



Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
YVES BOT
28 päivänä heinäkuuta 2016¹

Asia C-315/15

**Marcela Pešková ja
Jiří Peška
vastaan
Travel Service a.s.**

(Ennakkoratkaisupyyntö – Obvodní soud pro Prahu 6 (alueellinen tuomioistuin, Praha 6, Tšekki))

Ennakkoratkaisupyyntö — Lentoliikenne — Lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen korvaaminen matkustajille — Ulottuvuus — Korvausvelvollisuudesta vapauttaminen — Linnun ja lentokoneen yhteentörmäys — Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä tarkoitettu tapahtuman käsite ja asetuksessa (EY) N:o 261/2004 tarkoitettu poikkeuksellisen olosuhteen käsite — Kohtuullisen toimenpiteen käsite — Lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen liittyvä tapahtuma

1. Nyt käsiteltävässä asiassa unionin tuomioistuinta pyydetään lähinnä ratkaisemaan, onko linnun ja lentokoneen yhteentörmäys, jonka seurauksena lento saapuu määränpäähänsä yli kolme tuntia myöhässä, asetuksessa (EY) N:o 261/2004² tarkoitettu ”poikkeuksellinen olosuhde”, joka vapauttaa lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan sen velvollisuudesta maksaa matkustajille korvausta tästä viivästyksestä.

2. Selvitän tässä ratkaisuehdotuksessa syyt, joiden vuoksi katson, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että linnun ja lentokoneen yhteentörmäys, jonka seurauksena lento saapuu määränpäähänsä yli kolme tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin, ei ole kyseisessä säännöksessä tarkoitettu ”poikkeuksellinen olosuhde” eikä se siten voi vapauttaa lennosta vastaavaa lentoliikenteen harjoittajaa korvausvelvollisuudesta.

1 — Alkuperäinen kieli: ranska.

2 — 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 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EUVL 2004, L 46, s. 1).

I Asiaa koskevat oikeussäännöt

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

”Montrealin yleissopimuksen^[3] 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.”

4. Kyseisen asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

”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 1 kohdan a alakohdassa säädetään, että jos kyseiseen artiklaan viitataan, matkustajan on saatava korvaus, jonka suuruus on 250 euroa sellaisten lentojen osalta, joiden pituus on enintään 1 500 kilometriä.

6. Lisäksi asetuksen N:o 261/2004 13 artiklassa säädetään seuraavaa:

”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.”

II Pääasian tosiseikat

7. Marcela Pešková ja Jiří Peška matkustivat 10.8.2013 Travel Service a.s. -yhtiön (jäljempänä vastaaja) liikennöimällä lennolla Burgasista (Bulgaria) Ostravaan (Tšekki).

8. Lentoreitti oli seuraava: Praha (Tšekki) – Burgas – Brno (Tšekki) – Burgas – Ostrava. Prahan ja Burgasin välisellä osuudella havaittiin peruutustoiminnon tekninen vika, jonka korjaamiseen meni tunti ja 45 minuuttia. Vastaajan mukaan lentokone törmäsi lintuun laskeutuessaan Brnoon, minkä vuoksi eräs vastaajan lentokoneteknikko lähetettiin Slanýsta (Tšekki) tarkastamaan lentokoneen tila. Obvodní soud pro Prahu 6 (alueellinen tuomioistuin, Praha 6) täsmentää, että toinen yritys oli jo suorittanut tarkastuksen. Lentokoneen omistaja Sunwing ei kuitenkaan hyväksynyt tämän yrityksen kelpuutusta. Vastaajan teknikko tarkasti yhteentörmäyskohdan uudestaan, muttei havainnut tarkastuksessa mitään poikkeavaa.

3 — Eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Montrealissa 28.5.1999 tehty yleissopimus, joka allekirjoitettiin Euroopan yhteisön puolesta 9.12.1999 ja hyväksyttiin sen puolesta 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY (EYVL 2001, L 194, s. 38).

9. Koska peruutustoiminnon tekninen vika ja lentokoneen ja linnun yhteentörmäys aiheuttivat sen, että lento saapui Ostravaan 5 tuntia ja 20 minuuttia myöhässä, Pešková ja Peška nostivat 26.11.2013 ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa kanteen, jossa kumpikin vaati vastaajalta 250 euroa vahingonkorvausta asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohdan a alakohdan perusteella.

