



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kahdeksas jaosto)

13 päivänä kesäkuuta 2024*

Ennakkoratkaisupyyntö – Lentoliikenne – Asetus (EY) N:o 261/2004 – 5 artiklan 3 kohta – Matkustajille lennon pitkäaikaisen viivästymisen tai peruuttamisen johdosta maksettava korvaus – Korvausvelvollisuudesta vapautuminen – Poikkeukselliset olosuhteet – Tekniset viat, jotka johtuvat piilevästä suunnitteluvirheestä, josta valmistaja on ilmoittanut lennon peruuttamisen jälkeen – Lentokoneen polttoaineen määrän mittausjärjestelmä

Asiassa C-385/23,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka korkein oikeus (Suomi) on esittänyt 22.6.2023 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 22.6.2023, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Matkustaja A

vastaaan

Finnair Oyj,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kahdeksas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja N. Piçarra sekä tuomarit N. Jääskinen ja M. Gavalec (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: L. Medina,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- Matkustaja A, edustajinaan K. Väänänen, kuluttaja-asiamies, ja J. Suurla, johtava asiantuntija,
- Finnair Oyj, edustajanaan T. Väättäinen, asianajaja,
- Suomen hallitus, asiamiehenään M. Pere,
- Alankomaiden hallitus, asiamiehinään M. K. Bulterman ja J. M. Hoogveld,

* Oikeudenkäyntikieli: suomi.

– Euroopan komissio, asiamiehinään T. Simonen ja N. Yerrell,
päättetyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,
on antanut seuraavan

tuomion

- 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 2004, L 46, s. 1) 5 artiklan 3 kohdan tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat yhtäältä Matkustaja A (jäljempänä A) ja toisaalta lentoliikenteen harjoittaja Finnair Oyj ja jossa on kyse lentoliikenteen harjoittajan kieltäytymisestä suorittaa korvausta kyseiselle matkustajalle, jonka lento on peruutettu.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

- 3 Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 1, 14 ja 15 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:
”(1) Lentoliikenteen alalla toteutettavalla [Euroopan] yhteisön toiminnalla olisi pyrittävä muun muassa varmistamaan matkustajien suojelun korkea taso. Lisäksi olisi otettava kaikilta osin huomioon kuluttajansuojelun yleiset vaatimukset.
--
(14) [Eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä Montrealissa 28.5.1999 tehdyn yleissopimuksen, joka hyväksyttiin Euroopan yhteisön puolesta 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY (EYVL 2001, L 194, s. 38)] 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 Asetuksen 5 artiklassa, jonka otsikko on ”Peruuttaminen”, säädetään seuraavaa:

”1. Jos lento peruutetaan:

--

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

i) matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta vähintään kaksi viikkoa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa, tai

ii) matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta vähintään seitsemän päivää ja enintään kaksi viikkoa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja tarjottu uudelleenreititystä, jonka mukaan hänen olisi lähdettävä korkeintaan kaksi tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja hän saapuisi määräpaikkaan alle neljä tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin, tai

iii) matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta alle seitsemän päivää ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja tarjottu uudelleenreititystä, jonka mukaan hänen olisi lähdettävä korkeintaan tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja hän saapuisi määräpaikkaan alle kaksi tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin.

--

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 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.

--”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

6 A varasi Finnairilta lennon, joka oli tarkoitus suorittaa 25.3.2016 Helsingistä (Suomi) Bangkokiin (Thaimaa). Lento oli määrä suorittaa lentokoneella, joka oli otettu käyttöön hieman yli viisi kuukautta aikaisemmin.

