



Asian tunnus	:	C-385/23
Asiakirjan numero	:	1
Rekisterinumero	:	1260993
Jättämisen päivämäärä	:	22/06/2023
Rekisteriin kirjaamisen päivämäärä	:	22/06/2023
Asiakirjatyyppi	:	Ennakkoratkaisupyyntö
Viite asiakirjojen jättämisestä e-Curiassa	:	Asiakirja DC189448
Tiedoston numero	:	2
Asiakirjan jättäjä	:	Norrman Wilhelm (J359503)

Antopäivä
22.6.2023Nro
981

MUUTOKSENHAKIJA Matkustaja A
VASTAPUOLI Finnair Oyj
ASIA Palvelussopimusta koskeva riita

KORKEIMMAN OIKEUDEN RATKAISU

Oikeudenkäynnin kohde

1. Asiassa on kysymys matkustajille heidän lennolle pääsytään epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdan tulkinna. Ratkaistavana on, onko lentoyhtiö velvollinen maksamaan matkustajalle asetuksen 7 artiklan mukaisen vakiokorvauksen vai onko kyseessä ollut korvauksen maksamisesta vapauttava asetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukainen poikkeuksellinen olosuhde, jota ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.

Asian kannalta merkitykselliset tosiseikat

2. Matkustaja A:lla oli varaus Finnair Oyj:n lennolle Helsingistä Bangkokiin 25.3.2016. Lento oli tarkoitus suorittaa Airbus A350 -tyyppisellä lentokoneella, joka oli ollut käytössä

5,5 kuukautta. Lentokoneen polttoaineen määrittämisjärjestelmässä ilmeni vika juuri ennen lähtöä polttoainesäiliön täyttämisen yhteydessä. Vikaa pidettiin lentoturvallisuuden kannalta siten olennaisena, että lento kyseisellä lentokoneella peruutettiin ja toteutettiin 26.3.2016 yhtiön varakoneella. Lento saapui määränpäähän noin 20 tuntia viivästyneenä.

3. Käytetty lentokonetyyppi oli uusi, eikä viasta ollut ollut tietoa ennen kyseistä tapahtumaa, jossa vika ilmeni maailmassa ensimmäisen kerran. Lentokoneen valmistaja tai lentoturvallisuusviranomainen ei näin ollen ollut tehnyt viasta ilmoitusta. Vian syytä oli ryhdytty heti selvittämään. Noin vuorokauden kuluttua vika oli saatu ohitettua siten, että polttoaine oli poistettu tankista ja polttoainesäiliö oli täytetty uudelleen, minkä jälkeen koneella oli voitu taas lentää. Myöhemmin lentokoneen valmistajan tekemissä tutkimuksissa ilmeni, että kysymyksessä oleva polttoaineen määrittämisjärjestelmän vika oli johtunut koko lentokonetyyppiä koskevasta piilevästä suunnitteluvirheestä.

4. Kyseisellä lentokonetyypillä jatkettiin lentämistä useiden kuukausien ajan ennen kuin vikaan saatiin lopullinen ratkaisu ohjelmistopäivityksellä helmikuussa 2017. Tämän jälkeen Airbus A350 -koneissa ei ole ilmennyt vastaavia vikatilanteita.

Oikeudenkäynti

5. Matkustaja A on nostanut Finnair Oyj:tä vastaan käräjäoikeudessa kanteen, jossa hän on vaatinut 600 euron suuruista vakiokorvausta asetuksen N:o 261/2004 nojalla. Finnair Oyj on kiistänyt kanteen. Se on katsonut, että kyse on ollut sellaisesta piilevästä suunnitteluvirheestä, joka lentoyhtiön kannalta on asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde. Finnair Oyj on myös katsonut, että se on tehnyt kaikki toimenpiteet, joita siltä kohtuudella voidaan edellyttää.

