

Ylivarausasetuksen (EY) N:o 261/2004 poikkeukselliset olosuhteet -käsitteen problematiikka

Jussi Särkelä
Pro gradu -tutkielma
Oikeustieteiden tiedekunta
Velvoiteoikeus
Lapin yliopisto
Kevät 2014

Lapin yliopisto, oikeustieteiden tiedekunta

Työn nimi: Ylivarausasetuksen (EY) N:o 261/2004 poikkeukselliset olosuhteet
-käsitteen problematiikka

Tekijä: Jussi Särkelä

Opetuskokonaisuus ja oppiaine: Velvoiteoikeus

Työn laji: Tutkielma

Sivumäärä: XIV + 75

Vuosi: 2014

Tiivistelmä:

Ylivarausasetus (EY) N:o 261/2004 sääntelee matkustajien oikeuksista lentoliikenteessä. Matkustaja on oikeutettu asetuksen mukaan vakiokorvaukseen tietyissä tapauksissa lennon peruuttamisen ja lennon viivästymisen perusteella. Lentoliikenteenharjoittaja voi välttää vakiokorvausvelvollisuuden, jos peruutus tai viivästyminen johtuu poikkeuksellisista olosuhteista. Poikkeuksellisia olosuhteita ei ole asetuksessa määritelty, mikä on aiheuttanut epätietoisuutta niin matkustajille kuin lentoyhtiöillekin.

Tutkimusmetodini oli oikeusdogmaattinen, lukuun ottamatta tutkimukseni oikeushistoriallista osaa. Tutkielmassani selvitin poikkeukselliset olosuhteet -käsitteen sisältöä oikeuskirjallisuuden, unionin tuomioistuimen ja kuluttajariitalautakunnan ratkaisujen valossa. Käsittelin poikkeuksellisia olosuhteita sopimussuhteeseen liittyvien vastuuperusteiden kautta.

Poikkeukselliset olosuhteet on vastuuvapausperuste, jolla ei ole suoranaista vastaavuutta kansallisiin vastuuperusteisiin. Ylivarausasetukseen ja poikkeuksellisiin olosuhteisiin liittyvien ongelmakohtien perusteella lopuksi pohdin ylivarausasetuksen parannusehdotuksia.

Avainsanat: lentomatkustaminen, vastuuvapausperuste, velvoiteoikeus, kuljetusoikeus, ylivarausasetus, poikkeukselliset olosuhteet

Suostun tutkielman luovuttamiseen Rovaniemen hovioikeuden käyttöön x

Suostun tutkielman luovuttamiseen kirjastossa käytettäväksi x

Suostun tutkielman luovuttamiseen Lapin maakuntakirjastossa käytettäväksi x

SISÄLTÖ

SISÄLTÖ	III
LÄHTEET	V
1 JOHDANTO	1
1.1 AIHEEN ESITTELY JA RAJAUS	2
1.2 TUTKIMUSKYSYMYKSET	4
1.3 TUTKIMUSMETODI.....	5
1.4 LÄHDEMATERIAALI.....	6
2 OIKEUSLÄHTEET	7
2.1 VARSOVAN YLEISSOPIMUS.....	7
2.2 MONTREALIN YLEISSOPIMUS	9
2.3 EUROOPAN UNIONIN LENTOMATKUSTAJIA KOSKEVAN SÄÄNTELY	10
2.3.1 Vanha ylivarausasetus (ETY) N:o 295/91 ja lentovastuuasetus (EY) N:o 2027/97	10
2.3.2 Uusi ylivarausasetus (EY) N:o 261/2004	12
2.4 LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJAN VAPAAEHTOISET JÄRJESTELYT	15
3 SOPIMUSPERUSTEISEN KORVAUSVASTUUN TARKASTELU	16
3.1 YLEISTÄ.....	16
3.2 VASTUUPERUSTEIDEN KEHITYS.....	18
3.3 POIKKEUKSETON JA ANKARA VASTUU	19
3.4 KONTROLLIVASTUU.....	20
3.5 EKSKULPAATIOVASTUU JA MUU TUOTTAMUSVASTUU	22
3.6 KONTROLLI- JA EKSKULPAATIOVASTUUN ERO	25
3.7 YLIVARAUSASETUKSEN (EY) N:o 261/2004 VAKIOKORVAUSJÄRJESTELMÄN PROBLEMATIIKKA	26
3.8 LIIKENTEENHARJOITTAJAN VASTUU MYS:EN MUKAAN.....	28
3.8.1 Vastuu aika.....	29
3.8.2 Henkilövahingot.....	30
3.8.3 Lentoliikenteen harjoittajan vahingonkorvausvastuun peruste.....	31
3.8.4 Tuottamusvastuu	32
3.8.5 Vahingonkärsijän myötävaikutus	32
3.8.6 Viivästysvahingot.....	33
4 POIKKEUKSELLISIA OLOSUhteITA KOSKEVA OIKEUSKÄYTÄNTÖ	34
4.1 TEKNISET VIAT	34
4.1.1 Asia C-396/06 Kramme vastaan SAS.....	34
4.1.2 Asia C-549/07 Wallentin-Hermann vastaan Alitalia.....	40
4.2 TYÖTAISTELUTOIMENPITEET	48
4.2.1 Asia C-22/11 Lassooy vastaan Finnair.....	48
4.3 LUONNONOLOT JA SÄÄOLOSUHTEET	52
4.3.1 Asia C-12/11, McDonagh vastaan Ryanair	52
5 KULUTTAJARIIHALAUTAKUNNAN RATKAISUT	54
5.1 TEKNISET VIAT	54
5.1.1 Valmistus- tai piilevät virheet.....	54
5.1.2 Elinkaaren alku tai juuri huollettu osa	56

5.1.3	<i>Ulkoiset aiheuttajat</i>	57
5.1.4	<i>Ennen lähtöä havaitut tekniset viat</i>	59
5.1.5	<i>Laitetuki ja varallaolojärjestelmä</i>	62
5.2	SAIRASTAPAUKSET.....	63
5.3	SÄÄOLOSUHTEET	65
5.4	LENTORAJOITUKSET	66
5.5	LIIKENTEENHARJOITTAJAN NÄYTTÖTAAKKA.....	67
6	LOPPUPOHDINTA	68

LÄHTEET

1. Kirjallisuus

Aarnio, Aulis: Laintulkinnan teoria. WSOY. Juva 1989. (Aarnio 1989).

Balfour, John: The "Extraordinary Circumstances" Defence in EC Regulation 261/2004 after Wallentin-Hermann v. Alitalia. German Journal of Air and Space Law (ZLW). No 2, 2009, 224–231. (Balfour 2009).

Broberg, Morten: Air Passengers' Rights in the European Union. The Journal of Business Law. No 7. 2009, s. 727-742. (Broberg).

Butler, Marianne: Regulation 261/2004: Kramme v SAS the Advocate General's Opinion. International Travel Law Journal 2008. No. 1. 2008. S. 7-11. (Butler 2008).

Castrén, Lalli: Lentorahdinkuljettajan syrjäytymätön vastuunrajoitus. Suomalainen Lakimiesyhdistys. Helsinki 2012. (Castrén 2012).

Damar, Duygu: Wilful Misconduct in International Transport Law. Springer. Heidelberg 2011. (Damar 2011).

Diederiks-Verschoor, I. H. P.: An Introduction to Air Law. Seitsemäs, uudistettu painos. Kluwer. The Hague 2001. (Diederiks-Verschoor 2001).

Grönfors, Kurt: Inledning till transporträtten. Toinen, uudistettu painos. Norstedt. Tukholma 1989. (Grönfors 1989).

Hemmo, Mika: Vahingonkorvausoikeus. Toinen painos. WSOYpro. Helsinki 2006. (Hemmo 2006).

Hemmo, Mika: Sopimusoikeus 2. Toinen, uudistettu painos. Gummerus Kirjapaino Oy. Jyväskylä 2003. (Hemmo 2003).

Hemmo, Mika: Sopimus ja delikti – tutkimus vahingonkorvausoikeuden vastuumuodoista. Lakimiesliiton kustannus. Helsinki 1998. (Hemmo 1998).

Hemmo, Mika: Sopimusoikeus 2. Lakimiesliiton kustannus. Helsinki 1997. (Hemmo 1997).

Hemmo, Mika: Vahingonkorvauksen määräytymisestä sopimussuhteissa – siviilioikeudellinen tutkimus. Suomalainen lakimiesyhdistys. Helsinki 1994. (Hemmo 1994).

Kangas, Urpo: Minun metodini. Teoksessa: Minun metodini. Toim. Häyhä, Juha. WSOY. Helsinki 1997, s. 90-109. (Kangas 1997).

Kangas, Urpo: Lesken oikeudellinen asema: oikeusdogmaattinen tutkimus lesken sosiaaliturvan laajuudesta. Suomalainen lakimiesyhdistys. Helsinki 1982. (Kangas 1982).

Keskinarkaus, Outi: Lentomatkustajan oikeudet rahdinkuljettajan sopimusrikkomuksissa. Teoksessa: Kuluttajansuojaoikeudellisia kirjoituksia. Toim. Huhtamäki, Ari ja Keskitalo, Petri. Lapin yliopistopaino 2003, s. 235-275. (Keskinarkaus 2003).

Naveau, Jacques: International Air Transport in a Changing World. Bruylant. Brussels 1989. (Naveau 1989).

Pöyhönen, Juha: Uusi varallisuus oikeus. Lakimiesliiton kustannus. Helsinki 2000. (Pöyhönen 2000).

Sisula-Tulokas, Lena: Kuljetusoikeuden perusteet. Kolmas, uudistettu painos. Talentum. Helsinki 2007. (Sisula-Tulokas 2007).

Ståhlberg, Pauli & Karhu, Juha: Suomen vahingonkorvausoikeus. Kuudes, uudistettu painos. Talentum. Helsinki 2013. (Ståhlberg & Karhu).

Taxell, Lars Erik: Avtal och rättsskyd. Åbo akademi. Turku 1972. (Taxell 1972).

Varney, Eliza & Varney, Mike: Grounded? Air Passenger Rights in the European Union. Teoksessa: *The Yearbook of Consumer Law 2008.* Toim. Twigg-Flesner, Christian ym. Ashgate. England 2007. S. 171-199. (Varney & Varney).

Virtanen, Pertti: Vahingonkorvaus – laki ja käytännöt. Edita. Helsinki 2011. (Virtanen 2011).

Ämmälä, Tuula: Suomen kuluttajaoikeus, Talentum. Helsinki 2006. (Ämmälä 2006).

Zoványi, Nikolett: *Liability of Airlines in the European Union.* *The Journal on Legal and Economic Issues of Central Europe.* No. 4. 2013, s. 142-148. (Zoványi 2013).

2. Lainsäädäntö

Kansainväliset konventiot

Yleissopimus eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä. 28.5.1999. SopS 78/2004. (Montrealin yleissopimus).

Asetus eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä al-
lekirjoitetun yleissopimuksen muuttamisesta tehdyn Montrealin neljännen pöytäkirjan
voimaansaattamisesta. 4.11.1998. Sops 88/1998. (Lisäpöytäkirja).

Asetus eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä al-
lekirjoitetun yleissopimuksen muuttamisesta tehdyn toisen lisäpöytäkirjan voimaansaat-
tamisesta. 29.10.1997. Sops 76/1997. (Lisäpöytäkirja).

Asetus eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä al-
lekirjoitetun yleissopimuksen muuttamisesta tehdyn ensimmäisen lisäpöytäkirjan voi-
maan saattamisesta. 29.10.1997. Sops 75/1997. (Montrealin pöytäkirja).

Asetus eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta, jonka suorittaa toinen kuin sopimuksen
tehnyt rahdinkuljettaja, koskevien sääntöjen yhtäläistämistä tehdyn, Varsovan yleis-

sopimusta täydentävän yleissopimuksen voimaansaattamisesta. 18.8.1977. Sops 38/1977. (Guadaljaran yleissopimus).

Asetus eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtäläistämistä allekirjoitetun yleissopimuksen muuttamisesta tehdyn pöytäkirjan voimaansaattamisesta. 18.8.1977. Sops 37/1977. (Haagin pöytäkirja).

Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air. 12.10.1929. SopS 26/1937. (Varsovan yleissopimus).

Euroopan unionin sekundäärilainsäädäntö

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 261/2004, 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. EUVL L 46, 17.2.2004, s. 1-7. (Ylivarausasetus, uusi ylivarausasetus).

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 889/2002, annettu 13 päivänä toukokuuta 2002, lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamisesta. EYVL L 140, 30.5.2002, s. 2-5.

Neuvoston asetus (EY) N: 2027/97, annettu 9 päivänä lokakuuta 1997, lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa. EYVL L 285, 17.10.1997, s. 1-3. (Lentovastuuasetus).

Neuvoston asetus (ETY) N:o 295/91, annettu 4 päivänä helmikuuta 1991, sitä korvausjärjestelmää koskevista yleisistä säännöistä, jota sovelletaan, jos matkustajalta säännöllisessä lentoliikenteessä evätään pääsy lennolle. EYVL L 36, 8.2.1991, s. 5-7. (Vanha ylivarausasetus).

Suomi

Asuntokauppalaki 23.9.1994/843.

Ilmakuljetuslaki 23.5.1986/387.

Ilmakuljetussopimuslaki 14.1.1977/45.

Kauppalaki 27.3.1987/355.

Kuluttajansuojalaki 20.1.1978/38.

Sähkömarkkinalaki 9.8.2013/588.

Vahingonkorvauslaki 31.5.1974/412.

Valmismatkalaki 28.11.1994/1079.

Laki kuljetuksesta ilma-aluksessa 1937/289.

3. Muut virallislähteet

Euroopan unioni

KOM (2013) 130 lopullinen. KOM (2013) 130 lopullinen: Komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi matkustajille heidän lennolle pääsystä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 ja matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta 9 päivänä lokakuuta 1997 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamisesta. Bryssel 13. Maaliskuuta 2013.

KOM (2011) 174 lopullinen: Komission tiedonanto Euroopan parlamentille ja neuvostolle matkustajille heidän lennolle pääsystä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 soveltamisesta. Bryssel 7. huhtikuuta 2011.

KOM (2007) 168 lopullinen: Asetuksen (EY) N:o 261/2004 17 artiklan mukainen Euroopan Yhteisöjen komission tiedonanto Euroopan parlamentille ja neuvostolle lennolle pääsystä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen yhtey-

dessä lentomatkustajille annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä annetun kyseisen asetuksen toimivuudesta ja tuloksista. Bryssel 4. Joulukuuta 2008.

KOM (2001) 784 lopullinen: Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi lennollepääsyn epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen yhteydessä lentomatkustajille annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä. EYVL C 103 E, 30.4.2002, s. 225-229.

KOM (2000) 365 lopullinen. Euroopan Yhteisöjen komission tiedonanto Euroopan parlamentille ja neuvostolle: Lentomatkustajien suoja Euroopan unionissa. Bryssel 21. Kesäkuuta 2000.

KOM (1998) 41 lopullinen: Ehdotus neuvoston asetukseksi (EY) sitä korvausjärjestelmää koskevista yhteisistä säännöistä, jota sovelletaan, jos matkustajalta säännöllisessä lentoliikenteessä evätään pääsy lennolle, annetun asetuksen (ETY) N:o 295/91 muuttamisesta. EYVL C 120, 18.4.1998, s. 18-21.

Suomi

HE 184/2002 vp: Hallituksen esitys Eduskunnalle eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn yleissopimuksen hyväksymisestä, laiksi yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta, laiksi valmismatkalain 24 §:n muuttamisesta sekä Montrealissa 25 päivänä syyskuuta 1975 tehdyn kolmannen lisäpöytäkirjan irtisanomisen hyväksymisestä.

4. Oikeuskäytäntö

Euroopan unionin tuomioistuimen tuomiot

Asia C-12/11: Denise McDonagh v. Ryanair Ltd. 31.1.2013.
(Ei julkaistu oikeustapauskokoelmassa
15.5.2014 mennessä).

Asia C-22/11: Finnair Oyj v. Timy Lassooy. 14.10.2012. (Ei
julkaistu oikeustapauskokoelmassa 15.5.2014
mennessä).

Asia C-549/07: Wallentin-Hermann v. Alitalia – Linee Aeree
Italiane SpA, 22.12.2008. Kok. 2008 s. I-
11061. (Wallentin-Hermann).

Asia C-173/07: Emirates Airlines v. Diether Schen-
kel. 10.7.2008. Kok. 2008 s. I-5237.

Asia C-105/02: Euroopan yhteisöjen komissio v. Saksan liitto-
tasavalta. 5.10.2006. Kok 2006 s. I-9659.

Asia C-344/04: The Queen, ex parte: International Air Trans-
port Association ja European Low Fares Airli-
ne Association v. Department for Transport.
10.1.2006. Kok. 2006 s. I-403. (IATA & EL-
FAA).

Asia C-336/03: EasyCar (UK) Ltd v Office of Fair Trading.
10.3.2005. Kok.2005 s. I-1947.

Asia C-48/98: Söhl & Söhlke v. Hauptzollamt Bremen.
11.11.1999. Kok. 1999 s. I-7877.