10. Obvodní soud pro Prahu 6 hyväksyi heidän vaatimuksensa 22.5.2014 antamallaan tuomiolla ja perusteli ratkaisunsa sillä, että viivästys oli aiheutunut näistä kahdesta tapahtumasta ja ettei niitä voida pitää asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuina ”poikkeuksellisia olosuhteina”. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan on selvää, että ne keinot, joilla vastaaja lentoliikenteen harjoittajana ratkaisee hallinnolliset ja tekniset ongelmat, joita liittyy lentokoneen toimintakuntoon palauttamiseen linnun kanssa tapahtuneen yhteentörmäyksen jälkeen, ovat täysin vastaajan hallittavissa. Se myös katsoi, ettei vastaaja ollut osoittanut tehneensä kaiken mahdollisen varmistaakseen, ettei lento viivästy, koska tämä ainoastaan totesi, että lentokoneen ja linnun yhteentörmäyksen vuoksi ”oli välttämätöntä” odottaa valtuutetun teknikon saapumista paikalle.

11. Vastaaja valitti tästä tuomiosta 2.7.2014. Městský soud v Praze (Prahan kunnan tuomioistuin, Tšekki) hylkäsi valituksen 17.7.2014 antamallaan määräyksellä sillä perusteella, ettei valitusta voitu ottaa tutkittavaksi, koska tuomiossa oli kyse kahdesta korvausvaatimuksesta, joista kumpikaan ei ollut yli 10 000:ta Tšekin korunaa (noin 365 euroa).

12. Vastaaja teki tällöin 18.8.2014 valituksen Ústavní souduin (Tšekin perustuslakituomioistuin) Obvodní soud pro Prahu 6:n 22.5.2014 antamasta tuomiosta. Ústavní soud kumosi 22.5.2014 annetun tuomion 20.11.2014 antamallaan ratkaisulla sillä perusteella, että sillä loukattiin vastaajan perusoikeutta oikeudenmukaiseen oikeudenkäyntiin ja laillisesti perustettuun tuomioistuimeen, koska Obvodní soud pro Prahu 6 oli ylimpänä oikeusasteena SEUT 267 artiklan nojalla velvollinen esittämään unionin tuomioistuimelle ennakkoratkaisukysymyksen. Ústavní soud piti myös tuomiossaan merkittävänä sitä, että unionin tuomioistuin ei ollut tuolloin vielä tulkinnut asetusta N:o 261/2004 yksityiskohtaisesti sen vastuun osalta, joka syntyy lentokoneen ja linnun yhteentörmäyksestä yhdessä luonteeltaan toisenlaisten, tarkasteltavassa tapauksessa teknisten tapahtumien kanssa. Sen mukaan asetuksista tai unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ei käynyt selvästi ilmi, voidaanko tällaisia olosuhteita pitää mainitun asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuina ”poikkeuksellisia olosuhteina”.

13. Tässä tilanteessa Obvodní soud pro Prahu 6 päätti saattaa asian ennakkoratkaisupyynnöllä unionin tuomioistuimen käsiteltäväksi.

III Ennakkoratkaisukysymykset

14. Obvodní soud pro Prahu 6, joka ei ole varma asetuksen N:o 261/2004 tulkinnasta, on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

- 1) Onko lentokoneen ja linnun yhteentörmäys 22.12.2008 annetun tuomion Wallentin-Hermann [(C-549/07, EU:C:2008:771)] 22 kohdassa tarkoitettu tapahtuma vai onko se asetuksen – – N:o 261/2004 – – johdanto-osan 14 perustelukappaleessa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde vai onko [tällaista yhteentörmäystä] mahdotonta luokitella kumpaankaan käsitteeseen kuuluvaksi?
- 2) Jos lentokoneen ja linnun yhteentörmäys on asetuksen [N:o 261/2004] johdanto-osan 14 perustelukappaleessa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde, voidaanko etenkin lentokenttiä ympäröivillä alueilla käyttöön otettuja ehkäiseviä valvontajärjestelmiä (kuten lintujen äänikarkottimet, yhteistyö ornitologien kanssa, sellaisten alueiden poistaminen, joille linnut tyypillisesti kokoontuvat tai joilla ne lentävät, valon käyttö karkottimena jne.) pitää kohtuudella

edellyttävänä toimenpiteinä, joita lentoliikenteen harjoittajan on toteutettava tällaisen yhteentörmäyksen välttämiseksi? Mikä on tässä tapauksessa tuomion Wallentin-Hermann 22 kohdassa tarkoitettu tapahtuma?

