



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN MÄÄRÄYS (viides jaosto)

14 päivänä marraskuuta 2014*

Ennakkoratkaisupyyntö — Työjärjestys — 99 artikla — Lentoliikenne — Asetus (EY) N:o 261/2004 —
Lentojen pitkäaikainen viivästyminen — Matkustajien oikeus korvaukseen —
Edellytykset lentoliikenteen harjoittajan vapauttamiseksi korvausvelvollisuudestaan —
Poikkeuksellisten olosuhteiden käsite — Lentokone, jota porrasajoneuvo on vaurioittanut edellisen
lennon yhteydessä

Asiassa C-394/14,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka Amtsgericht
Rüsselsheim (Saksa) on esittänyt 12.8.2014 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin
tuomioistuimeen 18.8.2014, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Sandy Siewert,

Emma Siewert ja

Nele Siewert

vastaan

Condor Flugdienst GmbH,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja T. von Danwitz sekä tuomarit C. Vajda, A. Rosas,
E. Juhász ja D. Šváby (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: E. Sharpston,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian perustellulla määräyksellä unionin
tuomioistuimen työjärjestyksen 99 artiklan mukaisesti,

on antanut seuraavan

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

määräyksen

- 1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee 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 (EUVL L 46, s. 1) 5 artiklan 3 kohdan tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa ovat vastakkain lentoliikenteen harjoittaja Condor Flugdienst GmbH (jäljempänä Condor) sekä Sandy Siewert, Emma Siewert ja Nele Siewert ja jossa on kyse tämän liikenteenharjoittajan kieltäytymisestä suorittaa korvaus viimeksi mainituille henkilöille, joiden lento oli viivästynyt pitkäaikaisesti.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

- 3 Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(14)

Montrealin yleissopimuksen mukaisesti olisi lennosta vastaaville lentoliikenteen harjoittajille asetettujen velvollisuuksien 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. Tällaisia poikkeuksellisia olosuhteita saattaa syntyä erityisesti poliittisesti epävakaisissa oloissa, sääolosuhteiden ollessa kyseisen lennon suorittamiseen sopimattomat, turvallisuusriskien ja odottamattomien lentoturvallisuuteen vaikuttavien puutteiden ilmetessä ja lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan toimintaan vaikuttavissa työtaistelutilanteissa.

(15) Poikkeuksellisten olosuhteiden olisi katsottava vallitsevan, jos ilmaliikenteen hallintaa koskevan päätöksen vaikutus tiettyyn lentokoneeseen jonakin tiettyinä päivinä aiheuttaa kyseisen lentoliikenteen harjoittajan kyseisen lentokoneen yhden tai useamman lennon pitkäaikaisen viivästymisen, lennon siirtymisen seuraavaan päivään tai sen peruutuksen, vaikka lentoliikenteen harjoittaja on ryhtynyt kaikkiin kohtuullisiin järjestelyihin välttääkseen viivästyksiä tai peruutuksia.”

- 4 Kyseisen asetuksen 5 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Jos lento peruutetaan:

--

- c) matkustajalla on oikeus saada lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan mukaisesti, --

3. 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.

--”

- 5 Mainitun asetuksen 7 artiklan, jonka otsikko on ”Oikeus korvaukseen”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jos tähän artiklaan viitataan, matkustajan on saatava seuraavan suuruinen korvaus:

- a) 250 euroa lentojen osalta, joiden pituus on enintään 1 500 kilometriä;

- b) 400 euroa yhteisön sisäisten lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 kilometriä, ja muiden lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 mutta alle 3 500 kilometriä;
- c) 600 euroa lentojen osalta, joihin ei voida soveltaa a tai b alakohtaa.

--”

- 6 Saman asetuksen 13 artiklan sanamuoto on seuraava:

”Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja maksaa korvauksen tai täyttää muut tämän asetuksen mukaiset velvollisuutensa, tämän asetuksen säännöksiä ei voida tulkita siten, että ne rajoittaisivat sen oikeutta hakea sovellettavan lainsäädännön nojalla korvausta muulta henkilöltä, kolmannet osapuolet mukaan luettuina. Tämä asetus ei lisäksi millään tavoin rajoita lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan oikeutta hakea korvausta matkanjärjestäjältä tai muulta henkilöltä, jonka kanssa lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla on sopimus. Vastaavasti tämän asetuksen säännöksiä ei voida tulkita siten, että ne rajoittaisivat matkanjärjestäjän tai kolmannen osapuolen, muun kuin matkustajan, jonka kanssa lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla on sopimus, oikeutta hakea sovellettavan lainsäädännön nojalla korvausta lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta.”