Yhdistetyt asiat C-402/07 ja C-432/07: Sturgeon ym. v. Condor Flugdienst GmbH sekä Stefan Böck ja Cornelia Lepuschitz v. Air France SA. 11.9.2009. Kok. 2009 s. I-10923. (Sturgeon ym.).

Julkisasiamiehen ratkaisuehdotukset

Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus: Asia C-22/11 Finnair Oyj v. Timy Lassooy. 19.4.2012. (Julkisasiamies Yves Bot)

Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus: Asia C-396/06 Eivind F. Kramme v. SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S. 27.9.2007. (Julkisasiamies Eleanor Sharpston)

Korkein oikeus

KKO 1989:114. 6.10. 1989. Dnro S88/750.

Kuluttajariitalautakunta

KRIL 2669/35/2012: Kuluttajariitalautakunnan päätös Dnro 2669/35/2012.

KRIL 1383/35/2012: Kuluttajariitalautakunnan päätös Dnro 1383/35/2012.

KRIL 860/35/2012: Kuluttajariitalautakunnan päätös Dnro 860/35/2012.

KRIL 12/35/2012: Kuluttajariitalautakunnan päätös Dnro 12/35/2012.

KRIL 3611/35/2011: Kuluttajariitalautakunnan päätös Dnro 3611/35/2011.

KRIL 3020/35/2011: Kuluttajariitalautakunnan päätös Dnro 3020/35/2011.

KRIL 2157/35/2011: Kuluttajariitalautakunnan päätös Dnro 2157/35/2011.

KRIL 2142/35/2011: Kuluttajariitalautakunnan päätös Dnro 2142/35/2011.

KRIL 1731/35/2011: Kuluttajariitalautakunnan päätös Dnro 1731/35/2011.

KRIL 754/35/2011: Kuluttajariitalautakunnan päätös Dnro 754/35/2011.

KRIL 3082/35/2010: Kuluttajariitalautakunnan päätös Dnro 3082/35/2010.

KRIL 2058/35/2010: Kuluttajariitalautakunnan päätös Dnro 2058/35/2010.

KRIL 2030/35/2010: Kuluttajariitalautakunnan päätös Dnro 2030/35/2010.

KRIL 1950/35/2010: Kuluttajariitalautakunnan päätös Dnro 1950/35/2010.

KRIL 1385/35/2010: Kuluttajariitalautakunnan päätös Dnro 1385/35/2010.

KRIL 1344/35/2010: Kuluttajariitalautakunnan päätös Dnro 1344/35/2010.

KRIL 2094/35/2009: Kuluttajariitalautakunnan päätös Dnro 2094/35/2009.

KRIL 867/35/2009: Kuluttajariitalautakunnan päätös Dnro 867/35/2009.

KRIL 1811/35/2008: Kuluttajariitalautakunnan päätös Dnro 1811/35/2008.

5. Muut lähteet

European Commission: Information Document of Directorate-General for Energy and Transport. Answers to Questions on the application of Regulation 261/2004. 17.2.2008. http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/air/doc/neb/questions_answers.pdf_reg_2004_261.pdf. Vierailtu 15.5.2014. (Answers to Questions on the application of Regulation 261/2004).

Finavia: Finavia vuosikertomus 2013. Kansainvälinen lentoliikenne kasvussa – kotimaan lasku jatkui. <http://vuosikertomus.finavia.fi/fi/2013/tulosta/ULuKyL4GSlq4fEcUsFcNWg/>. Vierailtu 15.5.2014. (Finavia vuosikertomus 2013).

IATA: Intercarrier Agreement on Passenger Liability. <http://www.iata.org/whatwedo/workgroups/Pages/lc.aspx>. Vierailtu 15.5.2014

Kilpailu- ja kuluttajavirasto: Kuluttajaviraston verkkolehti, ajankohtaista kuluttajaoikeudesta 3/2013. 19.6.2013. <http://www.kuluttajavirasto.fi/File/439b1f52-3558-4e4b-8fbd-b7cb1d6d1b18/1303.pdf>. Vierailtu 15.5.2014.

1 Johdanto

Lentoliikenne on ilmateitse tapahtuvaa ihmisten ja tavaroiden kuljettamista. Globalisaation seurauksena eri alueiden ja niillä asuvien ihmisten välinen vuorovaikutus on kasvanut, mikä näkyy myös lentoliikenteen määrän kasvuna¹. Kasvavat lentoliikennemäärät ja samanaikaisesti kiristynyt lentoyhtiöiden välinen kilpailu asettavat omat haasteensa lentoliikenteen sujuvuudelle ja turvallisuudelle.

Lentoliikenne on yksi tekijä yhden Euroopan unionin² (jäljempänä EU) perusoikeuden, vapaan liikkuvuuden toteutumisessa. Matkustamisen sujuvuuden turvaamiseksi tarvitaan oikeudellinen ympäristö, jossa toimivien oikeudet ja velvollisuudet ovat selvät. Koska matkustaminen tapahtuu yhä useammin lentämällä, kysymys lentoliikenteen harjoittajan ja matkustajan välisestä suhteesta on myös erittäin ajankohtainen.

Lentoliikenteen tarkastelun mielenkiintoa ja haastavuutta lisää sen liiketoiminnan moninaisuuteen liittyvät haasteet. Matkustajan ja lentoyhtiön välisen sopimussuhteen lisäksi lentoliikenteessä tulee ottaa huomioon muitakin osapuolia. Lentokoneiden huoltosopimukset, ennen lähtöä eri kentillä tehtävät tarkastukset, lentokenttien kunnossapito ja lentoyhtiöiden yhteistyösopimukset ovat huomioon otettavia seikkoja lentoliikenteeseen kuuluvassa liiketoiminnassa. Oman haasteensa toi taloudellisen sääntelyn purkautuminen, joka vapautti markkinat 1990-luvulla. Vanhojen toimijoiden rinnalle tulivat halpalentoyhtiöt, joilla oli vaikutuksia koko lentoliikenteelle.

Kuljetusoikeuteen liittyvillä vastuunrajoituksilla on pitkä historia³. Vastuunrajoituksia on perusteltu eri tavoilla ja selitystä on haettu historiallisesta kehityksestä. Aikaisemmin kuljetukset ymmärrettiin uhkayrityksiksi, joiden osalta kuljetukseen liittyvän riskin tuli olla yhteinen kuljetusasiakkaalle ja rahdinkuljettajalle. Riskinjakovaatimuksia on selitty myös sillä, että joku ylipäättään ottaisi kuljetettavakseen ihmisiä ja tavaraa.⁴ Huomautettakoon, että ylivarausasetuksen (EY) N:o 261/2004⁵ (jäljempänä uusi yliva-

¹ Ks. esim. Finavia vuosikertomus 2013 s.1.

² Euroopan yhteisö muuttui Euroopan unioniksi 1.12.2009.

³ Damar 2011, s. 7.

⁴ Sisula-Tulokas 2007, s. 78

⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 261/2004, matkustajille heidän lennolle pääsyä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja

rausasetus) poikkeukselliset olosuhteet ei ole vastuunrajoitus vaan vastuuvapausperuste, joka voi vapauttaa lentoliikenteen harjoittajan ylivarausasetuksen mukaisesta vakiokorvausvelvollisuudestaan. Vastuujärjestelmässä ja siihen liittyvissä vastuunrajoituksissa on kyse arvoalinnoista, sillä vahingon aktualisoiduttua joku kantaa aina vastuun sen seurauksista⁶.

Matkustajien kuljetuksissa kuluttajaoikeudelliset ja sosiaaliset näkökohdat huomioidaan eri tavalla kuin tavarankuljetuksissa, joissa toimijat ovat yleensä alalle erikoistuneita ammattilaisia. Näistä eroavaisuuksista huolimatta lentoliikenteen harjoittajan vastuu matkustajia kohtaan on rakentunut samantlaisille periaatteille kuin liikenteenharjoittajan tavaravastuu.⁷ Kuljetusoikeuden kansainvälisyys luo kuljetusoikeuteen tiettyjä erityispiirteitä sekä myös ongelmia. Kuljetusoikeudellisella lainsäädännöllä voidaan pyrkiä saavuttamaan kilpailuetua muiden valtioiden kuljetustoiminnan harjoittajiin nähden. Suuret kuljetusalan toimijat, esimerkiksi lentoyhtiöt voivat yrittää vaikuttaa lainsäädäntöön liittyvään poliittiseen prosessiin oman etunsa nimissä.⁸

Matkustajaliikenteen oikeudellisen ulottuvuuden ja yhteiskunnallisen sekä taloudellisen merkityksen vuoksi matkustajaliikennettä koskevan kansainvälisen sääntelyn tutkiminen on mielestäni tärkeää ja perusteltua.

1.1 Aiheen esittely ja rajaus

Käyn tutkimuksessani aluksi läpi ilmailuoikeuden historiaa, koska voimassa olevaa oikeutta on helpompi ymmärtää sen historian valossa. Aloitan ilmailua koskevan sääntelyn käsittelyn Varsovan yleissopimuksesta⁹. Tämän jälkeen tarkastelen Montrealin yleissopimusta¹⁰, joka oli seuraava merkittävä ilmailua koskeva yleissopimus. Tarkastelen MYS:en luonnetta ja sen vastuuperusteita. Kansainvälisten yleissopimusten tarkastelusta siirryn Euroopan unionin tasolle ja käyn läpi erityisesti matkustajien oikeuksia koskevia Euroopan unionin asetuksia.

apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta. EUVL L 46, 17.2.2004, s. 1-7.

⁶ Castrén 2012, s. 29.

⁷ Sisula-Tulokas 2007, s. 16.

⁸ Castrén 2012, s. 32, 33.

⁹ SopS 26/1937.

¹⁰ SopS 78/2004.

Euroopan unionissa herättiin matkustajien oikeuksien tärkeyteen 1990-luvulla, jolloin säädettiin ensimmäinen matkustajien oikeuksia käsittelevä asetus. Kyseessä oli neuvoston asetus (ETY) N:o 295/91¹¹ (jäljempänä vanha ylivarausasetus), joka hyväksyttiin vuonna 1991. Vanha ylivarausasetus säänteli matkustajien oikeuksista ja vähimmäiskorvauksista tilanteessa, jossa matkustajalta evättiin pääsy ylivaratulle lennolle. Matkustajien suojelua lentoliikenteessä pidettiin yhä tärkeämpänä tultaessa 2000-luvulle, minkä seurauksena kattavampi matkustajien oikeuksia koskeva asetus (EY) N:o 261/2004 tuli voimaan vuoden 2005 helmikuussa. Uuden ylivarausasetuksen soveltamisessa oli hankaluuksia ja päänvaivaa aiheutti erityisesti asetuksessa määrittelemätön poikkeukselliset olosuhteet -käsite, jonka sisältöön unionin tuomioistuin¹² on ottanut useassa tuomiossaan kantaa. Euroopan komissio antoi vuoden 2013 maaliskuussa asetusehdotuksen¹³ uuden ylivarausasetuksen muuttamisesta parantaakseen sen tulkinnanvaraisuuksia. Komission asetusehdotuksessa selvennetään muun muassa ylivarausasetuksen poikkeukselliset olosuhteet -käsitettä käyttäen apuna unionin tuomioistuimen ratkaisuja.

Matkustajan ja lentoyhtiön välillä vallitsee sopimussuhde, kun matkustaja on ostanut lentolipun lentoyhtiöltä¹⁴. Jos matkustajan kuljetus ei tapahdu sovitun mukaisesti, sopimuksessa on virhe ja kyseessä on suoritushäiriö¹⁵. Sopimusrikkomuksesta voi seurata vahingonkorvausvelvollisuus, jonka vastuuperusteet vaihtelevat sopimusten laadun mukaan. Tästä johtuen käyn tutkimuksessani läpi sopimusperusteista vahingonkorvausvastuuta ja siihen liittyviä vastuu- ja vastuuvapausperusteita. Olen rajannut sopimuksen syntyyn liittyvän problematiikan tutkimukseni ulkopuolelle, koska olennaista tutkimuksessani ei ole sopimuksen syntyminen, vaan sopimusrikkomuksesta aiheutuvat seuraamukset.

Vastuuperusteiden jälkeen tarkastelen Montrealin yleissopimuksen (jäljempänä MYS) mukaista lentoliikenteen harjoittajan vastuuta ja sitä, minkälainen on uudessa ylivarausasetuksessa oleva poikkeukselliset olosuhteet -käsitteen vastuuvapausperuste.

¹¹ Neuvoston asetus (ETY) N:o 295/91, annettu 4 päivänä helmikuuta 1991, sitä korvausjärjestelmää koskevista yleisistä säännöistä, jota sovelletaan, jos matkustajalta säännöllisessä lentoliikenteessä evätään pääsy lennolle. EYVL L 36, 8.2.1991, s. 5-7. Kutsun asetusta jäljempänä vanhaksi ylivarausasetukseksi.

¹² Euroopan yhteisöjen tuomioistuin muuttui Euroopan unionin tuomioistuimeksi 1.12.2009.

¹³ KOM (2013) 130 lopullinen.

¹⁴ Ks. esim. Sisula-Tulokas 2007, s. 289. Ks. esim. Ämmälä 2006, s. 37-39, jossa kuluttajasopimuksista enemmän.

¹⁵ Ks. Hemmo 2003, s. 109-112

Keskityn tutkimuksessani selvittämään uuden ylivarausasetuksen sisältöä, erityisesti poikkeuksellisten olosuhteiden käsitettä. Poikkeukselliset olosuhteet on vastuuvapausperuste, minkä vallitessa lentoliikenteen harjoittaja voi vapautua vakiokorvausvelvollisuudestaan esimerkiksi lennon peruutuksen vuoksi. Koska poikkeuksellisia olosuhteita ei ole määritelty ylivarausasetuksessa, tarkastelen sen sisältöä oikeuskäytännön kautta. Pääpaino tutkimuksessani on unionin tuomioistuimen poikkeukselliset olosuhteet -käsitettä koskevassa oikeuskäytännössä, koska unionin tuomioistuin on Euroopan unionin oikeuden viimesijainen tulkitsija.

Unionin tuomioistuimen ratkaisuja poikkeuksellisista olosuhteista on vähän, joten käsitelen tutkimuksessani myös kuluttajariitalautakunnan (jäljempänä KRIL) ratkaisuja. Selvitän KRIL:n ratkaisujen avulla poikkeukselliset olosuhteet -käsitteen sisältöä ja siihen liittyvää problematiikkaa.

Loppupohdinnassa tarkastelen aiemmissa luvuissa esiin nostamieni asioiden valossa ylivarausasetuksen ongelmia, muutostarpeita ja Euroopan komission asetusehdotusta¹⁶ ylivarausasetuksen muuttamisesta. Keskityn poikkeukselliset olosuhteet -käsitteeseen ja otan kantaa myös siihen, onko vallitseva oikeustila tyydyttävä vai löytyisikö ylivarausasetuksen liikenteenharjoittajan vakiokorvausvelvollisuudelle parempia vaihtoehtoja.

1.2 Tutkimuskysymykset

Tutkimukseni aiheena on ylivarausasetuksen (EY) N:o 261/2004 poikkeukselliset olosuhteet. Uuden ylivarausasetuksen poikkeuksellisiin olosuhteisiin liittyy paljon epäselvyyttä, koska poikkeuksellisia olosuhteita ei ole ylivarausasetuksessa määritelty tarkasti. Lentoliikenteen harjoittaja voi vapautua ylivarausasetuksen mukaisesta vakiokorvausvelvollisuudestaan, jos lennon peruuttaminen on johtunut poikkeuksellisista olosuhteista. Poikkeukselliset olosuhteet -käsite onkin usein käytetty vastuuvapausperuste, sillä noin 30 prosentissa lennon peruuttamistapauksissa vedotaan tähän vapautumisperusteeseen¹⁷.

¹⁶ KOM (2013) 130 lopullinen.

¹⁷ KOM (2007) 168 lopullinen, s. 11.

Tutkimusongelmani on ylivarausasetuksen poikkeukselliset olosuhteet -käsitteeseen liittyvä problematiikka. Poikkeuksellisten olosuhteiden määrittelemättömyys on aiheuttanut epäselvyyttä, ja käsitteen tulkinnanvaraisuuden vuoksi useat tapaukset on viety kuluttajariitalautakunnan ja unionin tuomioistuimen ratkaistavaksi. Tutkimusongelmani muodostaa viitekehyksen tutkimuskysymyksilleni. Tutkimuksessani pyrin vastaamaan kahteen keskeiseen tutkimuskysymykseen: mikä on uuden ylivarausasetuksen poikkeukselliset olosuhteet -käsitteen sisältö ja mitä ongelmia ylivarausasetuksen soveltamisessa on kohdattu.

1.3 Tutkimusmetodi

Tutkimukseni nojautuu ongelmalähtöiseen oikeustutkimukseen, joka puolestaan perustuu ongelmakeskeiseen lainoppiin¹⁸. Kankaan mukaan oikeuden ymmärtäminen edellyttää oikeudenalojen rajojen ylittämistä ja tutkimuskohteen historiallisten prosessien päälinjojen hahmottamista¹⁹. Tutkimukseni metodi on oikeusdogmaattinen eli lainopillinen, lukuun ottamatta tutkimukseni oikeushistoriallista osaa.