6. Käräjäoikeus on katsonut, että Finnair Oyj:n on täytynyt varautua siihen, että uutta lentokonetyyppejä käyttäessään se kohtaa kysymyksessä olevan kaltaisia suunnittelu- ja valmistusvirheistä johtuvia vaikeasti ennakoitavia korjaustarpeita. Tällaiset viat kuuluivat lentoyhtiön tavanomaiseen toimintaan, eikä pelkästään se, että lentokoneen valmistaja ei ollut antanut lentoyhtiölle uuden lentokonetyypin osalta ohjetta siitä, miten tällaisessa virhetilanteessa tuli toimia, tehnyt tapahtumasta poikkeuksellista. Käräjäoikeus on hyväksynyt kanteen.

7. Finnair Oyj on hakenut käräjäoikeuden tuomioon muutosta hovioikeudelta. Hovioikeus on todennut, että kyse oli ollut odottamattomasta lentoturvallisuuteen vaikuttavasta puutteesta. Vikaantumisen ei hovioikeuden mukaan ollut liittynyt Finnair Oyj:n toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eikä luonteensa tai alkuperänsä vuoksi ollut ollut yhtiön tosiasiallisesti hallittavissa, ja näin ollen kyseessä oli ollut poikkeuksellinen olosuhde. Hovioikeus on vapauttanut Finnair Oyj:n velvollisuudesta suorittaa A:lle korvausta lennon viivästymisestä.

8. Korkein oikeus on myöntänyt A:lle valitusluvan. A on Korkeimmassa oikeudessa toistanut korvausvaatimuksensa, ja Finnair Oyj on vaatinut sen hylkäämistä.

Sovellettavat oikeusohjeet

9. Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan matkustajalla on oikeus saada lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan mukaisesti tietyin poikkeuksin. Saman artiklan 3 kohdan mukaan lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa 7 artiklan mukaista korvausta, jos se pystyy osoittamaan, että peruutus johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.

10. Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan vähintään kolme tuntia viivästyneiden lentojen matkustajia on kohdeltava samoin kuin peruutettujen lentojen

matkustajia, kun kyse on oikeudesta asetuksen 7 artiklan mukaiseen korvaukseen (tuomio 19.11.2009, yhdistetyt asiat C-402/07 ja C-432/07, Sturgeon ym., EU:C:2009:716, 69 kohta).

11. Poikkeuksellisten olosuhteiden käsitettä ei ole asetuksessa määritelty. Asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleessa on todettu, että tällaisia poikkeuksellisia olosuhteita saattaa syntyä erityisesti poliittisesti epävakaisissa oloissa, sääolosuhteiden ollessa kyseisen lennon suorittamiseen sopimattomat, turvallisuusriskien ja odottamattomien lentoturvallisuuden vaikuttavien puutteiden ilmetessä ja lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan toimintaan vaikuttavissa työtaistelutilanteissa.

Ennakkoratkaisupyynnön tarve

12. Korkeimman oikeuden käsiteltävänä on riita-asia, jossa perustellun ratkaisun antaminen edellyttää asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdan tulkintaa siitä, millä edellytyksillä piilevän suunnitteluvirheen voidaan katsoa kuuluvan poikkeuksellisten olosuhteiden alaan. Asiassa on tuotu esiin, että saman vian aiheuttaman lennon viivästymisen perusteella vaadittuja korvauksia koskevia ratkaisuja on annettu muidenkin Euroopan unionin jäsenvaltioiden tuomioistuimissa.

13. Unionin tuomioistuin on antanut useita ratkaisuja, joissa on käsitelty kysymystä teknisten vikojen kuulumisesta poikkeuksellisten olosuhteiden alaan. Ratkaisussa van der Lans (tuomio 17.9.2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618) unionin tuomioistuin on todennut, että koska lentokoneiden toiminnassa ilmenee väistämättä teknisiä vikoja, lentoliikenteen harjoittajat joutuvat tavallisesti toimintaansa harjoittaessaan kohtaamaan tällaisia vikoja (37 kohta). Tietyt tekniset viat saattavat kuitenkin kuulua poikkeuksellisten olosuhteiden alaan. Näin on esimerkiksi tilanteessa, jossa asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan kaluston muodostavien lentokoneiden valmistaja tai toimivaltainen viranomaisen il-