Pääasian tosiseikat ja ennakkoratkaisukysymykset

- 7 Pääasian kantajat varasivat Condorilta lennon Antalyasta (Turkki) Frankfurt am Mainiin.
- 8 Tämä lento toteutettiin 3.10.2011 siten, että se saapui perille 6 tuntia ja 30 minuuttia myöhässä.
- 9 Condor väittää voidakseen kieltäytyä hyväksymästä Siewertien unionin oikeuskäytännön perusteella, luettuna yhdessä asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdan ja 7 artiklan kanssa, tekemää korvaushakemusta, että tämä viivästyminen johtuu siitä, että lentokone, jolla kyseessä oleva lento oli tarkoitus toteuttaa, vaurioitui edellisenä iltana Stuttgartin lentoasemalla. Porrassajoneuvo törmäsi mainitulla lentoasemalla kyseiseen lentokoneeseen, minkä johdosta lentokoneen siipi vaurioitui rakenteellisesti ja mainittu lentokone oli korvattava toisella. Kyse on täten asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista ”poikkeuksellisista olosuhteista”, minkä johdosta Condorin ei tarvitse maksaa korvausta.
- 10 Ennakkoratkaisua pyytäneellä tuomioistuimella on epäilyksiä siitä, onko ”poikkeuksellisten olosuhteiden”, joiden nojalla asianomainen liikenteenharjoittaja vapautuu korvausvelvollisuudestaan asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdan ja 7 artiklan mukaisesti, liityttävä suoraan riidanalaiseen lentoon, vai voivatko ne johtua myös lentokoneella, jolla mainittu lento toteutetaan, aiemmin toteutetuista lennoista.
- 11 Amtsgericht Rüsselsheim on näin ollen päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:
- ”1) Onko asetuksen [N:o 261/2004] 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen poikkeuksellisten olosuhteiden liityttävä suoraan kyseiseen varattuun lentoon?
 - 2) Jos aiempien lentojen aikana ilmenneillä poikkeuksellisilla olosuhteilla on merkitystä myös myöhemmän lennon kannalta, onko kohtuudella edellytettävä toimenpiteitä, jotka lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on asetuksen [N:o 261/2004] 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti toteutettava, tulkittava siten, että ne viittaavat vain poikkeuksellisten olosuhteiden estämiseen, vai viittaavatko ne myös pitempiaikaisen viivästyksen välttämiseen?

- 3) Onko omalla vastuullaan toimivien kolmansien, jotka ovat saaneet hoidettavakseen lentoliikenteen harjoittajalle kuuluvia tehtäviä, suorittamat toimet katsottava asetuksen [N:o 261/2004] 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuiksi poikkeuksellisiksi olosuhteiksi?
- 4) Mikäli kolmanteen kysymykseen vastataan myöntävästi, onko asiaa arvioitaessa merkitystä sillä, kuka (lento-yhtiö, lentoaseman pitäjä jne.) on antanut tehtävän kolmannen hoidettavaksi?"

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

- 12 Jos ennakkoratkaisukysymykseen annettava vastaus on selvästi johdettavissa oikeuskäytännöstä tai jos ennakkoratkaisukysymykseen annettavasta vastauksesta ei ole perusteltua epäilystä, unionin tuomioistuin voi työjärjestyksensä 99 artiklan nojalla esittelevän tuomarin ehdotuksesta ja julkisiasiainministerin kuultuaan milloin tahansa päättää ratkaista asian perustellulla määräyksellä.
- 13 Kyseistä määräystä on sovellettava nyt käsiteltävän ennakkoratkaisupyynnön yhteydessä.