- 7 Kyseisen lentokoneen polttoaineen määrän mittausjärjestelmässä ilmeni tekninen vika täytettäessä polttoainesäiliö juuri ennen lähtöä. Finnair katsoi, että tämä vika vaikutti olennaisesti lentoturvallisuuteen, minkä vuoksi se peruutti suunnitellun lennon ja suoritti sen ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen ilmoituksen mukaan vasta seuraavana päivänä eli 26.3.2016 varakoneella. Lento saapui määränpäähän noin 20 tuntia viivästyneenä.
- 8 Koska lennolla alun perin käytettäväksi tarkoitettu lentokonetyyppi oli uusi, vika oli ollut tuntematon ennen kyseistä tapausta, jolloin vika ilmeni ensimmäisen kerran maailmassa. Näin ollen lentokoneen valmistaja tai lentoturvallisuusviranomainen eivät olleet tienneet tästä viasta ennen tätä tapahtumaa, eivätkä ne siten olleet voineet ilmoittaa siitä.
- 9 Finnair ryhtyi välittömästi selvittämään polttoaineen määrän mittausjärjestelmän vian syytä. Noin vuorokauden kuluttua vika oli saatu ohitettua tyhjentämällä polttoainesäiliö ja täyttämällä se uudelleen polttoaineella. Tämän jälkeen kyseisellä lentokoneella voitiin jälleen lentää.
- 10 Lentokoneen valmistajan myöhemmin tekemissä tarkemmissa tutkimuksissa ilmeni, että vika oli johtunut kaikkia samantyyppisiä lentokoneita koskevasta piilevästä suunnitteluvirheestä.
- 11 Kyseisillä lentokoneilla lentämistä kuitenkin jatkettiin, ennen kuin vikaan saatiin lopullinen ratkaisu ohjelmistopäivityksellä helmikuussa 2017.
- 12 Koska Finnair kieltäytyi maksamasta A:lle asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa ja 7 artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädettyä 600 euron suuruista vakiokorvausta, A nosti kanteen käräjäoikeudessa (Suomi). Finnair väitti, että kyseessä oleva vika oli kyseisen asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde ja että se oli toteuttanut kaikki toimenpiteet, joita siltä kohtuudella voitiin edellyttää.
- 13 Käräjäoikeus hyväksyi A:n kanteen ja katsoi, että pääasiassa kyseessä oleva vika johtui sinänsä vaikeasti ennakoitavissa olevasta suunnitteluvirheestä mutta kuului lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toimintaan. Pelkästään se seikka, että lentokoneen valmistaja ei ollut antanut Finnairille uuden lentokonetyypin osalta ohjetta siitä, miten tällaisessa virhetilanteessa tuli toimia, ei tehnyt tapahtumasta poikkeuksellista.
- 14 Finnair valitti käräjäoikeuden tuomiosta hovioikeuteen (Suomi). Hovioikeus katsoi, että polttoainemäärän mittausjärjestelmän vikaa oli pidettävä poikkeuksellisena olosuhteena, koska se ei liittynyt Finnairin toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eikä se luonteensa tai alkuperänsä vuoksi ollut Finnairin tosiasiallisesti hallittavissa.
- 15 A valitti korkeimpaan oikeuteen (Suomi), joka on ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin.
- 16 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii, onko pääasiassa kyseessä olevan kaltainen uuteen lentokoneeseen vaikuttava tekninen vika asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde.
- 17 Kyseisellä tuomioistuimella on epäilyjä erityisesti siitä, onko sellainen lentoturvallisuuteen vaikuttava tekninen vika, jonka lentokoneen valmistaja myöntää vasta lennon peruuttamisen jälkeen johtuneen kaikkia samantyyppisiä lentokoneita koskevasta piilevästä suunnitteluvirheestä, 7.7.2022 annetussa tuomiossa SATA International – Azores Airlines

(Polttoainetankkausjärjestelmän häiriö) (C-308/21, EU:C:2022:533) tarkoitettu ulkoinen tapahtuma ja näin ollen kyseisen asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde.

- 18 Sen varalta, että tähän vastataan kieltävästi, kyseinen tuomioistuin pohtii, voidaanko tiettyjen teknisten osien ennen aikaista toimimattomuutta koskevaa unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöä soveltaa myös uudessa lentokonetyypissä ensimmäistä kertaa ilmenevään piilevään suunnitteluvirheeseen. Ei nimittäin ole epätavanomaista, että uudessa lentokonetyypissä ilmenee piileviä vikoja sen käyttöönoton alkuvaiheessa.
- 19 Tässä tilanteessa korkein oikeus päätti lykätä asian ratkaisua ja esittää 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 harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen ja jotka ovat luonteensa tai alkuperänsä vuoksi tämän tosiasiallisesti hallittavissa, onko unionin tuomioistuimen ratkaisukäytäntö, joka koskee tiettyjen teknisten osien ennen aikaista toimimattomuutta, sovellettavissa nyt kysymyksessä olevan kaltaiseen tapaukseen, jossa kysymyksessä olevaa uutta lentokonetyypistä rasittaneen virheen luonteesta ja sen korjausmekanismista ei ollut vielä lennon peruuntuessa tietoa valmistajalla eikä lentoliikenteen harjoittajalla?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