moittaa, että jo käytössä olevissa lentokoneissa on lentoturvallisuuteen vaikuttava piilevä valmistusvirhe (38 kohta). Unionin tuomioistuin on pitänyt tapauksessa van der Lans merkityksellisenä sitä, että asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan kalustoon kuuluvien lentokoneiden valmistaja tai toimivaltainen viranomainen ei ollut ilmoittanut, ettei ainoastaan kyseisessä lentokoneessa vaan myös muissa kaluston lentokoneissa oli lentoturvallisuuteen vaikuttava piilevä valmistusvirhe (39 ja 40 kohta).

14. Unionin tuomioistuin on uudemmassa ratkaisukäytännössään (ks. esim. tuomio 7.7.2022, SATA International – Azores Airlines, C-308/21, EU:C:2022:533, 25 kohta) korostanut, että arvioitaessa poikkeuksellisten olosuhteiden käsitettä on pidettävä erillään tapahtumat, joiden alkuperä on lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ”sisäinen”, ja tapahtumat, joiden alkuperä on siihen nähden ”ulkoinen”. Kyseiseen käsitteeseen kuuluvat niin sanottuina ulkoisina tapahtumina sellaiset tapahtumat, jotka 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.

15. Arvioitaessa nyt ratkaistavana olevaa tapausta pohdittavaksi tulee, miten edellä mainittua on tulkittava, kun lennon viivästyminen on johtunut ensi vaiheessa vain kyseisessä lentokoneessa ensi kertaa ilmenneestä viasta, josta ei ole ollut etukäteistä lentokoneen valmistajan tai toimivaltaisen viranomaisen ilmoitusta, mutta jonka valmistaja on myöhemmin todennut koko uutta lentokonetyyppiä koskeväksi piileväksi suunnitteluvirheeksi.

16. Korkein oikeus pitää tulkinnanvaraisena sitä, onko nyt kysymyksessä olevan kaltaisen uudessa lentokoneessa ilmenneen teknisen vian katsottava liittyvän ”ulkoiseen” vai ”sisäiseen” tapahtumaan. Onko tapahtumaa luonnehdittava ”ulkoiseksi” pelkästään sillä perus-

teella, että vian havaitsemisen jälkeen on selvinnyt, että sama piilevä ja lentoturvallisuuden vaikuttava vika on koskenut muitakin kyseisen lentokonetyypin lentokoneita? Riittääkö siis pelkkä jälkikäteinen valmistajan ilmoitus siitä, että vika on niin sanottu tyyppivika, tekemään olosuhteista poikkeukselliset, vai tarkoitetaanko ”kolmannen osapuolen toimilla” pikemminkin esimerkiksi äkillisiä, tiettyä lentokonetyyppejä koskevia lentokieltoja?

17. Jos katsottaisiin, että nyt kysymyksessä olevan kaltainen vika ei kuulu poikkeuksellisten olosuhteiden alaan pelkästään sillä perusteella, että lennon estäneen vian havaitsemisen jälkeen on selvinnyt, että sama piilevä vika on koskenut muitakin kyseisen lentokonetyypin lentokoneita, arvioitavaksi tulee, onko tämänkaltaisen yhdessä koneessa ilmennyt ja lopulta ohitettua saatu vika muutoin luettavissa kuuluvaksi tällaisiin olosuhteisiin. Unionin tuomioistuin on ratkaisukäytännössään vakiintuneesti katsonut, että kun kyse on teknisistä ongelmista, poikkeuksellisten olosuhteiden on liityttävä tapahtumaan, joka täyttää kaksi kumulatiivista edellytystä: Ensinnä tapahtuma ei saa olla osa asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan tavanomaista toimintaa. Toiseksi se ei saa luonteensa tai alkuperänsä vuoksi olla kyseisen liikenteenharjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa (esim. tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, 23 kohta).