- 3) Jos lentokoneen ja linnun yhteentörmäys on tuomion Wallentin-Hermann 22 kohdassa tarkoitettu tapahtuma, voidaanko sitä lisäksi pitää asetuksen [N:o 261/2004] johdanto-osan 14 perustelukappaleessa tarkoitettuna tapauksena ja voidaanko tällaisessa tilanteessa niitä teknisiä ja hallinnollisia toimenpiteitä, jotka lentoliikenteen harjoittajan on toteutettava lentokoneen ja linnun yhteentörmäyksen johdosta, vaikka se ei aiheuttanut vahinkoa lentokoneelle, pitää asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleessa tarkoitettuina poikkeuksellisina olosuhteina?
- 4) Jos lentokoneen ja linnun yhteentörmäyksen, joka ei kuitenkaan aiheuttanut vahinkoa lentokoneelle, johdosta toteutetut tekniset ja hallinnolliset toimenpiteet ovat asetuksen [N:o 261/2004] johdanto-osan 14 perustelukappaleessa tarkoitettuja poikkeuksellisia olosuhteita, voidaanko kohtuudella edellyttävänä toimenpiteenä vaatia, että lentoliikenteen harjoittaja ottaa lentoja suunnitellessaan huomioon riskin siitä, että lentokoneen ja linnun yhteentörmäyksen johdosta on välttämätöntä toteuttaa tällaisia teknisiä ja hallinnollisia toimenpiteitä, ja että se varaa lentoaikataulussa aikaa näille toimenpiteille?
- 5) Kuinka asetuksen [N:o 261/2004] 7 artiklassa säädettyä lentoliikenteen harjoittajan korvausvelvollisuutta on arvioitava, kun viivästys ei aiheudu ainoastaan lentokoneen ja linnun yhteentörmäyksen, joka ei vahingoittanut lentokonetta, johdosta toteutetuista hallinnollisista ja teknisistä toimenpiteistä vaan suurelta osin myös sellaisen teknisen vian korjaamisesta, joka ei liity yhteentörmäykseen?”

IV Asian tarkastelu

A Alustavat huomautukset

15. Unionin tuomioistuimen käsiteltäväksi saatettua asiaa tarkasteltuani pohdin selvyiden vuoksi seuraavaa kysymystä.

16. Matkustajille lennon viivästymisestä maksettavia korvauksia koskevalle unionin tuomioistuimen oikeuskäytännölle on mielestäni ominaista, että se on samanaikaisesti sekä täsmällistä että matkustajia suojelevaa. Lukiessani joitakin unionin tuomioistuimelle jätetyissä kirjallisissa huomautuksissa esitetyjä perusteluja, joissa muun muassa vedotaan – vaikkakin kyseessä on vain mahdollisen vahingon korvaaminen – ”kestämättömiin kustannuksiin”, en voi olla pohtimatta, johtuuko osapuolten pyrkimys oikeuskäytännön suunnanmuutokseen – josta tässä mielestäni nimenomaan on kysymys – siitä, että nykyisen oikeuskäytännön katsotaan aiheuttavan lentoyhtiöille kohtuuttomia taloudellisia kustannuksia.

17. Voin hyvin ymmärtää tämän. Vaikka tilanne käytännössä onkin tällainen, näiden mahdollisesti kohtuuttomien vaikutusten korjaamiseksi soveltuva ratkaisu on kuitenkin toteutettava lainsäädäntömuutoksella eikä muuttamalla oikeuskäytäntöä, jolloin unionin tuomioistuimelle annettaisiin tehtävä, joka ei oikeastaan sille kuulu, ja nyt jo varsin täsmällisesti määritetyt ratkaisulinjat olisivat vaarassa hämärtyä. Lisäksi unionin tuomioistuin on määrittänyt nämä linjat tavanomaisen tulkintamenetelmänsä mukaisesti ja unionin lainsäätäjän käyttämien ilmaisujen ja esittämien perusteluiden perusteella.

18. Kuten jäljempänä esittämässäni päätelyssä totean, kieltäytyminen arvioimasta eri tilanteiden rinnastettavuutta sellaisten merkityserojen takia, joita mikään oikeusperiaate ei nähdäkseni velvoita soveltamaan, merkitsee todellisuudessa paluuta kasuistiseen arviointiin, joka johtaisi joko siihen, että unionin tuomioistuin, joka käyttää unionissa ylintä tuomiovaltaa, joutuisi arvioimaan tosiseikkoja, tai siihen, että asia jätettäisiin kansallisen tuomioistuimen ratkaistavaksi, jolloin voisi syntyä tulkintaeroja.