Tutkimuksen päätavoitteena on oikeusdogmatiikan eli lainopillisen tutkimusmenetelmän avulla selventää ylivarausasetuksen, erityisesti poikkeuksellisten olosuhteiden sisältöä. Oikeusdogmatiikan avulla tutkitaan voimassa olevan oikeuden sisältöä²⁰. Se on sääntötutkimusta, nimenomaan voimassa olevaan oikeusjärjestyksen kuuluvien sääntöjen tutkimusta. Oikeusdogmatiikkaa voidaan luonnehtia oikeustieteen haaraksi, jonka tehtävänä on oikeusnormien systematisointi ja tulkinta. Oikeusdogmatiikan avulla pyritään myös vastaamaan kysymykseen, minkä vuoksi säännös tulee ymmärtää tietyllä tavalla.²¹ Tutkimukseni oikeusdogmaattinen luonne näkyy ylivarausasetuksen sisällön selvittämisenä, käyttäen apuna oikeustapauksia ja oikeuskirjallisuutta.

Tutkimukseeni kuuluu myös oikeushistoriallinen osuus, sillä se auttaa ymmärtämään voimassa olevaa oikeutta. Kankaan mukaan tutkimuksen pääpainon ollessa voimassa-

¹⁸ Kangas 1982, s. 384-386. Kangas 1997, s. 92-94.

¹⁹ Kangas 1997, s. 92-94.

²⁰ Aarnio 1989, s. 48.

²¹ Aarnio 1989, s. 48, 49.

olevan oikeuden sisällön systematisoinnissa ja tulkinnassa, tutkimus jää torsioksi ilman historiallista perspektiiviä²².

Tutkimuksessani yhdistyy useita eri oikeudenaloja. Tarkastelen ylivarausasetuksen mukaista poikkeukselliset olosuhteet -käsitettä pääasiallisesti velvoiteoikeudellisesta näkökulmasta. Koska kyseessä on matkustajan ja liikenteenharjoittajan välinen kuljetussopimus, kuljetus- ja kuluttajaoikeuden näkökulmat on myös huomioitava. Ylivarausasetus puolestaan kuuluu EU-oikeuden piiriin, joten tutkimuksessani huomioin myös EU-oikeuden näkökulman.

1.4 Lähdemateriaali

Tutkimuksen lähdemateriaalina käytän pääsääntöisesti oikeustapauksia ja oikeuskirjallisuutta. Oikeustapauksissa pääpaino on niissä unionin tuomioistuimen ratkaisuisissa, joissa käsitellään poikkeuksellisia olosuhteita. Unionin oikeustapausten rinnalla käsitelen julkisasiamiesten ratkaisuehdotuksia, jotta saan ylivarausasetuksen tulkintaan syvyyttä ja näen, ovatko unionin tuomioistuimen ja julkisasiamiehen tulkinnat yhteneväiset. Näiden lisäksi käsitelen yhtä julkisasiamiehen ratkaisuehdotusta poikkeuksellisista olosuhteista, vaikka tapaus vedettiin pois ennen sen käsittelyä unionin tuomioistuimessa. Unionin tuomioistuimen ratkaisujen vähäisyydestä johtuen poikkeukselliset olosuhteet -käsitteeseen ei ole mahdollista saada täyttä selkeyttä, mutta tapaukset osoittavat ainakin ylivarausasetukseen liittyviä tulkintaongelmia.

Käsitelen tutkimuksessani kuluttajariitalautakunnan ratkaisuja, jotta saan kuvan ylivarausasetuksen mahdollisista ongelmista kansallisella tasolla. Kuluttajariitalautakunnan ratkaisujen määrä on suuri verrattuna unionin tuomioistuimen ratkaisuihin, joten tarkastelen poikkeukselliset olosuhteet -käsitteen sisältöä myös niiden avulla. Tässä kohdalla on huomautettava, että kuluttajariitalautakunnan päätökset eivät ole sitovia, mutta noin 80 prosenttia yrityksistä noudattaa lautakunnan päätöksiä²³.

Suomenkielinen kuljetusoikeuteen perustuvan kirjallisuuden perustan muodostavat Lena Sisula-Tulokkaan teos Kuljetusoikeuden perusteet vuodelta 2007 ja Outi Kes-

²² Kangas 1997, s. 92.

²³ Ks. www.kuluttajariita.fi.

kinarkauksen artikkeli Lentomatkustajan oikeuksista rahdinkuljettajan sopimusrikko-
muksissa teoksessa Kuluttajansuojaoikeudellisia kirjoituksia. Koska poikkeukselliset
olosuhteet -käsite on vastuuvapausperuste, sopimusoikeudellisia korvausvastuuperus-
teita koskeva kirjallisuus nojaa pääosin Mika Hemmon sopimusoikeus II ja Vahingon-
korvausoikeus -teoksiin sekä Pauli Ståhlbergin ja Juha Karhun Suomen vahingonkor-
vausoikeus -teokseen. Unionin tuomioistuimen ratkaisuihin liittyvät artikkelit ovat
englanninkielisistä jounaaleista. Artikkelien avulla pyrin selventämään unionin tuo-
mioistuimen ratkaisujen merkitystä ja sitä, miten poikkeuksellisia olosuhteita tulee
tulkita ratkaisujen valossa. Ylivarausasetukseen tulkintaan liittyvät olennaisesti Euroo-
pan komission tiedonannot ja asetusehdotukset. De lege ferenda -osiossa keskityn Eu-
roopan komission asetusehdotukseen²⁴ ylivarausasetuksen muuttamisesta.

2 Oikeuslähteet

2.1 Varsovan yleissopimus

Varsovan yleissopimus²⁵ vuodelta 1929 on ensimmäinen kansainvälistä ilmakuljetusta
koskeva sopimus, jolla säädettiin yhtenäisesti kansainvälisen ilmakuljetuksen ehtoista.
Varsovan yleissopimuksessa säänneltiin käytettävistä asiapapereista eli matkalipuista
ja matkatavaratodistuksista. Yleissopimuksessa säädettiin myös rahdinkuljettajan vas-
tuusta ja vastuunrajoitussummista matkustajien kuoleman tai loukkaantumisen, rahdin
ja matkatavaroiden vahingoittumisen tai katoamisen varalta.²⁶

Lentoliikenteen kehittyessä alkuperäinen Varsovan yleissopimus vanhentui, minkä
vuoksi sitä on useaan otteeseen muutettu ja täydennetty. Kaikki vanhat sopimusmaat
eivät ole hyväksyneet uudistuksia, mikä on johtanut epätydyttävään tilanteeseen, kos-
ka eri maissa on voimassa eri versioita alkuperäisestä Varsovan konventiosta.²⁷ Muu-
toksia ja täydennyksiä Varsovan yleissopimukseen on tehty useita²⁸, vuoden 1955

²⁴ Ks. KOM (2013) 130 lopullinen.

²⁵ SopS 26/1937.

²⁶ Keskinarkaus 2003, s. 237.

²⁷ Sisula-Tulokas 2007, s. 217.

²⁸ Keskinarkaus 2003, s. 237.

Haagin pöytäkirjalla²⁹, vuoden 1961 Guadaljaran yleissopimuksella³⁰, vuoden 1971 Guatemalan pöytäkirjalla ja vuoden 1975 Montrealissa tehdyillä neljällä pöytäkirjalla.³¹

Suomi on liittynyt ja ratifioinut alkuperäisen Varsovan sopimuksen ja suurimman osan siihen tehdyistä myöhemmistä uudistuksista. Suomen osalta tämä tarkoittaa sitä, että Suomea sitovat erisisältöiset velvoitteet suhteessa eri valtioihin. Vanhat Varsovan versiot sitovat Suomea suhteessa valtioihin, jotka ovat liittyneet ainoastaan niihin, ja uudet Varsovan versiot suhteessa valtioihin, jotka ovat sitoutuneet niihin. Tämän vuoksi Suomessa on jouduttu pitämään samanaikaisesti voimassa useita versioita Varsovan yleissopimuksesta, käytännössä vuoden 1937 lakia kuljetuksesta ilma-aluksessa ja vuoden 1977 ilmakuljetussopimuslakia.³² Ilmakuljetussopimuslakiin sisällytettiin vuoden 1955 Haagin pöytäkirja ja Guadaljaran yleissopimus vuodelta 1961.³³ Varsovan yleissopimus saatettiin Suomessa voimaan vuoden 1937 lailla kuljetuksesta ilma-aluksessa.³⁴

Varsovan yleissopimuksen eri versioiden yhtäaikainen voimassaolo on aiheuttanut epäyhtenäisyyttä ja sekavuutta. Syynä tähän monimutkaisuuteen on ollut yleissopimuksen uudistuspyrkimysten epäonnistuminen, koska tietyt kansainvälisen ilmailiikenteen kannalta tärkeät valtiot, kuten Yhdysvallat, eivät ole hyväksyneet kaikkia uudistuksia. Tämän vuoksi osa lentoyhtiöistä on täydentänyt vanhentuneita säädöksiä vapaaehtoisilla järjestelyillä.³⁵

Sovellettavan lain määrittäminen voi tuottaa ongelmia, koska yksittäistapauksessa on vaikea selvittää mitä Varsovan yleissopimuksen versiota sovelletaan tiettyyn kuljetukseen. Lisäksi on huomioitava, miten rahdinkuljettajien vapaaehtoiset sopimukset ja yhteisöläinsäädäntö vaikuttavat sovellettavaan sääntelyyn. Varsovan yleissopimusversioiden välillä tehtävässä valinnassa on huomioitava, onko kyseessä kansainvälinen vai kansallinen kuljetus, mihin valtioon tai mistä valtiosta kuljetus tapahtuu, onko toinen

²⁹ Sops 37/1977.

³⁰ Sops 38/1977.

³¹ Sops 75/1997, 76/1997 ja 88/1998.

³² Sisula-Tulokas 2007, s. 217. Laki kuljetuksesta ilma-aluksessa 289/1937. Ilmakuljetussopimuslaki 45/1977.

³³ Sisula-Tulokas 2007, s 217 alav. 3.

³⁴ Sisula-Tulokas 2007, s. 216.

³⁵ Sisula-Tulokas 2007, s. 217.

valtio ylipäänsä sopimusvaltio ja jos on, niin minkä yleissopimusversion sopimusvaltio on hyväksynyt.³⁶

2.2 Montrealin yleissopimus

Kansainvälisessä lentoliikenteessä oli pyritty jo vuosikymmeniä uuteen yleissopimukseen, joka selkeyttäisi sääntelyn tilaa ja saisi mahdollisimman laajan kansainvälisen kannatuksen johtaen samalla vanhojen sopimusten irtisanomiseen.³⁷ International Civil Aviation Organizationin (jäljempänä ICAO) piirissä valmisteltiin uusi Montrealin yleissopimus, jolla koottiin Varsovan sopimusjärjestelmä yhdeksi sopimukseksi ja muutettiin lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuuta nykyvaatimusten mukaiseksi.³⁸ Euroopan unionin alueella yhteisö ja EU:n jäsenvaltiot ratifioivat Montrealin yleissopimuksen samanaikaisesti. MYS saatettiin Suomessa voimaan niin sanotulla sekamuotoisella voimaansaattamislalla. Yleissopimus sisällytettiin pääosin sellaisenaan lainsäädäntöömme ja tuomioistuimet soveltavat yleissopimusta suoraan.³⁹

Kuljetusoikeudelliset yleissopimukset on perinteisesti Suomessa saatettu voimaan asiasisältöisiä lakeja säätämällä. Näin on ollut mahdollista muotoilla yleissopimusten säännökset uudelleen kansalliseen lainsäädäntötekniikkaan perustuen ja vaikeaselkoisia säännöksiä on voitu kirjoittaa ymmärrettävämpään muotoon. MYS:ssa omaksuttu uusi tapa tarkoittaa, että MYS:en säännöksiä sovelletaan pääosin sellaisenaan. Näin korostuu yleissopimuksen luonne kansainvälisenä normina, minkä vuoksi yleissopimuksen tulkinnassa tulee luonnollisesti huomioida muiden sopimusvaltioiden oikeuskäytäntö ja yleissopimuksen esityöt. Yleissopimuksen suomenkielisen version ollessa epäselvä, tuomioistuimen tulisi käyttää yleissopimuksen alkuperäistekstejä. Yleissopimuksen alkuperäistekstit ovat englanniksi, ranskaksi, venäjäksi, kiinaksi ja arabiksi.⁴⁰

³⁶ Sisula-Tulokas 2007, s. 217, 218.

³⁷ Sisula-Tulokas 2007, s. 218.

³⁸ Keskinarkaus 2003, s. 238. Ks. Naveau 1989, s. 51-58, jossa ICAO:sta ja sen tehtävistä tarkemmin. ICAO perustettiin kehittääkseen kansainvälisiä ilmailua koskevia periaatteita ja sen tehtäviin kuuluvat muun muassa edistää ja suunnitella kansainvälistä ilmakuljetusta.

³⁹ Sisula-Tulokas 2007, s. 218.

⁴⁰ Sisula-Tulokas 2007, s. 218,219.

2.3 Euroopan unionin lentomatikustajia koskevan sääntely

2.3.1 Vanha ylivarausasetus (ETY) N:o 295/91 ja lentovastuuasetus (EY) N:o 2027/97

Ensimmäinen lentomatikustajien oikeuksia koskeva Euroopan unionin asetus oli vuoden 1991 vanha ylivarausasetus (ETY) N:o 295/91. Vanha ylivarausasetus sisälsi säännökset matikustajille suoritettavista vähimmäiskorvauksista tapauksissa, jossa matikustajilta evätään pääsy ylivaratulle, säännölliselle lennolle. Vanhassa ylivarausasetuksessa ei säännelty matikustajan oikeuksista matkan viivästys- tai peruutustilanteissa.

Seuraava askel matikustajien oikeuksien parantamiseksi otettiin vuoden 1997 lentovastuuasetuksella (EY) N: 2027/97⁴¹. Asetuksella säädettiin lentoliikenteen harjoittajien velvollisuudesta suorittaa matikustajille korvausta onnettomuustapauksissa matikustajan kuolemasta, loukkaantumisesta tai muusta henkilövahingosta johtuvan vahingon vuoksi. Liikenteenharjoittajan korvausvelvollisuuden aktualisoitumien edellytti onnettomuuden tapahtumista ilma-aluksessa, siihen noustessa tai siitä poistuessa. Vuoden 1997 lentovastuuasetusta muutettiin vuonna 2002⁴² asetuksen saattamiseksi MYS:en mukaiseksi. Asetuksen tarkoituksena oli luoda kansainvälisessä ilmakuljetuksessa yhtenäinen korvausvastuuta koskeva järjestelmä.

Euroopan komissio katsoi vuonna 1998 antamassaan ehdotuksessa, että vanhassa ylivarausasetuksessa (ETY) N:o 295/91 säänneltyjä matikustajien oikeuksia on parannettava sekä asetusta laajennettava. Yksi uudistuksista koski asetuksen nimeä, josta oli tarkoitus poistaa säännöllinen-sana. Näin ollen asetus olisi koskenut muitakin kuin säännöllisiä lentoja. Huolimatta matikustajien oikeuksien parantamisesta, asetus olisi koskenut pelkästään tilanteita, joissa matikustajilta evätään pääsy ylivaratulle lennolle. Esimerkiksi matkan viivästymis- ja peruuttamistilanteita asetus ei olisi koskenut.⁴³ Asetuksen soveltamisesta Gibraltarin lentoasemalla ei päästy yksimielisyyteen, minkä

⁴¹ Neuvoston asetus (EY) N:o 2027/97, annettu 9 päivänä lokakuuta 1997, lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa. EYVL L 285, 17.10.1997, s. 1-3

⁴² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 889/2002, annettu 13 päivänä toukokuuta 2002, lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamisesta. EYVL L 140, 30.5.2002, s. 2-5.