- 20 Kahdella kysymyksellään, joita on syytä tarkastella yhdessä, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee pääasiallisesti, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että äskettäin käyttöön otettuun uuteen lentokonetyypisiin kohdistuva odottamaton ja ennestään tuntematon tekninen vika, jonka vuoksi lentoliikenteen harjoittaja peruuttaa lennon, kuuluu kyseisessä säännöksessä tarkoitettujen poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan, kun kyseisen lentokoneen valmistaja myöntää lennon peruuttamisen jälkeen, että vika johtui kaikkia samantyyppisiä lentokoneita koskevasta lentoturvallisuuteen vaikuttavasta piilevästä suunnitteluvirheestä.
- 21 Aluksi on syytä muistuttaa, että kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa säädetään, että jos lento peruutetaan, matkustajalla on oikeus saada lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus mainitun asetuksen 7 artiklan 1 kohdan mukaisesti, paitsi jos matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta etukäteen kyseisen 5 artiklan 1 kohdassa säädetyissä määräajoissa.
- 22 Saman asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa, luettuna asetuksen johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleen valossa, vapautetaan lentoliikenteen harjoittaja tästä korvausvelvollisuudesta, jos se pystyy osoittamaan, että peruuttaminen johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu, ja kun tällainen olosuhde ilmenee, että se on toteuttanut tilanteeseen soveltuvat

toimenpiteet hyödyntämällä kaiken käytettävissään olevan henkilökunnan ja kaluston sekä taloudelliset keinot välttääkseen asianomaisen lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen (ks. vastaavasti tuomio 23.3.2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, 22 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

- 23 Koska kyseinen 5 artiklan 3 kohta on poikkeus periaatteesta, jonka mukaan matkustajilla on oikeus korvaukseen, ja kun otetaan huomioon asetuksen N:o 261/2004 tavoite, joka on sen johdanto-osan ensimmäisestä perustelukappaleesta ilmenevin tavoin matkustajien suojelun korkean tason varmistaminen, mainitun 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua poikkeuksellisten olosuhteiden käsitettä on tulkittava suppeasti (ks. vastaavasti tuomio 17.4.2018, Krüsemann ym., C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 ja C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258, 36 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 24 Tässä yhteydessä on muistutettava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettulla poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteellä tarkoitetaan tapahtumia, jotka eivät luonteensa tai alkuperänsä vuoksi liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eivätkä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa, ja että nämä kaksi edellytystä ovat kumulatiivisia ja niiden täyttyminen on arvioitava tapauskohtaisesti (ks. vastaavasti tuomio 23.3.2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, 23 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 25 Jolleivät edellisessä kohdassa mainitut kaksi kumulatiivista edellytystä täyty, tekniset viat eivät sellaisinaan ole asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja poikkeuksellisia olosuhteita (ks. vastaavasti tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, 25 kohta ja tuomio 12.3.2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, 39 kohta).
- 26 Tässä asiayhteydessä on arvioitava, voiko odottamaton ja ennestään tuntematon tekninen vika, joka vaikuttaa äskettäin käyttöön otettuun uuteen lentokonetyyppiin ja jonka lennon peruuttamisen jälkeen todetaan johtuneen kaikkia samantyyppisiä lentokoneita koskevasta lentoturvallisuuteen vaikuttavasta piilevästä suunnitteluvirheestä, olla asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde.
- 27 Ensiksi on ratkaistava, voiko tekninen vika, jolla on edellisessä kohdassa mainitut piirteet, olla luonteensa tai alkuperänsä vuoksi tapahtuma, joka ei liity lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen.
- 28 Tältä osin unionin tuomioistuin on katsonut, että kun otetaan huomioon ne erityiset olosuhteet, joissa lentoliikennettä harjoitetaan, ja lentokoneiden teknologinen kehittyneisyys, lentokoneiden toiminnassa ilmenee väistämättä teknisiä ongelmia, vikoja tai lentokoneen tiettyjen osien ennaikaista ja odottamatonta toimimattomuutta, minkä vuoksi on tavallista, että lentoliikenteen harjoittajat kohtaavat toimintansa yhteydessä tällaisia ongelmia (ks. vastaavasti tuomio 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, 22 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 29 Tästä seuraa, että viasta, lentokoneen huollon puutteesta tai lentokoneen tiettyjen osien ennaikaisesta ja odottamattomasta toimimattomuudesta johtuvan teknisen ongelman ratkaisemisen katsotaan kuuluvan lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen

- harjoittamiseen (ks. vastaavasti tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, 25 kohta; tuomio 17.9.2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, 41 ja 42 kohta ja tuomio 12.3.2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, 41 kohta).
- 30 Tekninen vika, jonka osalta asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan kaluston muodostavien lentokoneiden valmistaja tai toimivaltainen viranomainen ilmoittaa, että jo käytössä olevissa lentokoneissa on lentoturvallisuuteen vaikuttava piilevä valmistusvirhe, ei kuitenkaan liity lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen, ja näin ollen se voi kuulua poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan (ks. vastaavasti tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, 26 kohta ja tuomio 17.9.2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, 38 kohta).
- 31 Kuten ennakkoratkaisupyyntöstä ilmenee, nyt käsiteltävässä asiassa on osoitettu, että tekninen vika johtuu kaikkia samantyyppisiä lentokoneita koskevasta lentoturvallisuuteen vaikuttavasta piilevästä suunnitteluvirheestä, joten on katsottava, ettei tämä tapahtuma liity edellisessä kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaisesti lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen.
- 32 Toiseksi on arvioitava, onko teknistä vikaa, jolla on tämän tuomion 26 kohdassa mainitut ominaisuudet, pidettävä tapahtumana, joka ei ole miltään osin asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa, eli tapahtumana, joka ei ole millään tavalla lentoliikenteen harjoittajan määräysvallassa (ks. vastaavasti tuomio 23.3.2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, 36 kohta).
- 33 On totta, että lähtökohtaisesti tekninen vika tai häiriö on tosiasiallisesti lentoliikenteen harjoittajan hallittavissa, koska tällaisten vikojen ja häiriöiden ehkäiseminen ja korjaaminen sisältyy lentoliikenteen harjoittajalle kuuluvaan tehtävään varmistaa liiketoiminnassaan käyttämiensä lentokoneiden huolto ja moitteeton toiminta (tuomio 17.9.2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, 43 kohta). Asia on kuitenkin toisin, jos lentokoneessa on piilevä suunnitteluvirhe.
- 34 On nimittäin yhtäältä niin, että vaikka lentoliikenteen harjoittajan on varmistettava liiketoiminnassaan käyttämänsä lentokoneen huolto ja moitteeton toiminta, voidaan kuitenkin epäillä, onko siinä tapauksessa, että kyseisen lentokoneen valmistaja tai toimivaltainen viranomainen ilmoittaa piilevästä suunnitteluvirheestä vasta lennon peruuttamisen jälkeen, lentoliikenteen harjoittajalla tosiasiallisia edellytyksiä yksilöidä tämä virhe ja korjata se, joten tällaisen virheen esiintymisen ei voida katsoa olevan sen hallittavissa.
- 35 Toisaalta asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua poikkeuksellisten olosuhteiden käsitettä koskevasta unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenee, että tapahtumat, joiden alkuperä on lentoliikenteen harjoittajan sisäinen, on erotettava tapahtumista, joiden alkuperä on siihen nähden ulkoinen, koska ainoastaan jälkimmäiset voivat olla sellaisia, etteivät ne ole lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa. Ulkoisten tapahtumien käsitteeseen sisältyvät 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 toisen lentoliikenteen harjoittajan taikka ilma- tai lentoasematoimintaan puuttuvan julkisen tai yksityisen toimijan kaltaisen kolmannen osapuolen toimi (tuomio 7.7.2022, SATA International – Azores Airlines (Polttoainetankkausjärjestelmän häiriö), C-308/21, EU:C:2022:533, 25 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