19. Tässä on mielestäni vaarana epätasällisuus ja sitä kautta oikeudellinen epävarmuus.

20. Nähdäkseni looginen ja toimielinten tavanomaisen toimivaltajaon mukainen ratkaisu olisi antaa lainsäädännöllinen ratkaisu korjaamalla säädöstä, jonka alkuperäisestä sanamuodosta on aiheutunut seurauksia, joita unionin lainsäätaja ei katso enää voitavan pitää voimassa.

B Ennakkoratkaisukysymykset

21. Ensimmäisellä ennakkoratkaisukysymyksellään kansallinen tuomioistuin haluaa lähinnä selvittää, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että linnun ja lentokoneen yhteentörmäystä, jonka seurauksena lento saapuu määränpäähensä yli kolme tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin, on pidettävä tässä säännöksessä tarkoitettuna ”poikkeuksellisenä olosuhteena”, joka vapauttaa lentoliikenteen harjoittajan sen velvollisuudesta maksaa matkustajille korvausta.

22. Muistutan, että tämän asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa säädetään, ettei lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan 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.

23. Unionin tuomioistuin on täsmentänyt, että koska 5 artiklan 3 kohta on poikkeus periaatteesta, jonka mukaan matkustajilla on oikeus korvaukseen, sitä on tulkittava suppeasti.⁴

24. Lisäksi jonkin tapahtuman ilmenemiseen liittyviä olosuhteita voidaan pitää 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettulla tavalla ”poikkeuksellisina” vain, jos ne liittyvät tapahtumaan, joka asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 14 perustelukappaleessa lueteltujen tapahtumien tapaan ei liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eikä luonteensa tai alkuperänsä vuoksi ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa.⁵

25. Unionin tuomioistuimelle nyt käsiteltävässä asiassa jätetyistä huomautuksista ilmenee, että näiden kahden edellytyksen välillä on jotakin sekaannusta. Niissä nimittäin päätellään, että koska tapahtuma ei ole lentoliikenteen harjoittajan ennakoitavissa eikä tämän tosiasiallisesti hallittavissa, se on automaattisesti luokiteltava asetuksessa N:o 261/2004 tarkoitetuksi ”poikkeukselliseksi olosuhteeksi”.

26. Unionin tuomioistuimen edellä mainitussa oikeuskäytännössä luettelemat edellytykset ovat kumulatiivisia. Tapahtumaa pidetään siis poikkeuksellisenä olosuhteena silloin, kun se ei yhtäältä liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eikä toisaalta luonteensa tai alkuperänsä vuoksi ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa.

27. Jos jompikumpi näistä edellytyksistä ei täyty, tapahtumaa ei siis voida pitää ”poikkeuksellisenä olosuhteena”. Tämä pätee linnun ja lentokoneen yhteentörmäykseen. Vaikkei se luonteensa tai alkuperänsä vuoksi olekaan lentoliikenteen harjoittajan hallittavissa, sitä ei kuitenkaan voida pitää tapahtumana, joka ei liity lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen.

4 — Ks. tuomio 17.9.2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, 35 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

5 — Ks. tuomio 17.9.2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, 36 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

28. Eläimet ovat lentoliikenteessä tunnettu vaaratekijä, johon alan toimijat ovat täysin varautuneita. Lentutörmäyksille altteimmat lentokoneen osat eli moottori ja ohjaamon tuulilasi testataan nimittäin jo valmistusvaiheessa lentämiseen oikeuttavan lentokelpoisuustodistuksen saamiseksi.⁶ Törmäykestävyyden testaamisessa valmistajat käyttävät usein ”kanatykkeitä”, joilla testattaviin osiin ammutaan kuolleita lintuja siinä korkeudessa noudatettavalla nopeudella, jossa lentutörmäyksiä sattuu eniten, eli nousu- ja laskeutumisnopeudella. Lentokoneen rakenteen on siis kestävä tällaiset törmäykset, ja koneen ja moottorin mallista riippuu, minkä kokoisten lintujen törmäyksiä se kestävä.⁷