⁴³ KOM (1998) 41 lopullinen, s.19.

vuoksi neuvosto ei hyväksynyt ehdotusta.⁴⁴ Komissio totesi lentomatikustajien suojaa Euroopan unionissa koskevassa tiedonannossaan vetävänsä ehdotuksensa takaisin ja korvaavansa sen uudella, voimakkaammalla ehdotuksella.⁴⁵

Komissio perusteli uudessa asetusehdotuksessaan, että vanha ylivarausasetus (ETY) N:o 295/91 ei antaisi muutettunakaan riittävää suojaa niille matkustajille, joiden lento peruutetaan tai joilta evätään pääsy lennolle. Komissio totesi, että alkuperäisen ja sitä muuttavan asetuksen perusteella liikenteenharjoittajat ovat velvollisia antamaan matkustajille apua ja korvausta. Nämä asetukset eivät komission mukaan kuitenkaan sisällä sellaisia pidäkkeitä, jotka estäisivät lentoliikenteen harjoittajia epäämstä lennollepääsystä tai peruuttamasta lentoja liian usein. Asetukset eivät myöskään sisällä kannustimia, jotka saisivat liikenteenharjoittajat punnitsemaan kaupallisia etuja ja matkustajien kustannuksia. Tästä johtuen liian monet matkustajat joutuisivat kärsimään lentoyhtiöiden toteuttamista käytännöistä tulevaisuudessakin.⁴⁶

Komission joulukuussa 2001 antamassa uudessa asetusehdotuksessa yksi iso ero vuoden 1998 ehdotukseen oli asetuksen soveltamisala. Uuden asetusehdotuksen perusteella kolmansista maista jäsenvaltioiden lentoasemille suuntautuvat lennot kuuluisivat asetuksen soveltamisalaan ainoastaan silloin, kun matkustajat jäisivät vaille apua ja korvausta kyseessä olevassa kolmannessa maassa. Tällä haluttiin välttää tilanteet, jossa päällekkäin olisi tullut soveltaa yhteisön ja kolmannen maan säännöstöä. Komissio halusi välttää myös sen, että joissakin maissa olisi katsottu, että yhteisön lainsäädäntöä yritetään soveltaa yhteisön alueen ulkopuolella, mikä ei ole hyväksyttävää.⁴⁷

Asetusehdotuksessaan komissio ehdotti nostamaan korvausmäärät sellaiselle tasolle, joka saa liikenteenharjoittajat välttämään liiallisia ylivarauksia ja joka samalla tyydyttää matkustajia. Korvausmääriä arvioidessaan komissio huomioi Euroopan sisäisten ja mannertenvälisen lentojen lippujen erot ja ehdotti kiinteiksi korvauksiksi lennon pituudesta riippuen 750 - 1500 euroa. Komission ehdotuksen mukaan kiinteän korvauksen sopiva määrä oli kaksinkertainen verrattuna useimpien lentoyhtiöiden ensimmäisen luokan lippuihin.⁴⁸

⁴⁴ KOM (2001) 784 lopullinen, s. 3.

⁴⁵ KOM (2000) 365 lopullinen, s. 15.

⁴⁶ KOM (2001) 748 lopullinen, s. 3.

⁴⁷ KOM (2001) 748 lopullinen, s. 7.

⁴⁸ KOM (2001) 748 lopullinen, s. 5.

Komission ehdottamilla kiinteillä vakiokorvauksilla oli selkeästi lennolle pääsyn epäämisen preventiivinen vaikutus, eikä korkeiden vakiokorvauksen tarkoituksena olisi ollut pelkästään lipun hinnan hyvitys. Vakiokorvauksilla oli tarkoitus ohjata liikenteenharjoittajan käyttäytymistä ja parantaa matkustajien suojelua suhteessa lentoliikenteen harjoittajaan.

2.3.2 Uusi ylivarausasetus (EY) N:o 261/2004

Uusi ylivarausasetus (EY) N:o 261/2004 hyväksyttiin vuonna 2004 ja se tuli voimaan 17. helmikuuta 2005. Voimaan tulleessaan se kumosi vanhan ylivarausasetuksen (ETY) N:o 295/91. Asetuksen johdanto-osan ensimmäisen perustelukappaleen mukaan yhteisön tavoitteena on varmistaa lentomatkustajien suojelun korkea taso. Lisäksi on huomioitava kaikilta osin kuluttajansuojelun yleiset vaatimukset. Broberg katsoo ylivarausasetuksen sääntelevän matkustajien oikeuksien vähimmäistason, joten asetuksessa säädettyjä matkustajien oikeuksia ei voida rajoittaa, eikä niistä voida myöskään luopua⁴⁹.

Uusi ylivarausasetus sääntelee matkustajien oikeuksista sekä matkustajille heidän lennolle pääsyn epäämisen, lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta maksettavista korvauksista. Ylivarausasetuksessa hyväksytyt vakiokorvausmäärät ovat huomattavasti komission asetusehdotuksessa⁵⁰ ehdotettua maltillisempia. Ylivarausasetuksen 7 artiklan mukaan vakiokorvaus on 250 - 600 euroa lentomatkan pituudesta riippuen. Tietyissä tilanteissa vakiokorvausmääriä voidaan lisäksi alentaa 50 prosentilla.

2.3.2.1 Lennolle pääsyn epääminen

Ylivarausasetuksen mukaisesta lennolle pääsyn epäamisestä on kyse, kun matkustajalta evätään pääsy lennolle siitä huolimatta, että hänellä on lennolle vahvistettu varaus ja lähtöselvitys on suoritettu asianmukaisesti.⁵¹ Lennolle pääsyn epäamisestä asetuksen

⁴⁹ Broberg 2009, s. 727.

⁵⁰ KOM (2001) 748 lopullinen, s. 5.

⁵¹ Broberg 2009, s. 730.

tarkoittamassa merkityksessä ei ole kyse, kun lennolle pääsyn epäämiseen on perusteltu syy. Perustellut syyt voivat liittyä muun muassa terveyteen, turvallisuuteen tai puutteellisiin matkustusasiakirjoihin.⁵² Asetus ei kuitenkaan tarkemmin määrittele näitä syitä. Suppean tulkinnan mukaan turvallisuuteen perustuva lennolle pääsyn epääminen koskisi tilanteita, joissa matkustaja itse aiheuttaa turvallisuusriskin. Asetuksen sanamuoto ei kuitenkaan poissulje säännöksen laajaa tulkintaa. Laajan tulkinnan mukaan voisi olla hyväksyttävää evätä lennolle pääsy tilanteessa, jossa lentoyhtiö joutuu teknisen vian vuoksi vaihtamaan lennolle aiotun lentokoneen pienempään koneeseen, jolloin osa matkustajista ei mahdu lennolle. Liikenteenharjoittajat voivat pyrkiä tulkitsemaan turvallisuuden käsitettä hyvinkin laajasti, koska käsitteen määrittelemättömyys antaa siihen mahdollisuuden.⁵³

Komission tiedonannossa todetaan, että lentoyhtiöiden yleisenä käytäntönä on myydä todellisen paikkaluvun ylittävä määrä lippuja. Ilmiötä kutsutaan ylivaraukseksi tai ylihuukaukseksi. Lentoyhtiöiden omaksuma käytäntö johtuu siitä, että osa lentolipuista on niin joustavia, että matkustajat voivat saada rahansa takaisin vaikka he muuttavat tai peruuttavat lippunsa. Lentoyhtiöt yrittävät ylivarauksella välttää tyhjien paikkojen jäämisen koneeseen, koska osa matkustajista ei saavu lähtöselvitykseen.⁵⁴

Ylivaraustilanteessa lentoliikenteen harjoittajan on ensisijaisesti tiedusteltava ylivoimaisen setuksen mukaan vapaaehtoisia, jotka voisivat luopua paikoistaan. Asetuksen 4 artiklan mukaan matkustajan luopuessa vapaaehtoisesti paikastaan, tulee liikenteenharjoittajan ja matkustajan sopia matkustajalle annettavista etuuksista. Jos vapaaehtoisia ei löydy tarpeeksi, voi liikenteenharjoittaja evätä matkustajilta lennolle pääsyn vastoin heidän tahtoaan. Jos matkustajan pääsy evätään lennolle vastoin hänen tahtoaan, voi matkustaja valita uudelleenreitityksen tai lipun hinnan palautuksen väliltä. Tämän lisäksi matkustajalla on oikeus asetuksen 7 artiklassa säädettyyn vakiokorvaukseen sekä tarvittaessa asetuksen mukaiseen huolenpitoon.

⁵² Broberg 2009, s. 730 alav. 16.

⁵³ Varney & Varney 2007, s. 174,175.

⁵⁴ KOM (2005) 46 lopullinen, s. 5.

2.3.2.2 Lennon peruuttaminen

Lennon peruuttaminen on ylivarausasetuksen mukaan kyseessä silloin, kun aikataulunmukainen lento, johon on ainakin yksi paikka varattu, ei toteudu. Matkustajille on asetustekstin mukaan taattu laajemmat oikeudet lennon peruuttamistilanteessa verrattuna lennon viivästyksiin, joten lentoliikenteen harjoittajilla on intressi luokitella tapahtuma ennemmin viivästykseksi kuin lennon peruuttamiseksi.⁵⁵

Ylivarausasetuksen perusteella matkustajalla on lennon peruuttamistilanteessa mahdollisuus valita uudelleenreitityksen tai lipun hinnan palauttamisen väliltä. Matkustaja voi valita uudelleenreitityksen mahdollisimman pian tai myöhemmin hänelle paremmin sopivana ajankohtana. Matkustajan valitessa uudelleenreitityksen on lentoyhtiö odotusaikana huolenpitovelvollinen ylivarausasetuksen mukaan. Uudelleenreititys voidaan järjestää muillakin kuljetusvälineillä, kuten esimerkiksi taksilla tai linja-autolla, kunhan matkan pituus on asianmukainen kuljetusvälineeseen nähden⁵⁶.

Peruuttamistilanteessa matkustaja voi lisäksi vaatia lentoyhtiöltä ylivarauksessa säänneltyä vakiokorvausta. Oikeutta vakiokorvaukseen ei kuitenkaan ole, mikäli lento on peruutettu poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi tai matkustajan on saanut tiedon lennon peruuttamisesta riittävän ajoissa.

2.3.2.3 Lennon viivästyminen

Ylivarausasetuksen kuudennessa artiklassa säännellään viivästytilanteista. Asetuksen mukaan viivästys on kyseessä, kun lentoyhtiö perustellusti arvioi olevan todennäköistä, että lento viivästyy aikataulun mukaisesta lähtöajastaan. Ylivarausasetuksessa ei ole kuitenkaan määritelty viivästymisen käsitettä tarkemmin, mistä voi aiheutua epäselvyyttä tietyissä tilanteissa⁵⁷. Myös Euroopan komissio kiinnitti tiedonannossaan huomiota siihen, että viivästymistä koskevan käsitteen määrittelemättömyys voi aiheuttaa epäselvyyttä liikenteenharjoittajan velvollisuuksista esimerkiksi yli 24 tunnin viivästymisten kohdalla.⁵⁸ Zoványin mukaan unionin tuomioistuimien tarkoittaa viivästymisellä

⁵⁵ Broberg 2009, s. 730.

⁵⁶ Answers to Questions on the application of Regulation 261/2004, s. 11.

⁵⁷ Broberg 2009, s. 730.

⁵⁸ KOM (2011) 174 lopullinen, s. 8.

tilannetta, jossa lento operoidaan aikataulun mukaan, mutta lennon alkuperäistä lähtöaikaa on siirretty myöhemmäksi.⁵⁹

Ylivarausasetuksen mukaan matkustaja ei ole oikeutettu viivästymisen perusteella vakiokorvaukseen kuten lennon peruuttamisen yhteydessä. Unionin tuomioistuin on kuitenkin luonut yhdistetyissä asioissa C-402/07 ja C-432/07 Sturgeon ym.⁶⁰ matkustajille oikeuden yli kolmen tunnin viivästymisten kohdalla samanlaiseen vakiokorvaukseen kuin lennon peruuttamisen yhteydessä. Oikeutta korvaukseen ei kuitenkaan ole, jos viivästymisen johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.

2.4 Lentoliikenteen harjoittajan vapaaehtoiset järjestelyt

Matkustajien kansainvälisiä ilmakuljetuksia suorittavat lentoyhtiöt katsoivat, että Varsovan sopimusjärjestelmään perustuva korvausvastuu ei ole matkustajien kannalta riittävä. Tämän vuoksi lentoyhtiöt ovat keskinäisin sopimuksin sitoutuneet ankarampaan vastuuseen, kuin mitä tietyt kansainväliset sopimukset edellyttävät.⁶¹

Esimerkkinä tällaisesta sopimuksesta on the International Air Transport Associationin⁶² (jäljempänä IATA) lentoliikenteen harjoittajien välinen sopimus matkustajien vastuusta, joka mahdollistaa muun muassa matkustajan ja liikenteenharjoittajan sopimisen Varsovan sopimusjärjestelmää korkeammasta korvausrajusta.⁶³ Rahdinkuljettajat voivat sopia jatkossakin yleissopimuksessa määrättyjä korvauksia suuremmista korvauksista matkatavaran osalta tai he voivat olla vetoamatta yleissopimuksen vastuusta vapautumisperusteisiin. Hallituksen esityksessä (HE 184/2002) esitettiin näkemys, että vapaaehtoisten järjestelyjen merkitys todennäköisesti vähenee sitä mukaa, kun Montrealin yleissopimuksen soveltamisala laajenee alueellisesti.⁶⁴ Hallituksen esityksen mukaan MYS:n tavoitteena oli luoda nykyaikainen, kohtuullisen korvaus-suojan takaaminen matkustajille.⁶⁵ Keskinarkaus huomauttaa asianmukaisesti, että

⁵⁹ Zoványi 2013, s. 143.

⁶⁰ Ks. Yhdistetyt asiat C-402/07 ja C-432/07 Sturgeon ym.

⁶¹ Keskinarkaus 2003, s.240. Ks. HE 184/2002, s. 8.

⁶² Kansainvälinen ilmakuljetusliitto.

⁶³ Keskinarkaus 2003, s.240. Ks. myös www.iata.org Intercarrier Agreement on Passenger Liability.

⁶⁴ HE 184/2002, s.8.

⁶⁵ HE 184/2002, s.8.

kaikkien valtioiden liittyminen MYS:een on epätodennäköistä, joten myös lentoliikenteen harjoittajien vapaaehtoisten järjestelyjen tarve säilyy.⁶⁶

Lentoliikenteen harjoittajien vapaaehtoisten järjestelyiden merkitys on vähentynyt MYS:en ja Euroopan unionin sääntelyn kehittymisen myötä. Vaikka vapaaehtoisilla järjestelyillä ei ole oikeudellista sitovuutta, niillä voidaan katsoa olevan merkitystä ennen kaikkea niiden valtioiden lentoliikenteessä, jotka eivät ole Montrealin yleissopimuksen osapuolia.

3 Sopimusperusteisen korvausvastuun tarkastelu

3.1 Yleistä

Tärkeimpiä sopimusperusteisen korvausvastuun käyttöyhteyksiä ovat tilanteet, joissa suoritusvelvollinen osapuoli ei täytä asianmukaisesti hänelle kuuluvia sopimusvelvoitteitaan. Vahingonkärsijällä on sopimusrikkomistilanteessa käytettävissään erilaisia oikeuskeinoja, joista vahingonkorvaus on yksi.⁶⁷ Vahingonkorvauksen avulla voidaan hyvittää monenlaisia sopimukseen perustuvia intressejä. Hemmon mukaan korvattavaksi voivat tulla esimerkiksi sopimusrikkomuksen aiheuttamat selvittely- ja reklamaatiokustannukset, sivullisella teetetystä oikaisusta aiheutuneet kulut, hinnanero katesopimukseen tai suorituksen markkina-arvoon nähden, tulon menetys tai muu sopimukseen perustuneesta luottamuksesta johtuva välillinen vahinko sekä virheen aiheuttama esine- tai henkilövahinko. Vahingonkorvausvelvollisuus voi syntyä sekä sopimuksen purkamisen yhteydessä että sopimuksen jäädessä voimaan. Korvausvastuu voi toimia yhtäaikaisena seuraamuksena sopimusrikkomuksen oikaisun kanssa silloin, kun vahingonkärsijälle aiheutuu oikaisusta huolimatta vahinkoa. Lisäksi muita maksuvelvollisuuden perustavia seuraamuksia sopimussuhteessa ovat sopimussakko, hinnanalennus sekä muut sovitut seuraamukset.⁶⁸

⁶⁶ Keskinarkaus 2003, s. 241, alav. 593.

⁶⁷ Hemmo 2006, s. 299.

⁶⁸ Hemmo 2003, s. 218.

Sopimusperusteista korvausvastuuta käytetään pääosin varallisuusvahinkojen korvaamiseen, vaikka joissakin tapauksissa sen perusteella voidaan hyvittää myös henkilö- ja esinevahinkoja. Ero deliktivastuuseen näkyy selvimmin varallisuusvahinkojen kohdalla, kun taas arvioitaessa henkilö- ja esinevahinkoja vahingonkorvausoikeudellisten vastuumuotojen välinen ero on useasti vähäinen.⁶⁹

Sopimusperusteisen korvausvastuun käyttöala on yhteydessä muihin käytettävissä oleviin oikeuskeinoihin⁷⁰. Virheen korjaaminen ja hinnanalennus ovat useasti primäärejä seuraamuksia suorituksen virheellisyytapauksissa suhteessa vahingonkorvaukseen.⁷¹ Virheen korjaamisen kohdalla tämä tarkoittaa sitä, että muut virhettä kompensoivat oikeuskeinot ovat yleensä käytettävissä silloin, kun suoritusvelvollinen jättää suorituksen korjaamatta. Vahingonkorvaus on virhetilanteissa usein ainoa oikeuskeino, jolla velkojalle voidaan hyvittää välillistä vahinkoa sekä muita aiheutuneita ylimääräisiä kustannuksia.⁷² Sopimussuhteissa vahingonkorvausta tarvitaan yleensä vain hyvittämään sopimusrikkomuksesta aiheutuneet ylimääräiset kustannukset⁷³.