- 36 Nyt käsiteltävässä asiassa on siis ratkaistava, voiko se, että valmistaja ilmoittaa tai myöntää lentokonetta koskevan ja lentoturvallisuuteen vaikuttavan piilevän suunnitteluvirheen olemassaolon sen jälkeen, kun lentoliikenteen harjoittaja oli päättänyt peruuttaa lennon, merkitä sitä, että kolmas osapuoli puuttuu lentoliikenteen harjoittajan lentotoimintaan, ja voiko se näin ollen olla ulkoinen tapahtuma.
- 37 Tältä osin on täsmennettävä, että tämän tuomion 30 ja 35 kohdassa mainitusta oikeuskäytännöstä ei ilmene, että piilevän suunnitteluvirheen luokittelu poikkeukselliseksi olosuhteiksi edellyttäisi unionin tuomioistuimen mukaan sitä, että lentokoneen valmistaja tai toimivaltainen viranomaislainen on ilmoittanut kyseisen virheen olemassaolosta ennen virheen aiheuttaman teknisen vian ilmenemistä. Sillä, minä ajankohtana lentokoneen valmistaja tai toimivaltainen viranomaislainen ilmoittaa teknisen vian ja piilevän suunnitteluvirheen välisestä yhteydestä, ei ole merkitystä, koska tämä piilevä suunnitteluvirhe oli olemassa lennon peruuttamisen ajankohtana eikä lentoliikenteen harjoittajalla ollut käytettävissään mitään hallintakeinoja sen korjaamiseksi.
- 38 Pääasiassa kyseessä olevan kaltaisen tilanteen luokitteluasetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuna poikkeukselliseksi olosuhteeksi on lentomatkustajien suojelun korkean tason takaamista koskevan tavoitteen mukaista, mihin kyseisellä asetuksella pyritään, kuten sen johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa täsmennetään. Tämä tavoite nimittäin edellyttää, ettei lentoliikenteen harjoittajia tule rohkaista pidättäytymään tällaisen häiriön edellyttämien toimenpiteiden toteuttamisesta asettamalla lentojensa jatkamisen ja täsmällisyyden etusijalle lentojen turvallisuuden tavoitteeseen nähden (ks. analogisesti tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, 25 kohta ja tuomio 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, 28 kohta).
- 39 Esitettyihin kysymyksiin on edellä todettu perusteiden vastattavana, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että äskettäin käyttöön otettuun uuteen lentokonetyyppiin kohdistuva odottamaton ja ennestään tuntematon tekninen vika, jonka vuoksi lentoliikenteen harjoittaja peruuttaa lennon, kuuluu kyseisessä säännöksessä tarkoitettuihin poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan, kun kyseisen lentokoneen valmistaja myöntää lennon peruuttamisen jälkeen, että vika johtui kaikkia samantyyppisiä lentokoneita koskevasta lentoturvallisuuteen vaikuttavasta piilevästä suunnitteluvirheestä.

Oikeudenkäyntikulut

- 40 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (kahdeksas 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

äskettäin käyttöön otettuun uuteen lentokonetyyppiin kohdistuva odottamaton ja ennestään tuntematon tekninen vika, jonka vuoksi lentoliikenteen harjoittaja peruuttaa lennon, kuuluu kyseisessä säännöksessä tarkoitetun poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan, kun kyseisen lentokoneen valmistaja myöntää lennon peruuttamisen jälkeen, että vika johtui kaikkia samantyyppisiä lentokoneita koskevasta lentoturvallisuuteen vaikuttavasta piilevästä suunnitteluvirheestä.

Piçarra

Jääskinen

Gavalec

Julistettiin Luxemburgissa 13 päivänä kesäkuuta 2024.

A. Calot Escobar
Kirjaaja

N. Piçarra
Jaoston puheenjohtaja