29. Lentokonevalmistajat eivät ole ainoita, jotka ovat huomioineet eläimistä aiheutuvan vaaran. Useimmilla lentoasemilla on käytössä eri keinoja lintujen ja muiden eläinten karkottamiseksi kiitoratojen reunoilta, kuten karkotuspanoksia, laserlamppuja tai linnun hätähuutoa matkivia äänikarkottimia. Lentoaseman lähialueilla saatetaan vähentää lintujen parveilua erityistoimenpiteillä, kuten kuivaamalla kosteikkoja tai kieltämällä lintuja houkuttelevien kasvien viljely.⁸

30. Lisäksi tiedetään, että lentutörmäykset ovat tiettyinä ajanjaksoina todennäköisempiä kuin muulloin. Vuodenajoista vaarallisimpia ovat lintujen muuttovaellusajat ja aika, jolloin lentokoneisiin tottumattomat poikaset opettelevat lentämään, ja vuorokaudenajoista aamu- ja iltahämärä.⁹

31. Yhden tai useamman linnun törmäminen lentokoneeseen on siis tavanomainen ja lentoliikennealan toimijoiden hyvin tuntema ilmiö. Eläinten aiheuttamasta vaarasta vuonna 2011 tehdyn yhdysvaltalais tutkimuksen mukaan Yhdysvaltain ilmailuhallinnon (Federal Aviation Administration, FAA) tapahtumatietokantaan on sen perustamisesta eli vuodesta 1990 lähtien ilmoitettu yhteensä 99 411 eläimen ja lentokoneen yhteentörmäystä. Ylivoimaisesti suurimmassa osassa eli 97,4 prosentissa tapauksista koneeseen oli törmännyt lintu.¹⁰ Ranskassa lentutörmäyksiä ilmoitetaan vuosittain noin 700.¹¹

32. Lentäjillä itsellään on tärkeä osuus eläimistä aiheutuvan vaaran hallinnassa ennen lentoa, lennon aikana ja sen jälkeen. Ennen lentoa miehistö muun muassa tutustuu lennonjohtoviranomaisen julkaisemiin tiedotteisiin,¹² joissa on saatavilla tietoa siitä, onko lähtö- ja määräpaikan lentoasemilla tai niiden läheisyydessä lintuja. Jos niistä on vaaraa, miehistö voi pyytää apua lintujen karkottamiseksi. Laskukiidon aikana miehistön on tarkkailtava huolellisesti kiitorataa havaitakseen siellä mahdollisesti olevat linnut ja tarvittaessa ilmoitatakseen niistä. Jokaisesta lentutörmäyksestä on laadittava selvitys.¹³

33. Näin ollen on todettava, ettei linnun ja lentokoneen yhteentörmäys ole tapahtumana mitenkään ”epätavanomainen”,¹⁴ pikemminkin päinvastoin. Näiden yhteentörmäysten yleisyys ja niiden huomioon ottaminen lentokoneiden rakenteessa, lentoasemien hallinnoinnissa ja lennon eri vaiheissa osoittavat mielestäni riittävästi, että tällaiset tapahtumat liittyvät erottamattomasti lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen. Päinvastainen päätelmä johtaisi siihen, että täysin tavanomainen tapahtuma määriteltäisiin oikeudellisesti ”epätavanomaiseksi”.

6 — Ks. Euroopan lentoturvallisuusviraston (EASA) päätös N:o 2003/9/RM, 24.10.2003, joka on saatavana internetosoitteessa https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/decision_ED_2003_09_RM.pdf.

7 — Ks. edellisessä alaviitteessä mainitun päätöksen s. 60.

8 — Ks. siviili-ilmailuhallituksen tekninen tiedote, maaliskuu 2007, joka on saatavana internetosoitteessa http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/publications/documents/peril_animalier.pdf.

9 — Ibid.

10 — Ks. lentoaseman pitäjien yhteisessä tutkimusohjelmassa (Airport Cooperative Research Program, ACRP) laadittu yhteenveto ”Bird harassment, repellent, and deterrent techniques for use on and near airports”, joka on saatavana internetosoitteessa http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/acrp/acrp_syn_023.pdf.

11 — Ks. siviili-ilmailuhallituksen teknisen yksikön tilastotiedot, jotka ovat saatavana internetosoitteessa: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/risque_animalier/picaweb.php.

12 — Näitä kutsutaan NOTAM-tiedotteiksi (Notice to Airmen).

13 — Ks. internetosoite http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/risque_animalier/prevention.php.