Vahingonkorvauksen asemaan voi vaikuttaa myös sopimussakko, joka voi olla velkojalle tehokkaampi oikeuskeino sivuuttaen korvausvastuun. Sopimussakon ja vahingonkorvauksen käytölle ei ole samassa sopimusrikkomustilanteessa kuitenkaan kategorisia esteitä.⁷⁴ Hemmo katsoo sopimussakkoa usein käytettävän sen vuoksi, että velkoja voi saada sen avulla taloudellisen hyvityksen ilman aiheutuneen vahingon toteennäyttämistä. Sopimussakko toimii myös painostuskeinona, joka vaikuttaa silloinkin kun sopimusrikkomuksesta ei aiheudu vahinkoa, eikä vahingonkorvaus näin ollen aktualisoidu. Sopimussakon ja vahingonkorvauksen suhteeseen liittyy erityiskysymyksiä sen osalta, voiko velkoja vedota samanaikaisesti molempiin hyvitysmuotoihin ja onko sopimussakon enimmäismäärä myös vahingonkorvausvelvollisuuden yläraja.⁷⁵

Sopimusperusteinen korvausvastuu ei muodosta yhtenäistä normistoa ja sopimustyyppikohtaiset erot ovat paikoittain merkittäviä. Yhtenä esimerkkinä on kulluttajasopimukset, joita koskeva sääntely poikkeaa muuten vaikuttavista vastuusään-

⁶⁹ Hemmo 2006, s. 299.

⁷⁰ Hemmo 2006, s. 299.

⁷¹ Ståhlberg & Karhu 2013, s. 4. Hemmo 2005, s. 299.

⁷² Hemmo 2006, s. 299, 300.

⁷³ Ståhlberg & Karhu 2013, s. 43.

⁷⁴ Hemmo 2006, s. 300.

⁷⁵ Hemmo 2003, s. 220.

nöistä. Kuluttajasopimusten yksi tärkeä elementti on se, että lakiin perustuva sääntely on usein pakottavaa kuluttajan eduksi. Tällöin elinkeinonharjoittajan vastuuta ei voida pätevästi sopia lainsäädäntöä suppeammaksi.⁷⁶

3.2 Vastuuperusteiden kehitys

Sopimusperusteista korvausvastuuta koskevat vastuuperusteet ovat monimuotoistuneet kauppalaain ja tietyn sen jälkeen säädetyin lainsäädännön vuoksi. Ennen tätä muutosta sopimusoikeudessa johtavana vastuuperusteena pidettiin ekskulpaatiovastuuta, joka on käännettyyn todistustaakkaan perustuvaa tuottamuvastuuta.⁷⁷

Kauppalailla ja tietyillä sen jälkeen säädetyillä laeilla⁷⁸ korvausperusteeksi välittömien vahinkojen osalta säädettiin kontrollivastuu. Hemmo huomauttaa, että vastuu määräytyy KSL:n sopimustyypeissä, sähköntoimituksissa ja uusien asuntojen kaupassa niin sanotun poikkeuksettoman vastuun mukaan. Välillisten vahinkojen korvaaminen määräytyy tällöin tuottamuvastuun perusteella, mutta tuottamusta koskevan todistustaan jakaantumista ei voida Hemmon mukaan pitää kuitenkaan täysin selvänä. Tietyissä erityistilanteissa on totuttu katsomaan velallisen korvausvelvollisuuden perustuvan ankaraan vastuuseen.⁷⁹ Oman lisän toi 1990-luvulla kuluttajasopimuksia koskevan lainsäädännön uudistaminen, joka säädettiin sellaisista virhevastuuta koskevista normeista, jotka eivät Hemmon mukaan näytä tuntevan mitään vapautumisperusteita.⁸⁰

Vastuuperusteiden kehittämisessä, erityisesti kuluttajasopimusten osalta on nähtävissä sama kehitys kuin lentoliikennettä koskevissa EU:n asetuksissa. Lentoliikenteen harjoittajan vastuu lisääntyy matkustajan suojelun kasvaessa.

⁷⁶ Hemmo 2006, s. 300.

⁷⁷ Hemmo 2006, s. 300.

⁷⁸ Ks. Kuluttajansuojalain 5, 8 ja 9 luvut, SähkömarkkinaL, AsKauppaL 4 luku.

⁷⁹ Hemmo 2003, s. 220.

⁸⁰ Hemmo 2006, s. 300.

3.3 Poikkeukseton ja ankara vastuu

Kuluttajasopimuksissa yleistyi 1990-luvulla sääntely, jossa elinkeinonharjoittajan vastuu virheen aiheuttamista välittömistä vahingoista tehtiin tuottamuksesta riippumatonta vastuuta ankarammaksi siten, että elinkeinonharjoittajalla ei ole käytettävissä lainkaan vapautumisperusteita. Hemmon mukaan vastuuperustetta voidaan kutsua poikkeuksettomaksi vastuuksi.⁸¹ Poikkeukseton vastuu koskee muun muassa KSL:n 8 luvun kuluttajapalvelusopimuksia ja KSL:n 9 luvun elementtitoimituksia, minkä mukaan sopimuksen rikkoja on velvollinen korvaamaan suorituksessa olevan virheen aiheuttamat välittömät vahingot. Vastuu ei edellytä virheen lisäksi lisäperusteluita, eikä sopimuksen rikkoja voi vapautua vastuusta esimerkiksi ylivoimaisen esteen tai muun seikan perusteella.⁸²

Eräitä vastuutilanteita on oikeuskirjallisuudessa perinteisesti tarkasteltu ankarana vastuuna. Ankaralla vastuulla on kuitenkin keskeisempi asema sopimuksen ulkoisessa vastuussa verrattuna sopimusvastuuseen. Hemmo toteaa poikkeuksettoman vastuun säätämisen asettaneen ankaran vastuun tarpeellisuuden kyseenalaiseksi.⁸³

Ankara vastuussa vastuusta voi vapautua, joten kyse ei ole absoluuttisesta vastuusta⁸⁴. Ankaraan vastuuseen saattaa Hemmon mukaan liittyä defenssiperusteita, jotka poistavat korvausvastuun. Hemmo jakaa ankaran vastuun vapautumisperusteet kolmeen pääryhmään, ylivoimaisiin tapahtumiin, vahingonkärsijän myötävaikutukseen ja vahingon kohteen erityiseen vahinkoalttiuteen.⁸⁵

Ståhlberg ja Karhu katsovat, että ylivoimaisen esteen käsite voidaan ymmärtää ainakin kolmella tavalla. Ensimmäisessä vaihtoehdossa kyseessä on tapahtuma, joka ei johdu toiminnan harjoittajan, laitoksen haltijan tai henkilökunnan tuottamuksesta. Toiseksi se voidaan ymmärtää sanan varsinaisessa merkityksessä, jolloin edes ammattitaitoinen ja huolellinen ihminen ei sitä olisi voinut estää tai arvata. Kolmannessa vaihtoehdossa on

⁸¹ Hemmo 2006, s. 307. Ks. Hemmo 2003, s. 222, jossa todetaan, että poikkeukseton vastuu -käsite ei ole täysin vakiintunut kuvamaanaan kyseistä vastuuperustetta.

⁸² Hemmo 2006, s. 307. Hemmo 2003, s. 221, 222.

⁸³ Hemmo 2003, s. 223.

⁸⁴ Ståhlberg & Karhu 2013, s. 469. Virtanen 2011, s. 163.

⁸⁵ Hemmo 2006, s. 105.

kyse sellaisesta ylivoimaisesta tapahtumasta, joka ei ole yhteydessä siihen vaaraan, jonka vuoksi toiminta kuuluu ankaran vastuun piiriin.⁸⁶

3.4 Kontrollivastuu

Suomen kauppalakiin otettiin kontrollivastuun mukainen vastuuperuste käyttäen esikuvana United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods -yleissopimusta⁸⁷ (jäljempänä CISG). Kontrollivastuu ei ole kuitenkaan täysin esikuvansa CISG:n mukainen, koska kotimaisessa laissa kontrollivastuu on vain välittömät vahingot käsittävä korvausperuste, kun taas CISG:ssä ei tunneta tämänkaltaista käyttö-alarajoitusta, eikä siihen liittyvää vahinkolajierottelua. CISG:n kaltainen ratkaisu löytyy myös kansainvälisistä sopimusoikeuden periaatekokoelmista, UNIDROIT'in periaatteista ja Principles of European Contract law:sta.⁸⁸

Kauppalain mukainen kontrollivastuu koskee myyjän virhettä ja viivästystä. Kontrollivastuun mukainen vastuuperuste otettiin myöhemmin myös kuluttajansuojalakiin, jossa se käsittää pelkästään elinkeinonharjoittajan viivästysvastuun. Välittömien vahinkojen virhevastuu määräytyy poikkeuksettoman vastuun perusteella.⁸⁹

Kontrollivastuu on kansallisessa lainsäädännössä korvausperuste, mikä käsittää vain välittömät vahingot. Tästä johtuen kontrollivastuun käyttöön liittyy välittömien ja välillisten vahinkojen erottelu sekä tähän liittyvä kahden vastuuperusteen järjestelmä.⁹⁰ Vastuuperusteiden kaksijakoisuuden taustalla on ajatus, jonka mukaan kontrollivastuu on sopimuksen rikkojan kannalta rasittava vastuuperuste. Kontrollivastuun vallitessa vastuusta vapautuminen on mahdollista ainoastaan verraten poikkeuksellisissa tilanteissa.⁹¹ Välillisiä vahinkoja puolestaan arvioidaan tuottamusvastuun perusteella, minä ajateltiin kauppalakia säädettäessä tarkoittavan vaikeammin täyttyvää vastuuperustetta ja siten tasapainottavan kontrollivastuun tiukkuutta.⁹²

⁸⁶ Ståhlberg & Karhu 2013, s. 470.

⁸⁷ United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods, yleissopimus kansainvälistä tavarankuuppaa koskevista sopimuksista. Niin sanottu YK:n kauppalaki.

⁸⁸ Hemmo 2006, s. 301.

⁸⁹ Hemmo 2006, s. 301.

⁹⁰ Hemmo 2006, s. 301, 302.

⁹¹ Hemmo 2003, s. 228, 229. Ks Hemmo 2003, s. 229, alav. 18, jonka mukaan erityisesti Mestad on painottanut vastuuperusteen ankaruutta sekä epäillyt, ettei kontrollivastuu olisi velallisen kannalta edullisempää kuin ankara vastuu force majeure -poikkeuksin.

⁹² Hemmo 2006, s. 302.

Käytössä oleva kahden vastuuperusteen järjestelmä, välillisten ja välittömien vahinkojen erotteluineen on kohdannut runsaasti kritiikkiä niin Suomessa kuin Ruotsissakin. Sääntelylle ei löydy mitään kansainvälistä vertailukohtaa, eikä sen kaltaista sopimuskäytäntöjäkään juuri ole vallinnut. Rajanveto välillisiin ja välittömiin vahinkoihin on muodostunut rajatapausten kohdalla vaikeaksi. Hemmon mukaan voidaan myös kyseenalaistaa, onko ekskulpaatio-, ja kontrollivastuun ankaruudessa mainittavaa eroa.⁹³

Kontrollivastuussa sopimuksen rikkoja on vastuussa viivästyksestä tai virheestä aiheutuneesta vahingosta, ellei hän pysty osoittamaan sopimusrikkomuksen johtuneen vaikutusmahdollisuuksiensa ulkopuolella olevista seikoista. Näissä tilanteissa vahingot tulee jaotella välillisiin ja välittömiin, koska kontrollivastuu aiheuttaa tuottamuksesta riippumatta vastuun välittömistä vahingoista. Välillisten vahinkojen osalta vastuu edellyttää joko presumoitua tai näytettyä tuottamusta.⁹⁴

Hemmon mukaan kontrollivastuun vallitessa virhe tai viivästys aiheuttaa korvausvelvollisuuden jos sopimuksen rikkoja ei näytä vastuusta vapauttavia perusteita. Vastuun välttämiseksi sopimusrikkomuksen tulee esittää neljä kohtaa täyttävä selvitys. Selvityksen mukaan 1) sopimusrikkomuksen tulee johtua esteestä ja 2) kyseisen esteen on oltava sopimuksen rikkojan vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella. Sopimusrikkomuksen toiminnalle ja esteen laadulle on lisäksi erityisvaatimuksia. Esteen tulee olla sellainen, 3) että sopimusrikkomajalta ei voida sopimuksentekohetkellä kohtuudella edellyttää esteen huomioon ottamista ja 4) että hän ei ole voinut kohtuudella välttää, eikä voittaa esteen seurauksia.⁹⁵

Vapautuakseen vastuusta virheellisen suorituksen tai viivästyksen aiheuttaneen sopimusrikkomajan on näytettävä, että tunnusmerkit täyttävät este on ollut käsillä. Vastuun kannalta ratkaisevaa on kysymys suoritusesteestä. Suorituksen vaikeutuminen ei riitä, vaan kyse on oltava nimenomaisesta estymisestä.⁹⁶

Kontrollivastuussa sopimuksen rikkojalla on vaativa näyttötaakka. Näyttötaakan vaatimus perustuu ensinnäkin siihen, että 2 kohdan mukaista sopimuksen rikkojan vaiku-

⁹³ Hemmo 2006, s. 302.

⁹⁴ Ståhlberg & Karhu 2013, s. 45

⁹⁵ Hemmo 2006, s. 302. Hemmo 2003, s. 229.

⁹⁶ Hemmo 2003, s. 229.

tusmahdollisuutta tulkitaan pitkälle viedyllä tavalla. Kauppalain esitöissä esitetyt kannanotot ilmentävät ajattelua, jonka perusteella osittain fiktiivinenkin vaikutusmahdollisuus estäisi vapautumisen vastuusta. Hallituksen esityksessä (HE 93/1986) esteitä on luokiteltu sopimuksen rikkojan organisaation ulkoisiin ja sisäisiin esteisiin sillä oletuksella, että sopimuksen rikkojan työntekijöihin, raaka-aineisiin, koneisiin ja muihin yrityksen sisäisiin tekijöihin kytkeytyvät häiriöt olisivat aina hänen vaikutusmahdollisuuksien piirissä ja näin ollen ne eivät kelpaisi vapautumisperusteiksi.⁹⁷

Hemmon mukaan kyseessä on tietynlainen hypoteettisen kontrollin ajatus. Sopimuksen rikkojalla on luonnostaan vahingon kärsijää paremmat mahdollisuudet kontrolloida ja vaikuttaa omaa toimintaansa koskeviin järjestelyihin. Sopimusrikkomus voi kuitenkin juontaa juurensa myös sellaisista syistä, joiden faktinen kontrolloitavuus on vähäistä. Hemmo mainitsee esimerkkinä, että sopimuksen rikkojan mahdollisuudet selvittää hankkimansa tietojärjestelmän toimintaan liittyvät häiriöriskit saattavat olla usein järjestelmätoimittajan informaation varassa, jolloin sopimusrikkoman mahdollisuus kontrolloida järjestelmän häiriöitä voi tosiasiaassa olla suppea.⁹⁸

3.5 Ekskulpaatiovastuu ja muu tuottamusvastuu

Hemmon mukaan presumptiovastuuta eli ekskulpaatiovastuuta voidaan kuvata Taxellin tavoin epäsuoraksi tuottamusvastuuksi⁹⁹. Ekskulpaatiovastuun vallitessa korvauksen tuomitseminen ei suoritushäiriön jälkeen edellytä sopimuksen rikkojan toiminnan huolellisuuden arvioimista¹⁰⁰. Ekskulpaatiovastuussa tuottamusta tarkastellaan vain, mikäli sopimuksen rikkoja vetoaa tuottamuksen puuttumiseen.¹⁰¹ Ståhlberg ja Karhu katsovat, että ekskulpaatiovastuussa tuottamuksen olemassaolo presumoidaan yleensä jo pelkän suoritusvirheestä aiheutuneen vahingon perusteella. Vahingonkärsijän ei tarvitse osoittaa sopimuskumppanin huolimattomuutta. Vahingonkärsijän tulee näyttää vain vahinko, joka on sopimuskumppanin toimintaan syy-yhteydessä. Lähtökohtainen näyttötaakka tuottamuksesta tai tarkemmin sen puutteesta on vahingon aiheuttajalla.¹⁰²

⁹⁷ Hemmo 2006, s. 302.

⁹⁸ Hemmo 2006, s. 302, 303.

⁹⁹ Hemmo 2003, s. 234. Ks. Taxell 1972, s. 286.

¹⁰⁰ Hemmo 2003, s. 234.

¹⁰¹ Hemmo 2006, s. 304.

¹⁰² Ståhlberg & Karhu 2013, s. 44.