18. Ratkaisussa van der Lans on todettu (41 ja 43 kohta), että kun kyse on tiettyjen osien ennenaikaisesta toimimattomuudesta, vika on lähtökohtaisesti luonnostaan sidoksissa koneen monitahoiseen toimintajärjestelmään, jota lentoliikenteen harjoittaja käyttää usein vaikeissa ja jopa äärimmäisissä olosuhteissa. Tällöin myös vian estämisen tai korjaamisen on katsottu olevan tosiasiallisesti asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan hallittavissa, koska juuri viimeksi mainitun tehtäviin kuuluu varmistaa liiketoiminnassaan käyttämiensä lentokoneiden huolto ja moitteeton toiminta. Myös esimerkiksi ratkaisussa Finnair on todettu, että ilma-aluksen tiettyjen osien ennenaikainen toimimattomuus, vaikka se olisi odottamatonkin, ei ole poikkeuksellinen olosuhde, koska se on lähtökohtaisesti luonnos-

taan sidoksissa koneen toimintajärjestelmään (ks. tuomio 12.3.2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, 41 kohta).

19. Pohdittavaksi tulee, koskeeko edellä kuvattu tulkinta tiettyjen osien ennenaikaisesta toimimattomuudesta myös nyt kysymyksessä olevan kaltaista uudessa konetyypissä ensimmäistä kertaa ilmennyttä piilevää valmistus- tai suunnitteluvirhettä, jonka korjaaminen on edellyttänyt ohjelmistopäivitystä. Tässä asiassa olennainen virhe eroaa mainitussa ratkaisussa Finnair esillä olleesta valmistajan ilmoittamasta (Technical Follow-up) piilevästä valmistus- tai suunnitteluvirheestä sikäli, ettei nyt kysymyksessä olevaa uutta lentokonetyyppiä rasittaneen virheen alkuperästä ja sen korjausmekanismista ollut vielä lennon peruuntuessa tietoa sen paremmin valmistajalla kuin lentoliikenteen harjoittajalla. Toisaalta asiassa esitetyn todistelun mukaan ei ole epätavanomaista, että uudessa lentokonetyypissä ilmenee käyttöönoton alkuvaiheessa piileviä vikoja.

Ennakkoratkaisukysymykset

Korkein oikeus on varattuaan asianosaisille tilaisuuden lausua ennakkoratkaisupyynnön sisällöstä päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää Euroopan unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

1. Voiko lentoliikenteen harjoittaja vedota asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuihin poikkeuksellisiin olosuhteisiin pelkästään sillä perusteella, että lentokoneen valmistaja on ilmoittanut, että kyse on ollut koko lentokonetyypistä koskevasta piilevästä ja lentoturvallisuuteen vaikuttavasta suunnitteluvirheestä, vaikka ilmoitus on annettu vasta lennon viivästymisen tai peruuntumisen jälkeen?

2. Jos vastaus ensimmäiseen kysymykseen on kielteinen ja arvioidaan sitä, ovatko olosuhteet johtuneet tapahtumista, jotka liittyvät asianomaisen lentoliikenteen har-

joittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen ja jotka ovat luonteensa tai alkuperänsä vuoksi tämän tosiasiallisesti hallittavissa, onko unionin tuomioistuimen ratkaisukäytäntö, joka koskee tiettyjen teknisten osien ennenaikaista toimimattomuutta, sovellettavissa nyt kysymyksessä olevan kaltaiseen tapaukseen, jossa kysymyksessä olevaa uutta lentokonetyyppiä rasittaneen virheen luonteesta ja sen korjausmekanismista ei ollut vielä lennon peruuntuessa tietoa valmistajalla eikä lentoliikenteen harjoittajalla?

Saatuaan ennakkoratkaisun Korkein oikeus antaa asiassa tuomion.

KORKEIN OIKEUS

Tatu Leppänen

Tuomo Antila

Timo Ojala

Alice Guimaraes-Purokoski

Kaarlo Hakamies

Sofia Aspelund