Kolmas ja neljäs kysymys

- 14 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kolmannella ja neljännellä kysymyksellä, joita on tarkasteltava ensimmäiseksi, lähinnä, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että yhteentörmäyksen, jossa lentoaseman porrasajoneuvo törmäsi lentokoneeseen, kaltaista tapahtumaa on pidettävä ”poikkeuksellisena olosuhteena”, jonka nojalla lentoliikenteen harjoittaja vapautuu velvollisuudestaan suorittaa korvausta matkustajille kyseisellä lentokoneella toteutettavan lennon viivästyessä pitkäaikaisesti.
- 15 Aluksi on muistutettava, että unionin lainsäätäjän tarkoituksena on ollut mukauttaa asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdassa säädettyjä lentoliikenteen harjoittajan velvollisuuksia niissä tilanteissa, joissa lento peruutetaan tai se viivästyy pitkäaikaisesti eli vähintään kolme tuntia (ks. vastaavasti tuomio Nelson ym., C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, 39 kohta ja tuomio McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, 37 kohta).
- 16 Kyseisen asetuksen johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleessa ja 5 artiklan 3 kohdassa säädetään saman artiklan 1 kohdan säännöksistä poiketen, että lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa matkustajille korvausta asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan mukaisesti, jos se pystyy osoittamaan, että peruutus johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu – toisin sanoen olosuhteista, jotka eivät ole lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa (tuomio McDonagh, EU:C:2013:43, 38 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 17 Koska mainittu 5 artiklan 3 kohta on matkustajien korvausoikeutta koskevaan periaatteeseen kohdistuva poikkeus, sitä on tulkittava suppeasti (tuomio Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, 20 kohta). Lisäksi on niin, etteivät kaikki poikkeukselliset olosuhteet vapauta vastuusta ja että lentoliikenteen harjoittajan, joka aikoo vedota niihin, on osoitettava lisäksi, ettei niitä 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 (tuomio Eglitis ja Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, 25 kohta).
- 18 Oikeuskäytännössä on täsmennetty etenkin lentokoneeseen vaikuttavien teknisten vikojen osalta, että vaikka tällaiset tekniset viat voidaan lukea tällaisiin olosuhteisiin, on kuitenkin niin, että tällaiseen tapahtumaan liittyviä olosuhteita voidaan pitää asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettulla tavalla ”poikkeuksellisina” 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 (tuomio Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771, 23 kohta).

- 19 Teknisestä viasta, joka johtuu siitä, että lentoaseman porrasajoneuvo törmäsi lentokoneeseen, on todettava, että tällaisia porrasajoneuvoja tai kulkusiltoja on välttämättä käytettävä matkustajalentoliikenteessä, koska niiden avulla matkustajat voivat nousta koneeseen ja poistua sieltä, minkä johdosta lentoliikenteen harjoittavat kohtaavat säännöllisesti tällaisten porrasajoneuvojen käytöstä johtuvia tilanteita. Näin ollen lentokoneen ja tällaisen porrasajoneuvon yhteentörmäystä on pidettävä lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen liittyvänä tapahtumana. Ei myöskään ole viitteitä siitä, että lentokoneen, jolla oli tarkoitus toteuttaa riidanalainen lento, vahingot johtuivat lentoaseman tavanomaisiin palveluihin nähden ulkoisesta tapahtumasta, kuten sabotaasista tai terroriteosta, joka oikeuskäytännön mukaan (ks. tuomio Wallentin-Hermann EU:C:2008:771, 26 kohta) kuuluu poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen piiriin, mikä Condorin oli osoitettava ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa tämän määräyksen 17 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaisesti.
- 20 Tällaista tapahtumaa ei näin ollen voida pitää ”poikkeuksellisena olosuhteena”, jonka nojalla lentoliikenteen harjoittaja vapautuu velvollisuudestaan suorittaa korvausta matkustajille lennon viivästyessä pitkäaikaisesti.
- 21 Lisäksi on muistutettava, että asetuksesta N:o 261/2004 johtuvat velvollisuudet eivät estä lentoliikenteen harjoittajia vaatimasta korvausta viivästymisen aiheuttaneelta muulta henkilöltä, kolmannet osapuolet mukaan luettuina, kuten asetuksen 13 artiklassa säädetään (tuomio Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, 44 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 22 Edellä esitetyn perusteella kolmanteen ja neljänteen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että pääasiassa kyseessä olevan kaltaisen yhteentörmäyksen, jossa lentoaseman porrasajoneuvo törmäsi lentokoneeseen, kaltaista tapahtumaa ei ole pidettävä ”poikkeuksellisena olosuhteena”, jonka nojalla lentoliikenteen harjoittaja vapautuu velvollisuudestaan suorittaa korvausta matkustajille kyseisellä lentokoneella toteutettavan lennon viivästyessä pitkäaikaisesti.
- 23 Kolmanteen ja neljänteen kysymykseen esitetty vastaus huomioon ottaen muihin kysymyksiin ei ole tarpeen vastata.

Oikeudenkäyntikulut

- 24 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (viides jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

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 5 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että pääasiassa kyseessä olevan kaltaisen yhteentörmäyksen, jossa lentoaseman porrasajoneuvo törmäsi lentokoneeseen, kaltaista tapahtumaa ei ole pidettävä ”poikkeuksellisena olosuhteena”, jonka nojalla lentoliikenteen harjoittaja vapautuu velvollisuudestaan suorittaa korvausta matkustajille kyseisellä lentokoneella toteutettavan lennon viivästyessä pitkäaikaisesti.

Allekirjoitukset