Kontrollivastuusta vapautuminen edellyttää Hemmon mukaan selvitystä tietyt kriteerit täyttävästä esteestä ja siitä, että kyseessä oleva este on faktisesti estänyt suorituksen. Ekskulpaatiovastuussa itse esteellä ei ole välttämätöntä merkitystä. Ratkaisevaa arvioinnissa on se, kykeneekö suoritusvelvollinen näyttämään menetelleensä huolellisesti velvoitetta täyttäessään.¹⁰³ Toisen määrittelytavan mukaan sopimuksen rikkojan on näytettävä vahingon johtuneen sellaisesta syystä, joka ei kuulu hänen vastuullensa. Näillä kahdella ekskulpaatiovastuun määrittelytavalla ei kuitenkaan ole juuri eroa ja niiden voidaan nähdä täydentävän toisiaan.¹⁰⁴ Huolellisuusnäyttö voi monesti edellyttää käytännössä selvitystä sellaisista suoritusvelvollisuudesta riippumattomista seikoista, joiden vuoksi sopimuksen rikkoja ei ole pystynyt täyttämään sopimusta asianmukaisesta toiminnastaan huolimatta¹⁰⁵.

Tyypillisiä sopimuksia, joissa ekskulpaatiovastuuta käytetään ovat henkilöön ja esineeseen kohdistuvat palvelusuoritukset. Lainsäädännöstä löytyy jonkin verran ekskulpaatiovastuuta koskevia säännöksiä. Vastuuperuste on yhdistetty esimerkiksi valmistarkkoihin ja useisiin kuljetusoikeudellisiin tilanteisiin.¹⁰⁶

Velallisen näyttövelvollisuuteen perustuva tuottamusvastuu on säädetty lainsäädännössä koskemaan erilaisia sopimustyyppisiä. Kuljetusoikeuden kannalta tärkeitä säännöksiä ovat muun muassa ValmismatkaL 23.1 §, IlmakuljetusL 20 § ja IlmakuljetussopimusL 21 §.¹⁰⁷ Näyttövelvollisuuden jakoa koskeva problematiikka aktualisoituu, kun vastuu välillisistä vahingoista määräytyy tuottamusvastuun perusteella. Kyseinen vastuusääntö vallitsee irtaimen kaupassa ja osittain sitä lähellä olevissa sopimustyypeissä, joissa korvausedellytykset välittömien vahinkojen osalta ovat kontrollivastuun mukaiset. Tällöin joudutaan kysymään, arvioidaanko tuottamuksen olemassaoloa ekskulpaatiovastuun perustella, vai onko todistustaakka kantajalla.¹⁰⁸

Ekskulpaatiovastuuseen yhdistyy laaja vastuu sopimuksen täyttämiseksi käytetyistä täytäntöönpanoapulaisista kontrollivastuun tavoin. Velallisen delegoidessa tietyn osan suorituksesta kolmannen tehtäväksi, velallinen ei vapaudu vastuustaan vetoamalla pel-

¹⁰³ Hemmo 2006, s. 304.

¹⁰⁴ Hemmo 2003, s. 237. Ks. Hemmo 1994, s. 11 viitteinen, jossa ekskulpaatiovastuun määrittelytavoista enemmän.

¹⁰⁵ Hemmo 2006, s. 304.

¹⁰⁶ Hemmo 2006, s. 304, 305.

¹⁰⁷ Hemmo 2003, s. 235.

¹⁰⁸ Hemmo 2006, s. 305.

kästään oman toimintansa huolellisuuteen. Täytäntöönpanoapulaisten osalta on esitettävä myös eskulpaationäyttö ennen kuin vastuun torjuminen on mahdollista. Kyseessä oleva vastuu täytäntöönpanoapulaista tai sopimusoikeudellinen isännänvastuu kattaa kaikkien itsenäisten yrittäjien tekemät virheet, jolloin vastuu on laajempaa kuin VahL 3 luvussa säädetty sopimuksenulkoisen isännänvastuu.¹⁰⁹ Sopimusoikeudellista laajaa isännänvastuuta on perusteltu sillä, että velallisen toiminnan organisointi, esimerkiksi tehtävien jako henkilökunnan ja ulkopuolisten yritysten välillä, ei vaikuta vastuuseen.¹¹⁰

Ekskulpaatiovastuuta on perusteltu erityisesti osapuolen näyttömahdollisuuksilla, suoritushäiriön olemassaololla ja kokemusperäisellä todennäköisyydellä. Mikäli vahingonkäräjällä olisi näyttövelvollisuus sopimusrikkojan tuottamuksesta, todistelua voitaisiin joutua usein kohdistamaan yritysorganisaation sisäisiin tapahtumiin tai sopimuksen rikkojan täyttämistoimen muuhun sisältöön. Vahingon käräjällä ei usein ole mahdollisuutta seurata yksityiskohtaisesti sopimusrikkojan valmistautumista suorituksiensa. Näin ollen vahingonkäräjällä ei välttämättä ole tietoa tekijöistä, jotka ovat johtaneet suorituksen virheellisyyteen. Vahingon käräjälle asetettu todistamisvelvollisuus voisi useasti johtaa siihen, että hänen korvausvaatimuksensa ei menestyisi.¹¹¹

Kaiken kaikkiaan eskulpaatiododistustaakaan usein suhtaudutaan painottamalla sen vahingon käräjän korvaussuojaa tehostavaa vaikutusta. Vahingon käräjälle sopimustavastuu on perinteisesti nähty edullisemmaksi vastuumuodoksi muun muassa eskulpaatiododistustaakan pääsääntöisen aseman vuoksi. Hemmo kuitenkin huomauttaa, että todistustaakan jaon periaatteellinen merkitys ei ole niin suuri kuin joskus annetaan ymmärtää. Olennaista on myös se, minkälainen näyttö hyväksytään todisteeksi tuottamuksen olemassaolosta tai sen puutteesta ja kuinka korkea näyttöarvo sille annetaan. Vahingonkäräjän ja vahingonaiheuttajan reaalinen suhde voidaan huomioida todistelukysymysten yhteydessä, jolloin vastuumuotojen periaatteellista eroa on mahdollista kaventaa tarpeen tullen.¹¹²

¹⁰⁹ Hemmo 2006, s. 306. Ks. Hemmo 2003, s. 239, jossa todetaan vahingonkorvauslain isännänvastuun kattavan vain työntekijän, virkamiehen, eräiden näihin rinnastettavien henkilöiden sekä työntekijään rinnastettavan itsenäisen yrittäjän aiheuttamat vahingot.

¹¹⁰ Hemmo 2003, s. 239, alav. 52.

¹¹¹ Hemmo 1998, s. 53, 54.

¹¹² Hemmo 1998, s. 55.

3.6 Kontrolli- ja ekskulpaatiovastuun ero

Hemmo huomauttaa sopimusoikeudellisten vastuuperusteiden määrän olevan osaksi harhaanjohtavaa, koska vastuuperusteiden eroavaisuus on tietyiltä osin vähäistä. Vähäistä erottuvuus on etenkin ekskulpaatiovastuun ja kontrollivastuun kohdalla. Kontrollivastuuta koskevat vastuuvapauden edellytykset määritellään KL:n 27 §:ssä. KL:n 27 §:n 1 momentin mukaan ostajalla on oikeus korvaukseen viivästyksen aiheuttamasta vahingosta. Oikeutta korvaukseen ei kuitenkaan ole, jos myyjä osoittaa viivästyksen johtuneen vaikutusmahdollisuuksiensa ulkopuolella olevasta esteestä, jota myyjän ei voida kohtuudella edellyttää ottaneen huomioon kaupantekohetkellä ja jonka seurauksia myyjä ei olisi voinut kohtuudella voittaa eikä välttää.¹¹³

Hemmon mukaan näin asetetun näyttövelvollisuuden sisältö ei juurikaan poikkea ekskulpaatiovastuusta. Muodollisesti eroa löytyy siinä, että kontrollivastuussa vastuuvapausnäytön tulee kohdistua suoritusesteeseen, kun ekskulpaationäytöksi riittää velallisen huolellisuuden osoittaminen.¹¹⁴

Vastuuperusteiden lukumäärää voitaisiin Hemmon esittämän mukaan karsia tulevassa lainsäädännössä. Mahdollista olisi luopua ekskulpaatiovastuun ja kontrollivastuun erottelusta, jolloin sopimusoikeuden yleiseksi vastuuperusteeksi voitaisiin ilmeisesti omaksua kontrollivastuu KL:n ja muiden tärkeiden sopimuslakien esimerkin mukaisesti.¹¹⁵

Hemmo perustelee kahdesta, lähes identtisestä vastuuperusteesta luopumista sillä, että ne johtavat vähäisiä poikkeuksia lukuun ottamatta samaan lopputulokseen. Näin ollen niiden vuorottelu lainsäädännössä vaikuttaa tarpeettomalta. Vastuuperusteiden yhtenäistämiseksi on kuitenkin KL:ssa yksi erottelua ylläpitävä seikka. KL:n mukaan vain välittömät vahingot korvataan kontrollivastuun perusteella kun taas välillisten vahinkojen korvaamisen edellytys on tuottamus. Ajatuksena lainsäädäntötekniikan taustalla on se, että vastuuperusteet ovat erilaisia ankaruudeltaan. Vastuuperusteiden sääntelyllä

¹¹³ Hemmo 1998, s. 43,44.

¹¹⁴ Hemmo 1998, s. 44. Ks. Hemmo 1994 s 116,117, jossa todetaan ekskulpaatiodistelun vaativan yleensä selvitystä jostakin odottamattomasta seikasta, joka vaikeuttaa suoritusta. Lisäksi vastuusta vapautumiseen johtavalle ekskulpaationäytölle on yleensä asetettu ankarat vaatimukset ja vastuusta vapautuminen on usein edellyttänyt selvitystä jostakin sopimuksen rikkojasta riippumattomasta suoritusesteestä tai muusta yllättävästä tapahtumasta.

¹¹⁵ Hemmo 1998, s. 45.

pyritään samalla rajoittamaan korvattavia vahinkoja, kun taas tätä ajattelutapaa ei juurikaan tunneta deliktivastuussa. Kyseenalaiseksi vastuuperuste-erottelua ylläpitävä lähtökohta käy silloin, jos välillisten vahinkojen korvaamisedellytyksenä olevaa tuottamusta arvioidaan käännetyn todistustaakan mukaan.¹¹⁶

3.7 Ylivarausasetuksen (EY) N:o 261/2004 vakiokorvausjärjestelmän problematiikka

Ylivarausasetuksen (EY) N:o 261/2004 mukaan lentoliikenteen harjoittaja voi olla velvollinen maksamaan matkustajalle vakiokorvauksen lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästyksen¹¹⁷ yhteydessä. Asetuksen mukaan lentoyhtiö voi vapautua vakiokorvausvelvollisuudestaan, jos se pystyy osoittamaan peruutuksen johtuneen poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellyttävät toimenpiteet olisi toteutettu.

Ylivarausasetuksen mukainen lentoliikenteen harjoittajan vastuu peruutusten ja pitkäaikaisten viivästyksen yhteydessä sekä siihen liittyvä vakiokorvausvelvollisuus eivät ole suoraan verrattavissa kansallisen tason sopimusvastuuperusteisiin. Sopimussuhteessa korvausvelvollisuus syntyy pääsääntöisesti kontrolli- tai ekskulpaatiovastuun perusteella, mutta myös ankara vastuu tunnetaan. Kontrollivastuussa vahingon aiheuttaja on vastuussa ellei hän osoita sopimusrikkomuksen aiheuttaneiden, vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella olevien esteiden olemassaoloa¹¹⁸. Ekskulpaatiovastuussa puolestaan vahingon aiheuttajan tuottamusta arvioidaan ainoastaan silloin, kun vahingon aiheuttaja väittää menetelleensä huolellisesti. Lähtökohtaisesti sopimuksen rikkoja voi torjua korvausvastuunsa osoittamalla toimineensa niin huolellisesti kuin häneltä voidaan odottaa.¹¹⁹

Poikkeuksellisia olosuhteita ei ole määritelty tarkasti ylivarausasetuksessa. Ne voivat syntyä esimerkiksi poliittisesti epävakaisissa oloissa, sääolosuhteiden ollessa lennon suorittamiseen sopimattomat, lentoturvallisuuden vaikuttavien puutteiden ilmetessä ja työtaistelutilanteissa. Vaikka poikkeuksellinen olosuhde olisi käsillä, se ei välttämättä

¹¹⁶ Hemmo 1998, s. 45,46.

¹¹⁷ Ks. yhdistetyt asiat C-402/07 ja C-432/07 Sturgeon ym, missä unionin tuomioistuin loi viivästyksen yhteydessä matkustajalle oikeuden samanlaiseen vakiokorvaukseen kuin lennon peruuttamistilanteessa.

¹¹⁸ Ståhlberg & Karhu 2013, s. 45.

¹¹⁹ Ks. esim. Virtanen 2011, s. 267, 268.

vapautaa lentoyhtiötä asetuksen mukaisesta vakiokorvausvelvollisuudesta. Kontrollivastuussa sopimusrikkooja vapautuu vastuusta, jos hän näyttää tunnusmerkit täyttävän esteen olleen käsillä¹²⁰. Näin ollen suoraa yhtäläisyyttä poikkeuksellisten olosuhteiden ja kontrollivastuun arviointiperusteissa ei ole. Ekskulpaatiovastuussa vastuusta vapautuminen ei edellytä sopimusrikkomuksen aiheuttaneen esteen arviointia, vaan kyse on enemmänkin vahingon aiheuttajan huolellisuuden arvioinnista. Näin ollen yhteneväisyys ekskulpaatiovastuun ja poikkeuksellisten olosuhteiden arviointiperusteissa on vähäistä.

Vakiokorvausvelvollisuudestaan vapautuakseen lentoyhtiön on poikkeuksellisten olosuhteiden lisäksi näytettävä, että näitä olosuhteita ei olisi voitu kohtuudella edellytettävillä toimenpiteillä välttää. Vakiokorvausvelvollisuudesta mahdollisesti vapauttava poikkeukselliset olosuhteet -arviointi on mielestäni lähempänä kontrollivastuuta kuin ekskulpaatiovastuuta, koska ekskulpaatiovastuussa pääpaino on sopimuksen rikkojan toiminnan huolellisuuden arvioinnissa. Kontrollivastuussa vastuun välttääkseen sopimusrikkomuksen tulee johtua esteestä, joka on sopimusrikkoojan vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella. Esteen tulee olla sellainen, että sopimusrikkoojalta ei voida kohtuudella edellyttää sen huomioimista sopimuksentekohetkellä, eikä hän ole voinut kohtuudella välttää eikä voittaa esteen seurauksia.

Vakiokorvausvelvollisuuden poistavia poikkeuksellisia olosuhteita voidaan arvioida myös suhteessa ankaran vastuun vapautumisperusteisiin. Ståhlberg ja Karhu katsovat, että ankarassa vastuussa vastuuta rajoitetaan osittain sen vuoksi, että vahinkoon on vaikuttanut jokin poikkeuksellinen syy, ylivoimainen este¹²¹. Hemmon jaottelusta ankaran vastuun vapautumisperusteista ylivoimaiset tapahtumat ovat lähimpänä poikkeuksellisia olosuhteita¹²². Hemmo toteaa ylivoimaisten tapahtumien tarkan sisällön vaihtelevan harjoitettavan toiminnan erityisominaisuuksien mukaan. Toiminnanharjoittajan vastuulle kuuluvat ainakin sellaiset poikkeukselliset tapahtumat, jotka ovat seurausta hänen toimintaansa liittyvistä tyypillisistä riskeistä.¹²³

Ankaran vastuun ja poikkeuksellisten olosuhteiden vapautumisperusteet eivät ole täysin samankaltaisia. Ylivarausasetuksen poikkeukselliset olosuhteet voivat olla kysees-

¹²⁰ Ks. jakso 4.4. jossa kontrollivastuusta tarkemmin.

¹²¹ Ståhlberg & Karhu, 2013, s. 469.

¹²² Ks. Hemmo 2006, s. 105, jossa ankaran vastuun vapautumisperusteista enemmän.

¹²³ Hemmo 2006, s. 105, 106.

sä lentoyhtiön vastuupiiriin kuuluvassa tilanteessa, jolloin lentoyhtiö vapautuu vakio-
korvausvelvollisuudestaan. Lentoyhtiön tulee tällöin osoittaa, että tilannetta ei olisi
voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi suoritettu.
Ongelmallista vastuusta vapautumisen arvioinnin kannalta on, että kohtuullisia toi-
menpiteitä ei ole määritelty ylivarausasetuksessa.

Ylivarausasetuksen poikkeukselliset olosuhteet ei suoraan vastaa myöskään force ma-
jeure -käsitettä, sillä ylivarausasetuksen valmistelutöiden aikana force majeure -käsite
muutettiin poikkeukselliseksi olosuhteiksi. Neuvoston mukaan muutos tehtiin juridisen
selvyyden vuoksi¹²⁴.

Poikkeuksellisten olosuhteiden epäselvä määrittely on saanut kritiikkiä. Matkustajilla
ei ole riittävästi tietoa siitä, milloin he ovat oikeutettuja vakiokorvaukseen, eikä lentoyhtiöillä
riittävästi varmuutta siitä, milloin he ovat vakiokorvausvelvollisia.¹²⁵ Lentoyhtiöiden
liiketoiminnan kannalta on taloudellisesti kannattavaa tulkita poikkeuksellisia
olosuhteita mahdollisimman laajasti, koska käsitteen määrittelemättömyys antaa tähän
mahdollisuuden.