14 — Ks. tuomio 31.1.2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, 29 kohta).

34. Kyseessä on varma, tunnettu ja huomioitu riski, joka esiintyy heti lentokoneen noustessa tai laskeutuessa eli liittyy erottamattomasti lentoliikenteen harjoittamiseen. Lisäksi vaikuttaa mielestäni selvältä, ettei kukaan vakavissaan kiistä tätä ominaispiirrettä.

35. Todellisuudessa pyrkimyksenä onkin siirtää tämän riskin toteutumisesta aiheutuva haitta matkustajille.

36. Tähän lopputulokseen pääseminen edellyttäisi – kuten alustavissa huomautuksissani totesin – sitä, että unionin tuomioistuin tarkistaisi oikeuskäytäntöään sellaisena kuin se vahvistetaan 17.9.2015 annetussa tuomiossa van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618). Mielestäni nyt tarkasteltavat kaksi tilannetta ovat epäilyksettä rinnastettavissa toisiinsa, vaikka osapuolet tämän kiistävätkin.

37. En näe mitään syytä poiketa unionin tuomioistuimen kyseisessä tuomiossa esittämästä päätelmästä. Se totesi, että vika, joka aiheutui lentokoneen tiettyjen osien ennenaikaisesta toimimattomuudesta, on tietysti odottamaton tapaus. Se kuitenkin lisäsi, että tällainen vika on aina erottamattomasti sidoksissa koneen erittäin monitahoiseen toimintajärjestelmään ja lentoliikenteen harjoittaja käyttää sitä usein vaikeissa ja jopa äärimmäisissä – etenkin ilmastollisissa – olosuhteissa ja lisäksi on selvää, ettei yksikään lentokoneen osa säily muuttumattomana.¹⁵ Tällä perusteella unionin tuomioistuin katsoi, että lentoliikennettä harjoitettaessa kyseinen odottamaton tapaus liittyy lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen, koska on tavallista, että tämä kohtaa tämältyyppisiä odottamattomia teknisiä vikoja.¹⁶

38. Suullisessa käsittelyssä tuotiin esiin, ettei lentokoneen tiettyjen osien ennenaikaisesta toimimattomuudesta aiheutuvan vian kaltaista tapahtumaa voida rinnastaa lentokoneen ja linnun yhteentörmäyksen kaltaiseen tapahtumaan, koska ensiksi mainittu on sisäsyntyinen ja jälkimmäinen ulkosyntyinen sen mukaan, onko tapahtuman syy lentokoneen sisällä vai sen ulkopuolella. Voidaan kuitenkin kysyä, millä oikeudellisella perusteella tästä yhdestä ainoasta seikasta voidaan tehdä näin vastakkaisia ja näin vakavasti kuluttajansuojaa heikentäviä johtopäätöksiä.

39. Tämä perustelu, jonka mukaan tietyn oikeudellisen periaatteen soveltaminen riippuisi siitä, sijoittuuko riski lentokoneen rakenteen sisä- vai ulkopuolelle, ei millään tavalla muuta tapahtuman oikeudellista luonnetta. Sijoittuipa riski matkustamon sisälle tai sen ulkopuolelle, unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön kannalta ainoa pätevä arviointiperuste on se, liittyykö se lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen, minkä olen nähäkseni jo osoittanut.

40. Tämän osapuolten esittämän arviointiperusteen hyväksyminen merkitsisi poikkeamista jo vakiintuneesta oikeuskäytännöstä korvaamalla oikeudellinen arviointiperuste toisella, puhtaasti aineellisella arviointiperusteella, joka kumoaisi ensiksi mainitun perusteen. Riski liittyy erottamattomasti lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen riippumatta siitä, sijoittuuko se lentokoneen sisä- vai ulkopuolelle.

41. Ymmärrettävästikin tästä koituisi lentoyhtiöille etua, jota osapuolet eivät tosiasiallisesti kiistä, ja kuluttajille vastaavasti haittaa. Sen vuoksi on todettava, että vaikka nämä eri intressit on tarpeen saattaa taloudelliseen tasapainoon oikeudellisella muutoksella, tämä on mielestäni yksin unionin lainsäätäjän tehtävä.

15 — Tuomio 17.9.2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, 41 kohta).

16 — Tuomio 17.9.2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, 42 kohta).

