vaikuttavina puutteina myös silloin, jos ne liittyvät tapaukseen, joka ei liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eivätkä luonteensa tai alkuperänsä vuoksi ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa.
- 12 Käsiteltävässä asiassa moottorin piilevä vika on palveluja tarjoavaan lentoliikenteen harjoittajaan nähden ulkoinen tapahtuma. Epäilyksiä herättää kuitenkin se, kuuluuko poikkeuksellisten olosuhteiden ja odottamattomien puutteiden käsitteiden alaan myös sellainen valmistusvirhe, jonka esiintymisestä oli ikään kuin ilmoitettu ennalta ja joka siis oli tietyssä mielessä ennakoitavissa. Tämän edellytyksen arvioimisen kannalta on näin ollen välttämätöntä punnita, kuinka todennäköistä oli, että lentoliikenteen harjoittaja olisi pystynyt ennakoimaan kyseisen piilevän moottorivian esiintymisen ja paljastumisen sekä sen seuraukset.

- 13 Käsiteltävässä asiassa on kyse moottorin valmistusvirheestä, josta valmistaja kuitenkin oli ilmoittanut. Liikenteenharjoittaja sai huhtikuussa 2018 moottorivalmistajalta tiedon, että moottoreissa on suunnitteluvirhe. Vian ilmeneminen ei kuitenkaan ollut väistämätöntä, koska kaikissa tutkimuksissa ei havaittu kompressorin siipien halkeamia. Valmistaja ei suositellut kaikkien lentokoneiden välitöntä poistamista lentoliikenteestä eikä todennut, ettei lentokoneilla voida lentää. Riidanalainen lento lennettiin 2.7.2018, ja koneessa, jolla oli määrä lentää kyseinen lento tuona päivänä, havaittiin vika 28.6.2018. On siis saatava vastaus siihen, oliko kyseinen vika sellainen, ettei se ollut liikenteenharjoittajan hallittavissa ennakoitavuuden näkökulmasta. Mahdollista oli ainoastaan olettaa, että tietyssä prosentiosuudessa moottoreista ilmenee vika, jonka vuoksi ne on poistettava käytöstä. Ei kuitenkaan ollut tosiasiallisesti mahdollista tietää ennalta, onko vika juuri tässä tapauksessa olemassa.
- 14 On huomioitava, että lentoliikenteen harjoittajien on noudatettava toiminnassaan tiukkoja teknisiä ja hallinnollisia menettelytapoja. Tämä koskee myös lentokoneiden teknisiä ongelmia niiden syystä riippumatta. Lentoliikenteen harjoittajalla pitäisi olla asianmukaiset menettelytavat tällaisten tilanteiden varalle, tai menettelytapojen puuttuessa – esimerkiksi tietyn tapahtuman erityisluonteen vuoksi – liikenteenharjoittajan pitäisi ryhtyä kaikkiin välttämättömiin, mahdollisiin ja kohtuudella edellytettävissä oleviin toimenpiteisiin torjuakseen tapahtuman, joka voi aiheuttaa lennon myöhästymisen tai perumisen.
- 15 Käsiteltävässä asiassa noudatettiin tällaisia menettelytapoja. Valmistaja, joka totesi moottorivian, suositteli käyttäjille tarkastusten tekemistä. Vika saattoi paljastua tarkastuksessa, mutta näin ei välttämättä käynyt. Liikenteenharjoittaja teki välttämättömät tekniset tarkastukset, mutta moottorivika oli epäilemättä liikenteenharjoittajasta riippumaton tapahtuma, joka ei ollut sen hallittavissa. Toisin sanoen edes tietyn menettelyn noudattaminen tai välttämättömiin toimenpiteisiin ryhtyminen eivät taanneet sitä, että tapahtuma olisi ollut hallittavissa.
- 16 Tästä seuraa, että on välttämätöntä tulkita tarkemmin poikkeuksellisten olosuhteiden ja odottamattomien puutteiden käsitteitä ja arvioida, sisältyykö näiden käsitteiden alaan valmistajan toteama ja ennakoitavissa oleva moottorin rakennevirhe, joka siis oli jossain määrin odotettavissa tai jonka esiintymisen todennäköisyys oli ennakoitavissa, mikä ei kuitenkaan merkinnyt sitä, että liikenteenharjoittaja olisi pystynyt hallitsemaan kyseistä tapahtumaa.
- 17 Kaikkien kohtuullisten toimenpiteiden käsitteeseen liittyen ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuimien viittaa edellä mainitun tuomion C-315/15 28 kohtaan ja toteaa, että liikenteenharjoittajan, joka vetoaa poikkeuksellisiin olosuhteisiin vastuusta vapautumisen perusteena, on osoitettava, ettei kyseisiä olosuhteita olisi missään tapauksessa voitu välttää tilanteeseen soveltuvilla toimenpiteillä, toisin sanoen sellaisilla, jotka poikkeuksellisten olosuhteiden ilmetessä ovat erityisesti asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan kannalta teknisesti ja taloudellisesti siedettävissä olevien edellytysten mukaisia.