Ylivarausasetuksen voimaantulon jälkeen on huomattu, että liikenteenharjoittajat pe-
rustelevat lennon peruuttamista useimmiten poikkeuksellisilla olosuhteilla. Liiken-
teenharjoittajat väittävät, että kielteisten kaupallisten vaikutusten vuoksi heillä ei ole
mitään syytä peruuttaa lentoja vapaaehtoisesti.¹²⁶

3.8 Liikenteenharjoittajan vastuu MYS:en mukaan

Lentoliikenteen harjoittajan velvollisuutena on toteuttaa kuljetussopimuksen mukainen
ilmakuljetus ilman vahinkoja ja viivästyksiä¹²⁷. Vahingon tai viivästyksen aktualisoi-
tuessa, lentoliikenteen harjoittajan on korvattava aiheutuneet vahingot. Varsovan so-
pimusjärjestelmän kehittyessä lentoliikenteen harjoittajan vastuu on muuttunut aiem-

¹²⁴ Ks. esim. Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, kohta 50.

¹²⁵ Varney & Varney 2007, s. 172.

¹²⁶ KOM (2007) 168 lopullinen, s. 7.

¹²⁷ Diederiks-Verschoor 2001, s. 72.

paa ankarammaksi.¹²⁸ Montrealin yleissopimuksen vaikutuksesta myös henkilövahinkojen korvausta koskeviin säännöksiin tehtiin merkittäviä uudistuksia¹²⁹.

3.8.1 Vastuu aika

Montrealin yleissopimuksen 17 artiklassa säännellään lentoliikenteen harjoittajan vastuujasta. MYS:en 17 artiklan mukainen vastuu aika kattaa matkustajan kuolemasta tai ruumiinvammasta aiheutuneet vahingot sillä edellytyksellä, että ne tapahtuvat ilma-aluksessa, ilma-alukseen noustessa tai siitä poistuessa. MYS:en 17 artiklaa on tulkittu siten, että lentoliikenteen harjoittajan pakottava vastuu koskee aikaa lähtöselvityksen jälkeen.¹³⁰ MYS:en mukainen vastuu kattaa näin ollen vahingot, jotka aiheutuvat matkustajalle lähtöportilta lentokoneeseen vievän kuljetuksen aikana tai lähtöportilta lentokoneeseen vievässä käytävässä. Näin ollen on selvää, että ennen lähtöselvitystä lentokentällä aiheutuva vahinko ei kuulu rahdinkuljettajan huolimattomuudesta riippumattoman vastuun piiriin.¹³¹

Korkeimman oikeuden (jäljempänä KKO) tapauksessa 1989:114 matkustaja liukastui muovipuulattialla lentoaseman sisätiloissa matkalla ulkomaanlentojen lähtöselvitykseen. Ilmailuhallituksen, joka oli asiassa vastaaja, mukaan kaatumista oli pidettävä matkustajan eli kantajan tuottamuksesta johtuvana, koska matkustaja ontui invaliditeettinsä vuoksi ja hän oli käyttänyt nahkapohjaisia kenkiä 3–3,5 senttimetrin koroilla. Turun raastuvanoikeus (nykyisin käräjäoikeus) ja hovioikeus hyväksyivät Ilmailuhallituksen perustelut. KKO puolestaan katsoi, että lentoasema on rakennettu yleisön käytettäväksi, jossa tulee huomioida eri tavalla liikkuvat ihmiset. Ilmailuhallituksen tulee lentoaseman ylläpitäjänä vastata siitä, että tilat on suunniteltu ja rakennettu yleisölle turvallisiksi. KKO katsoi, että lentoaseman lattia oli ollut niin liukas, että se ei vastannut yleiselle turvallisuudelle asetettuja vaatimuksia. KKO totesi, että mikään ei viitanut siihen, että kantaja olisi omalla huolimattomuudellaan vaikuttanut tapahtumaan, eikä kantajan ontuminen vähennä vastaajan vastuuta. KKO velvoitti vastaajan korvaamaan kantajalle aiheutuneen vahingon.

¹²⁸ Keskinarkaus 2003, s. 241. Ks. Grönfors 1989, s. 105.

¹²⁹ Sisula-Tulokas 2007, s. 291.

¹³⁰ Sisula-Tulokas 2007, s. 291.

¹³¹ HE 184/2002 s. 19.

3.8.2 Henkilövahingot

Montrealin yleissopimuksen 17 artiklassa henkilövahingoista käytetään ilmaisua kuolema tai ruumiinvamma. Sanamuodosta huolimatta se kattaa Sisula-Tulokkaan mukaan myös vahingonkorvauslain 412/1974 (jäljempänä VahkL) mukaan korvattavat psyykkiset vahingot, vaikka niillä ei olisi suoraa, fyysistä yhteyttä vahinkoon.¹³² Varsovan sopimusjärjestelmästä löytyvää vastaavaa määräystä tulkittaessa useat sopimusvaltiot ovat katsoleet, että rahdinkuljettaja on velvollinen suorittamaan korvausta ruumiinvammasta ja siihen liittyvästä psyykkisestä vahingosta. Epäselväksi on kuitenkin jäänyt, onko ruumiinvammaan liittymätön psyykkinen vahinko korvattava vahinko Varsovan sopimusjärjestelmän mukaan. Montrealin yleissopimuksen hyväksynyt konferenssi ilmaisi kantansa yksimielisessä lausumassaan, jossa todetaan, että psyykkisistä vahingoista myönnetään korvauksia joissakin valtioissa ja oikeuskäytäntö on kehitymässä tällä alueella. Raportin mukaan Montrealin yleissopimuksen tarkoituksena ei ole vaikuttaa voimassa olevaan ja edelleen kehittyvään oikeuskäytäntöön huomioiden myös muiden oikeudenalojen kuin kansainvälisen ilmakuljetuslainsäädännön kehityksen. Lausuma hyväksyttiin sen varmistamiseksi, että sopimusvaltiot voivat jatkossakin tulkita aiempaa laajemmin ruumiinvamma-käsitettä.¹³³

Keskinarkauksen mukaan MYS:en epäkohtana voidaan pitää sitä, että siinä ei päästy yhteisymmärrykseen siitä, onko lentoliikenteen harjoittaja vastuussa myös fyysisiin vammoihin liittymättömistä aineettomista henkilövahingoista, eli psyykkisistä henkilövahingoista¹³⁴. Keskinarkaus käsittelee hyvin myös MYS:n 17 artiklaan liittyvää problematiikkaa. Koska MYS:en 17 artiklan nojalla korvattavien vahinkojen piiri määräytyy pääosin sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaan, siitä aiheutuu ongelmia erityisesti kansainvälisten lentojen kohdalla. Tällöin lentomatrustaja on riippuvainen siitä, miten kulloinkin toimivaltainen tuomioistuin tulkitsee yleissopimuksen 17 artiklaa.¹³⁵

Sovellettava kansallinen lainsäädäntö määrää pääsääntöisesti MYS:en nojalla korvattavien vahinkojen piirin. Suomen osalta ei katsottu perustelluksi poiketa vallitsevasta vahingonkorvausoikeudellisesta lähtökohdasta, jonka mukaan vahingonaiheuttajan on

¹³² Sisula-Tulokas 2007, s. 292.

¹³³ HE 184/2002, s. 18,19.

¹³⁴ Keskinarkaus 2003, s. 266, 267.

¹³⁵ Keskinarkaus 2003, s. 270.

korvattava vahingonkärsijälle aiheutunut henkilövahinko. Henkilövahingoksi katsotaan muun muassa psyykkisen terveydentilan häiriö, joka voidaan näyttää toteen lääketieteellisin keinoin. Psyykkisen vahingon korvattavuuden arvioinnissa ei ole merkitystä, onko psyykkisen vahingon kärsinyt samassa yhteydessä myös fyysisen vahingon. Jos MYS:en soveltamisalaan kuuluvassa korvausasiassa sovellettavaksi tulee Suomen laki, pelkkä psyykinen vahinko on korvattava, jos se on todennettavissa lääketieteellisin keinoin ja muut korvausvastuun edellytykset täyttyvät.¹³⁶

Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen mukaisen korvausvastuun syntymisen edellytyksenä on, että vahingon on aiheuttanut onnettomuus. Korvausvastuuta ei katsota syntyvän jos vahinko johtuu luonteenomaisesti ilmakuljetukseen liittyvistä, sinänsä vaarattomista olosuhteista. Lentoliikenteen harjoittaja ei ole vastuussa esimerkiksi pelkotilasta, joka on aiheutunut voimakkaan turbulenssin aiheuttamista ilma-kuopista, vaikka pelkotila olisi joissakin tapauksissa luokiteltavissa henkilövahingoksi.¹³⁷

3.8.3 Lentoliikenteen harjoittajan vahingonkorvausvastuun peruste

Lentoliikenteen harjoittajan vahingonkorvausvastuun peruste on sidottu korvausmäärän suuruuteen MYS:en korvaussääntöjen mukaan. Rahdinkuljettajan vastuu on joko tuottamusvastuuta tai huolimattomuudesta riippumatonta vastuuta. Rahdinkuljettaja on matkustajalle aiheutuvasta henkilövahingosta huolimattomuudesta riippumattomassa, eli ankarassa vastuussa enintään 100 000 Special Drawing Rightsin¹³⁸ (jäljempänä SDR) suuruudesta vahingosta. Rahdinkuljettaja ei voi vapautua tästä vastuusta esimerkiksi vetoamalla siihen, että vahinko on aiheutunut pelkästään kolmannen henkilön laiminlyönnistä tai teosta. Rahdinkuljettajan ainoa mahdollisuus vapautua tästä vastuusta kokonaan tai osittain on se, että hän pystyy näyttämään vahingon syyksi matkustajan oman myötävaikutuksen MYS:en 20 artiklan mukaisesti.¹³⁹

¹³⁶ HE 184/2002 s. 19.

¹³⁷ HE 184/2002 s. 19. Ks. Sisula-Tulokas 2007, s. 292.

¹³⁸ Special Drawing Rights. SDR on kansainvälinen keinotekoinen rahayksikkö, jonka yksikkö määräytyy valuuttakoriperiaatteen mukaisesti sisältäen elementtejä tärkeistä maailmankaupan valuutoista. Ks. Sisula-tulokas 2007, s. 76.

¹³⁹ Sisula-Tulokas 2007, s. 292, 293.

3.8.4 Tuottamusvastuu

Sisula-Tulokkaan mukaan 100 000 SDR:n rajan ylittävän vahingon vastuu perustuu tuottamusvastuuseen, jossa todistustaakka on käännetty. Vastuusta vapautuakseen rahdinkuljettajan on kyettävä osoittamaan toimineensa huolellisesti tai näytettävä, että vahinko on aiheutunut yksinomaan kolmannen osapuolen laiminlyönnistä tai huolimattomuudesta. Rahdinkuljettajille asetetut korkeat huolellisuusvelvoitteet huomioiden käännetty todistustaakka tarkoittaa käytännössä sitä, että rahdinkuljettaja voi vapautua korvaamasta yli 100 000 SDR:n ylittävän vahingon osan hyvin poikkeuksellisesti.¹⁴⁰ Esimerkkinä Sisula-Tulokas mainitsee ennalta arvaamattomat, vaikeasti estettävät terroristi-iskut, jotka voisivat johtaa vastuusta vapautumiseen vahingon ylittäessä 100 000 SDR:n rajan.¹⁴¹

Lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuun perusteiden määräytymiseen ei sinänsä vaikuta vahinkoa kärsineen korvausvastuun suuruus. Mikäli korvausvaatimus ylittää 100 000 SDR:ia, voi rahdinkuljettajan korvausvastuu määräytyä osittain MYS:en 21 artiklan 1 kappaleen eli ankaran vastuun mukaan ja osittain MYS:en 21 artiklan 2 kappaleen eli tuottamusvastuun mukaan. Jos rahdinkuljettaja pystyy näyttämään toimineensa huolellisesti, hän vapautuu korvaamasta sen osan, joka ylittää 100 000 SDR:ia.¹⁴²

3.8.5 Vahingonkärsijän myötävaikutus

Montrealin yleissopimuksen 20 artiklassa säännellään vahinkoa kärsineen myötävaikutuksesta rahdinkuljettajan korvausvastuuseen. Vahinkoa kärsineelle tulevaa korvausta voidaan alentaa kun hänen oma laiminlyöntinsä tai huolimattomuutensa on ollut aiheuttamassa vahinkoa. Koko vahingonkorvauksen epääminenkin on mahdollista, mikäli vahingon voidaan katsoa kokonaisuudessaan aiheutuneen vahingonkärsijän myötävaikutuksesta. Vahingonkärsijän moitittava menettely voidaan huomioida vahingonkorvausta alentavana seikkana, vaikka vahingonkorvaus ei tulisi maksettavaksi hänelle itselleen. Esimerkiksi elatuksenmenetyksestä suoritettavaa korvausta voidaan alentaa surmansa saaneen myötävaikutuksen perusteella, vaikka korvaus suoritetaan surmansa

¹⁴⁰ HE 184/2002, s. 21.

¹⁴¹ Sisula-Tulokas 2007, s. 293.

¹⁴² Sisula-Tulokas 2007, s. 293. HE 184/2002, s. 21.

saaneen elatuksen varassa olleille henkilöille. MYS:en 20 artiklassa todetaan nimenomaisesti, että matkustajan myötävaikutus voi vaikuttaa rahdinkuljettajan korvausvastuuseen, vaikka kyseessä on MYS:en 21 artiklan 1 kappaleen mukainen ankaraan vastuuseen perustuva, enintään 100 000 SDR:n suuruinen korvaus.¹⁴³

Sisula-Tulokas mainitsee kaksi kouluesimerkkiä matkustajan myötävaikuttavasta tuotantamuksesta. Ensimmäisenä esimerkkinä on lentokoneen rappusilta putoava päihtynyt matkustaja. Toinen esimerkki koskee matkustaja, joka ei kiinnitä kehotuksista huolimatta turvavyötään, minkä seurauksena hän loukkaantuu. Näissä tapauksissa korvausta tulee sovittaa, ja olosuhteista riippuen koko korvauksen epääminenkin on mahdollista.¹⁴⁴

3.8.6 Viivästysvahingot

Viivästysvahinkojen osalta Sisula-Tulokas toteaa lentoliikenteen harjoittajan vastuun perustuvan MYS:n 19 artiklan, IKL 20 §:n ja IKSL 20 §:n mukaan edelleen ekskulpaatiovastuulle.¹⁴⁵ Keskinarkaus puolestaan katsoo MYS:en 19 artiklan ja IKL 20 §:n mukaisen vastuun olevan viivästysvahinkojen osalta kontrollivastuuta¹⁴⁶. Keskinarkauksen mukaan kontrollivastuuta voidaan pitää lentoliikenteen harjoittajan kannalta ankarampana vastuuperusteena, minkä vuoksi se vastaa paremmin nykykehitystä, jossa liikenteenharjoittajien vastuu on muuttunut aiempaa ankarammaksi¹⁴⁷.

Ekskulpaatiovastuun mukaan korvausta vaativa on velvollinen näytön aiheutuneesta vahingosta ja siitä, että vahingon voidaan katsoa olevan kohtuudella ennakoitavissa olevassa syy-yhteydessä itse viivästyksen. Sisula-Tulokas mainitsee esimerkkinä korvattavasta vahingosta jatkoyhteyden menettämisestä aiheutuvat lisäkustannukset. Lentoliikenteen harjoittaja vapautuu vastuusta näyttämällä, että hänen puolellaan on ryhtydytty kaikkiin sellaisiin toimenpiteisiin vahingon välttämiseksi, mitä on voitu kohtuu-

¹⁴³ HE 184/2002 s. 20, 21.

¹⁴⁴ Sisula-Tulokas 2007, s. 294.

¹⁴⁵ Sisula-Tulokas 2007, s. 294. Ks. Hemmo 1997 s. 263, 264, jossa Hemmo katsoo IKL 20 §:n ja IKSL 21 §:n mukaisen vastuun olevan ekskulpaatiovastuuta, josta vapautuakseen lentoliikenteen harjoittajan tulee näyttää menetelleensä huolellisesti tai vaihtoehtoisen määrittelytavan mukaan lentoliikenteen harjoittajan tulee näyttää vahingon johtuneen sellaisesta syystä, joka ei kuulu hänen vastuulle.

¹⁴⁶ Keskinarkaus 2003, s. 241, 242.