42. Suullisessa käsittelyssä viitattiin myös vaikeista sääoloista aiheutuviin viivästyksiin ja väitettiin, että tällaisia oloja voitaisiin nyt käsiteltävässä asiassa perustellusti pitää ”poikkeuksellisina olosuhteina”. Mielestäni nousu- tai laskuvaiheessa tapahtuvaa lentokoneen ja linnun yhteentörmäystä olisi kuitenkin kohtuutonta rinnastaa suullisessa käsittelyssä mainitun kaltaiseen luonnontapahtumaan.

43. Tilanne voisi olla toinen vain, jos kokonainen lintuparvi estäisi tilapäisesti lentokonetta lähtemästä tai pakottaisi sen laskeutumaan varakentälle. Nyt käsiteltävässä asiassa ainoastaan tällainen tilanne olisi analogisen päättelyn perusteella rinnastettavissa poikkeuksellisista sääoloista aiheutuvaan tilanteeseen.

44. Näin ollen katson, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että linnun ja lentokoneen yhteentörmäys, jonka seurauksena lento saapuu määränpäähensä yli kolme tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin, ei ole tässä säännöksessä tarkoitettu ”poikkeuksellinen olosuhde” eikä se siten voi vapauttaa lennosta vastaavaa lentoliikenteen harjoittajaa korvausvelvollisuudesta.

45. Täsmennän vielä, että kyseisen asetuksen 13 artiklassa säädetään, että jos lentoliikenteen harjoittaja maksaa tällaisen korvauksen, se voi hakea sovellettavan kansallisen lainsäädännön nojalla korvausta muulta henkilöltä, kolmannet osapuolet mukaan luettuina. Mainittujen liikenteenharjoittajien asetuksesta johtuvien velvollisuuksien seurauksena kantama taloudellinen rasitus voi näin ollen keventyä tai jopa poistua kokonaan tällaisen korvauksen johdosta.¹⁷ Jos siis lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja katsoo, että lentoaseman pitäjän vastuulla olisi ollut toteuttaa asianmukaiset toimenpiteet lintujen karkottamiseksi eikä näin tapahtunut, se voi nostaa lentoaseman pitäjää vastaan korvauskanteen.

46. Kun otetaan huomioon ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen annettu vastaus, toiseen, kolmanteen ja neljänteen ennakkoratkaisukysymykseen ei nähdäkseni ole tarpeen vastata.

47. Viidennellä ennakkoratkaisukysymyksellään kansallinen tuomioistuin haluaa tosiasiallisesti selvittää, miten niitä kahta tapahtumaa, joiden seurauksena lento saapui 5 tuntia ja 20 minuuttia myöhässä määränpäähensä, on tulkittava myöhästyneen lennon matkustajille asetuksen N:o 261/2004 perusteella kuuluvan vahingonkorvausoikeuden kannalta.

48. Pääasian tosiseikoista, sellaisina kuin ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on ne esittänyt, ilmenee, että teknisestä viasta aiheutui tunnin ja 45 minuutin viivästys. Linnun ja lentokoneen yhteentörmäyksen jälkeen laskettuna näistä kahdesta tapahtumasta aiheutui viivästystä yhteensä 5 tuntia ja 20 minuuttia. Tämä tarkoittaa, että yhteentörmäyksestä aiheutui 3 tunnin ja 35 minuutin viivästys. Koska linnun ja lentokoneen yhteentörmäys ei – kuten aiemmin totesin – ole asetuksessa N:o 261/2004 tarkoitettu ”poikkeuksellinen olosuhde”, siitä aiheutunut viivästys riittää jo yksinään kyseisen lennon matkustajille kuuluvan vahingonkorvausoikeuden perusteeksi. Mielestäni viidettä ennakkoratkaisukysymystä ei siten ole tarpeen tutkia.

V Ratkaisuehdotus

49. Edellä esitetyn huomioon ottaen ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Obvodní soud pro Prahu 6:n (alueellinen tuomioistuin, Praha 6, Tšekki) esittämään ennakkoratkaisukysymyksen 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 linnun ja lentokoneen yhteentörmäys,

17 — Ks. tuomio 17.9.2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, 46 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

jonka seurauksena lento saapuu määränpäähensä yli kolme tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin, ei ole kyseisessä säännöksessä tarkoitettu ”poikkeuksellinen olosuhde” eikä se siten voi vapauttaa lennosta vastaavaa lentoliikenteen harjoittajaa korvausvelvollisuudesta.