- 18 Käsiteltävässä asiassa tarkasteltava kysymys koskee sitä, millaisiin ennaltaehkäiseviin toimenpiteisiin liikenteenharjoittajan pitäisi ryhtyä, jotta niitä voitaisiin pitää kohtuudella edellytettävänä.
- 19 Valmistusvirhettä ei voida pitää tavanomaisena vikana, joka on helposti havaittavissa etukäteen ennen lentoa. Käsiteltävässä asiassa tällaisen vian olisi kuitenkin voinut valmistajan ilmoituksen perusteella ennakoida. Voidaan pohtia, eikö liikenteenharjoittajan olisi tällaisessa tapauksessa pitänyt pyrkiä vaihtamaan moottori (joka oli vielä toimiva) tai eikö lentokone olisi pitänyt poistaa liikenteestä siihen saakka, kun valmistaja olisi ratkaissut korjaamiseen tai uusien moottorien toimittamiseen liittyvät ongelmat. On muistettava, että kyseiseen lentokoneeseen saatiin korvaava moottori jo 5.7.2018, ja kone palasi liikenteeseen 7.7.2018 eli kahdeksan päivää moottorivian havaitsemisen jälkeen.
- 20 On siis punnittava, eikö liikenteenharjoittajan olisi pitänyt – se oli tietoinen tilanteesta huhtikuusta 2018 alkaen – tehdä korjaussuunnitelma ja järjestää korvaavia lentokoneita. Ensi näkemältä vaikuttaa siltä, että ajanjakso huhtikuusta heinäkuun alkuun mahdollisti ryhtymisen kaikkiin välttämättömiin ja kohtuudella edellytettäviin toimenpiteisiin lennon myöhästymisen tai perumisen estämiseksi, sillä liikenteenharjoittaja saattoi ennakoida, että moottoreiden tekninen vika tulee koskemaan myös sen lentokoneita. Tänä aikana liikenteenharjoittaja olisi pystynyt arvioimaan, kuinka monta korvaavaa lentokonetta ehdottomasti tarvittaisiin mahdollisten teknisten vikojen aiheuttamien ongelmien ennaltaehkäisemiseksi, sekä päättämään, ostaako se nämä lentokoneet vai vuokraako se ne muilta liikenteenharjoittajilta.
- 21 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin nostaa esiin edellä mainitun tuomion C-315/15 29 kohdan ja toteaa, että liikenteenharjoittajan ei voida odottaa tekevän kestävämiä uhrauksia yrityksensä kapasiteettiin nähden ja että odotus siitä, että liikenteenharjoittaja hankkisi korvaavan lentokoneen, joka olisi jatkuvasti valmiudessa, voisi olla tällainen uhraus. Käsiteltävässä asiassa vastaaja oli kuitenkin huhtikuusta 2018 alkaen tietoinen moottorivian ilmenemisen mahdollisuudesta. Huhtikuusta alkaen liikenteenharjoittaja otti yhteyttä kahdeksaan lentoliikennettä harjoittavaan yritykseen tarkoituksenaan vuokrata lentokone. D. SA puolestaan väittää, että pelkästään eurooppalaisten liikenteenharjoittajien hallussa oli 471 lentokonetta, jotka olisivat voineet korvata kyseisen lentokoneen, ja että vastaaja jätti ottamatta yhteyttä ainakin kahdeksaantoista liikenteenharjoittajaan, mukaan lukien yritykset, jotka tarjoavat wet lease -tyyppisiä palveluja, eli vuokraavat lentokoneita miehistöineen ja matkustamopalveluineen. Vastaajana oleva liikenteenharjoittaja totesi, että sillä oli pysyvästi vuokrattuna yksi lentokone 7.9.2018 alkaen ja että se oli allekirjoittanut elokuussa 2018 kaksi vuokrasopimusta.
- 22 D. SA:n mielestä nämä seikat ovat osoitus viivytystä, eikä toimien tarkoituksena ollut tosiasiallisesti vuokrata lentokoneita, vaikka nykyisin lentoyhtiöiden käytäntönä kuitenkin on ylläpitää varalentokoneita mahdollisten vikojen ilmenemisen ja välttämättömän korvaavan lentokoneen tarpeen varalta.

Vastaajana oleva liikenteenharjoittaja puolestaan toteaa, että olisi kohtuutonta vaatia sitä pitämään pysyvästi varalla lentokoneita täydellisine miehistöineen, jotka voisivat äkillisissä ja yllättävissä tilanteissa lentää suunnitellut lennot, koska lentokoneiden vuokraamisen ja ylläpidon kustannukset ovat valtavat. Tällaiset varotoimenpiteet vaikuttaisivat varmasti myös tarjottavien palveluiden hintaan.

TYÖASIAKIRJA