¹⁴⁷ Keskinarkaus 2003, s. 242, alav. 597.

della edellyttää, tai että näihin toimenpiteisiin on ollut mahdotonta ryhtyä.¹⁴⁸ Lentoturvallisuuden varmistamiseen liittyvät ilmailuviranomaisen määräykset voisivat olla sellaisia syitä, jotka vapauttaisivat lentoliikenteen harjoittajan vastuusta.¹⁴⁹

MYS:ssa ja Varsovan sopimusjärjestelmässä ei ole määritelty keitä lentoliikenteen harjoittajan palveluksessa olevilla apulaisilla tai henkilöillä tarkoitetaan. Keskinarkaus katsoo, että esimerkiksi koneen lentovalmiudesta huolehtivat mekaanikot ja muut henkilöt voitaneen katsoa lentoliikenteen harjoittajan apulaisiksi riippumatta siitä, ovatko he lentoyhtiön työntekijöitä vai eivät.¹⁵⁰

4 Poikkeuksellisia olosuhteita koskeva oikeuskäytäntö

4.1 Tekniset viat

4.1.1 Asia C-396/06 Kramme vastaan SAS

4.1.1.1 Asian tausta, tosiseikat ja asetuksen tulkinta

Scandinavian Airlines (jäljempänä SAS, vastaaja) peruutti lennon, jonka oli tarkoitus lähteä 27.2.2005 Pariisista Kööpenhaminaan kello 20.45. Kramme nosti kanteen SAS:ia vastaan ja vaati lennon peruuttamisen aiheuttamien kulujen korvaamista ja ylivarausasetuksen (EY) N:o 261/2004 mukaista vakiokorvausta itselleen ja kolmelle matkakumppanilleen.¹⁵¹ SAS korvasi peruuttamisesta aiheutuneet kulut, mutta kieltäytyi maksamasta ylivarausasetuksen mukaista korvausta. SAS väitti peruuttamisen johtuneen teknisistä vioista lennolle tarkoitettussa koneessa, joten SAS:in mukaan kyseessä olivat ylivarausasetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaiset poikkeukselliset olosuhteet.¹⁵²

Ennakkoratkaisukysymyksistä julkisasiamies Sharpston toteaa, että lentoyhtiöiden ei edellytetä todella toteuttavan kaikkia kohtuudella edellytettäviä toimenpiteitä, kuten kansallisen tuomioistuimen esittämät kysymykset antoivat ymmärtää. Lentoyhtiön on

¹⁴⁸ Sisula-Tulokas 2007, s. 294.

¹⁴⁹ Sisula-Tulokas 2007, s. 294.

¹⁵⁰ Keskinarkaus 2003, s. 241, alav. 596.

¹⁵¹ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, kohdat 17,18.

¹⁵² Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, kohta 19.

osoitettava, ettei tilannetta olisi voitu välttää, vaikka lentoyhtiö olisi toteuttanut kaikki toimenpiteet.¹⁵³

Toiseksi julkisasiamies Sharpstonin mukaan kansallisen tuomioistuimen esittämät kysymykset antavat ymmärtää, että peruutuksen on oltava se seikka, joka on mahdoton välttää. Sharpstonin mukaan ylivarausasetuksen 5 artiklan 3 kohdan rakenteen perusteella on selvää, erityisesti ”joita”-relatiivipronominin sijainnista lauseessa johtuen, että sanat ”ei olisi voitu” viittaavat ”poikkeuksellisiin olosuhteisiin”.¹⁵⁴ Perusteluksi Sharpston toteaa, että kaikissa kieliversioissa on samanlainen lauserakenne, millä aseetus on annettu¹⁵⁵.

Sharpston kiinnittää huomioita ylivarausasetuksen 5 artiklan 3 kohdan poikkeuksellisten olosuhteiden ja force majeure -käsitteen rakenteen eroavaisuuteen. Force majeure on määritelty neuvoston direktiivin 90/314/ETY matkapaketeista, pakettilomista ja pakettikiertomatkoista 4 artiklan 6 kohdan toisessa alakohdassa seuraavasti: ”ylivoimainen este eli sellaiset epätavalliset ja ennalta arvaamattomat seikat, joihin se osapuoli, joka vetoaa niihin, ei voi vaikuttaa ja joiden seurauksia hän ei kaikkea huolellisuutta noudattamalla olisi voinut välttää”.¹⁵⁶

Neuvoston direktiivin 90/314/ETY mukaisessa force majeure -käsitteessä on sanamuodon mukaan kyse epätavallisista ja ennalta arvaamattomista seikoista joihin vetoava ei voi vaikuttaa. Ylivarausasetuksen 5 artiklan 3 kohdassa puolestaan todetaan, että liikenteenharjoittaja voi vapautua vakiokorvausvelvollisuudestaan jos peruutus johtuu olosuhteista, jotka ovat poikkeuksellisia. Korvausvastuusta vapautuminen edellyttää lisäksi, että näitä poikkeuksellisia olosuhteita ei olisi voitu välttää kohtuudella edellytettävään toimenpitein.

Julkisasiamies Sharpstonin mukaan ennen ennakkoratkaisukysymyksiin vastaamista on tärkeä määritellä ylivarausasetuksen 5 artiklan 3 kohdan tehtävä ja tarkoitus. Ase-

¹⁵³ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, kohta 25.

¹⁵⁴ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, kohta 26.

¹⁵⁵ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, alav. 13.

¹⁵⁶ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, alav. 16. Ks. esim. asia C-105/02, kohta 89, jonka mukaan ylivoimaisen esteen käsite on ymmärrettävä vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan ennalta arvaamattomina ja epätavallisina olosuhteina, joihin vetoavan ei ole ollut mahdollista vaikuttaa ja joiden seurauksia ei olisi voitu kaikesta noudatetusta huolellisuudesta huolimatta välttää.

tuksessa olevan johdanto-osan mukaan asetuksen tarkoituksena on varmistaa lentomatkustajien suojelun korkea taso ja parantaa lentomatkustajien oikeuksia.¹⁵⁷

Ylivarausasetuksen 5 artiklan 3 kohdan suppeaa tulkintaa tukee se, että kysymyksessä on poikkeus matkustajan oikeudesta vakiokorvaukseen. Vaikka ylivarausasetuksen tarkoituksena on varmistaa matkustajien suojelun korkea taso, siinä myös rajoitetaan korvaukseen oikeuttavia tilanteita. Asetuksen vakiokorvausmäärät eivät ole kohtuuttoman suuria, mikä puoltaa Sharpstonin mukaan poikkeuksellisten olosuhteiden suppeaa tulkintaa.¹⁵⁸

4.1.1.2 Kohtuudella edellytettävät toimenpiteet

Sharpstonin mukaan kansallisen tuomioistuimen arvioitavaksi jää, olisiko kohtuudella edellytettävillä toimenpiteillä, mikäli ne olisi suoritettu, voitu estää joko alkuperäisen lentokoneen käytöstä poistaminen tai se, että korvaavaa lentokonetta ei ollut käytettävissä.¹⁵⁹

Arvioitaessa niitä kohtuudella edellytettäviä toimenpiteitä, joihin lentoyhtiö olisi voinut ryhtyä teknisten ongelmien välttämiseksi, SAS viittaa lentokoneen määräaikaistarkastuksia ja kunnossapitoa koskeviin lakeihin sääntöihin. Sharpston huomauttaa, että lentokelpoisuuden ja lentoturvallisuuden varmistamiseksi lentokoneiden kunnossapito on tarkasti säädeltyä.¹⁶⁰ On kohtuutonta odottaa lentoyhtiön suorittavan ylimääräisiä tarkistuksia tai huoltotoimenpiteitä, kun huomioidaan se taso, jota lentoturvallisuutta koskevilla säännöillä tavoitellaan. Näin ollen kohtuudella edellytettävät toimenpiteet teknisten ongelmien välttämiseksi tarkoittavat Sharpstonin mukaan lentokoneen tarkastus- ja huolto-ohjelman oikea-aikaista ja asianmukaista noudattamista. Kansallisen tuomioistuimen ratkaistavaksi jää, olisiko edellä mainituilla toimenpiteillä voitu tosiasiassa estää ongelman syntyminen.¹⁶¹

Teknisen vian havaitsemisen jälkeen kohtuudella edellytettävänä toimenpiteinä

¹⁵⁷ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, kohdat 34,35.

¹⁵⁸ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, kohta 37.

¹⁵⁹ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, kohta 42.

¹⁶⁰ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, kohta 44.

¹⁶¹ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, kohta 45.

Sharpston pitää yritystä määrittää ja korjata ongelma ilman koneen poistamista käytöstä. Sharpston huomauttaa, ettei tarkoita edellä mainitulla toimenpiteellä lentoturvallisuuden vaarantamista. Toimenpiteiden kohtuullisuuden arviointi riippuu aina olosuhteista, esimerkiksi sopivan huoltohenkilökunnan saatavuudesta kyseessä olevalle kentälle. Kun kohtuudella edellytettävät toimenpiteet on määritelty, kansallisen tuomioistuimen olisi ratkaistava, olisiko näiden toimenpiteiden avulla tosiasiaassa voitu välttää kyseisen koneen poistaminen käytöstä korjausta varten.¹⁶²

Niiden tilanteiden välttämiseksi, missä korvaavaa lentokonetta ei ole saatavilla, Sharpstonin mukaan kohtuudella edellytettävänä toimenpiteinä voidaan pitää lentoyhtiön riittävää varautumista kyseisiin tilanteisiin¹⁶³. Butler katsoo, että kohtuudella edellytettävien toimenpiteiden laajentaminen koskemaan vaihtoehtoista lentokonetta saattoi olla yllätys ilmailualalle¹⁶⁴.

4.1.1.3 Poikkeukselliset olosuhteet

Butler yhtyy Sharpstonin tulkintaan ylivarausasetuksen 5 artiklan 3 kohdan edellytyksistä. Kyseinen säännös edellyttää, että peruutuksen aiheuttamia olosuhteita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikkia kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi suoritettu ja toiseksi siitä, että nämä olosuhteet ovat poikkeuksellisia.¹⁶⁵ Sharpston tulkitsee nämä erillisiksi ja kumulatiivisiksi osiksi poikkeuksellisten olosuhteiden määritelmää. Määritelmän jälkimmäisen osan tulkitseminen ensimmäisen osan selitykseksi tekisi poikkeuksellinen-sanasta tarpeettoman ja antaisi ymmärtää, että se tarkoittaa samaa kuin väistämätön.¹⁶⁶

Julkisasiamies Sharpston toteaa, että ylivarausasetuksessa ei määritellä poikkeukselliset olosuhteet -käsitettä ja johdanto-osan 14 perustelukappaleessa annetaan ainoastaan esimerkkejä poikkeuksellisista olosuhteista. Asetuksessa ei myöskään anneta ymmärtää, että kyseessä olisi ammattitermi. Sharpstonin mukaan vaikuttaa tarkoituksenmukaiselta ymmärtää sana poikkeuksellinen sen kirjaimellisessa merkityksessä, mikä tarkoittaa tavallisuudesta poikkeavaa. Kaupallisessa kontekstissa sillä taas tarkoitetaan

¹⁶² Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, kohta 46.

¹⁶³ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, kohta 47.

¹⁶⁴ Butler 2008, s. 9.

¹⁶⁵ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, kohta 48. Butler 2008, s. 9.

¹⁶⁶ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, kohta 48.

tapahtumia, joita tavallisessa liiketoiminnassa ei ilmene.¹⁶⁷ Ylivarausasetuksen valmisteluasiakirjat tukevat myös kirjaimellista tulkintaa. Force majeure -käsite muutettiin poikkeukselliseksi olosuhteiksi valmistelutöiden aikana. Yhteisessä kannasta löytyvän neuvoston toteamuksen mukaan muutos tehtiin juridisen selvyuden vuoksi.¹⁶⁸

Arvioitaessa alkuperäisen lentokoneen käytöstä poistamista, ylivarausasetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleessa annetaan ymmärtää, että tekniset ongelmat voidaan joskus katsoa poikkeukselliseksi olosuhteiksi. Kirjallisia huomautuksia esittäneet osapuolet ovat samaa mieltä siitä, että tämän kaltaiset tekniset ongelmat voivat olla odottamattomia lentoturvallisuuteen vaikuttavia puutteita. Tekniset ongelmat voivat vaikuttaa lentokoneen lentokelpoisuuteen ja lentokelpoisuus on olennainen osa lentoturvallisuutta.¹⁶⁹ Tämän vuoksi Sharpston katsoo, että sellaiset tekniset ongelmat, joiden vuoksi lentokone tulee ottaa pois käytöstä, eivät tarkoita automaattisesti sitä, että ne jäisivät käsitteen poikkeukselliset olosuhteet ulkopuolelle.¹⁷⁰

Tästä ei kuitenkaan seuraa automaattisesti, että jokainen tekninen ongelma olisi luettava tähän kategoriaan. Ylivarausasetuksen 5 artiklan 3 kohtaa on tulkittava suppeasti. Lisäksi se tosiseikka, että johdanto-osan 14 perustelukappaleessa luetteloidut tapahtumat saattavat olla tällaisia olosuhteita, tarkoittavat Sharpstonin mukaan, että kansallisen tuomioistuimen on tehtävä tapauskohtainen arviointi.¹⁷¹

Teknisiä vikoja arvioidessaan SAS toteaa, että ne kuuluvat olennaisesti lentokoneen monimutkaiseen kokonaisuuteen ja äärimmäisiin olosuhteisiin, joissa lentokoneet operoivat. Julkisasiamies Sharpston pitää olennaisena SAS:in huomautuksissa sitä, että SAS katsoo kaikkien ongelmien, joita ei voida tavallisella rutiinitarkastuksella ja kunnossapidolla estää, olevan odottamattomia lentoturvallisuuteen vaikuttavia puutteita. Komissio puolestaan katsoo teknisen ongelman luonteen, merkityksen ja toistuvuuden ratkaisevan sen, onko kyseessä poikkeukselliset olosuhteet.¹⁷²

¹⁶⁷ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, kohta 49. Ks. asia C-48/98, kohta 77, jossa poikkeuksellisilla olosuhteilla tarkoitetaan tapahtumia, joita jokainen taloudellinen toimija ei normaalisti kohdata toiminnassaan.

¹⁶⁸ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, kohta 50.

¹⁶⁹ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, kohta 51.

¹⁷⁰ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, kohta 52.

¹⁷¹ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, kohta 53.

¹⁷² Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, kohdat 55, 56.

Julkisasiamies Sharpston katsoo olevan tärkeää erottaa tekniset viat yleensä ja jokin tietty tekninen vika. On yleisesti tiedossa, että lentokoneiden tekniset viat eivät ole harvinaisia ja SAS huomauttaa niiden kuuluvan koneen tavalliseen toimintaan ja luonteeseen. Teknisiä vikoja voidaan odottaa tapahtuvan, vaikka ajankohtaa ei voida tietää tarkasti. Turvallisuusnäkökohtien valossa viallisen koneen käytöstä poistaminen on suhteellisen tavallista. Tästä Sharpston toteaa, että tällaisten vikojen esiintymistä ei voida yleensä ottaen pitää poikkeuksellisenä. Viat ovat tavallinen osa lentoyhtiön toimintaa ja niihin on mahdollista varautua taloudellisesti ja myös muilla tavoin. Tämän vuoksi julkisasiamies Sharpston ei hyväksy, että ne yleisesti ottaen olisivat lentoturvallisuuteen vaikuttavia puutteita.¹⁷³

Sharpstonin mukaan teknisen vian odottamaton ajoituskaan ei ole riittävä syy siihen, että jokin tietty vika voidaan katsoa poikkeukselliseksi tai että se kuuluisi odottamattomien lentoturvallisuuteen vaikuttavien ongelmien kategoriaan. Tarkkaa ajankohtaa, jolloin useimmat tai jopa kaikki tekniset viat tapahtuvat, voi olla mahdotonta ennustaa. Sharpston yhtyy komission kantaan, jonka mukaan sellaista ongelmaa, joka esiintyy säännöllisesti kaikissa koneissa tai jota on esiintynyt tiettyntyyppisissä koneissa useasti, ei voida pitää poikkeuksellisenä. Lisäksi Sharpston katsoo, että poikkeuksellisenä ei voida pitää vikaa, jolle koneen tiedetään olevan erityisen altis.¹⁷⁴

Sharpston jättää kansallisen tuomioistuimen tehtäväksi ratkaista, onko tietty vika epätavallinen. Tämä kansallisen tuomioistuimen analyysin tulee koostua kahdesta vaiheesta. Ensiksi määritellään syntyneen perusongelman tyyppi, jonka jälkeen ratkaistaan, oliko tämän tyyppisen vian esiintyminen lentokoneessa ja/tai tiettyntyyppisessä lentokoneessa epätavallista, ja/tai oliko vika tuntematon kyseisessä lentokoneessa.¹⁷⁵

Sharpstonin päätelmä on, että niiden teknisten vikojen, joiden johdosta lentokone on otettava pois käytöstä, voidaan katsoa muodostavan poikkeukselliset olosuhteet yliva-
rausasetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettulla tavalla, jos ne eivät ole tyypiltään sellaisia, joita esiintyy aika ajoin kaikissa lentokoneissa ja/tai tietyissä lentokonetyypis-

¹⁷³ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, kohdat 57, 58.

¹⁷⁴ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, kohta 59.

¹⁷⁵ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, kohta 60.

sä, eivätkä sellaisia, joita on esiintynyt aikaisemmin kyseisessä lentokoneessa. Tämä tosiseikkoja koskeva kysymys kuuluu kansallisen tuomioistuimen ratkaistavaksi.¹⁷⁶

Korvaavan koneen puuttumiseen johtaneiden olosuhteiden katsominen tietyissä tapauksessa poikkeukselliseksi riippuu Sharpstonin mukaan toiseksi siitä, miten hyvin lentoliikenteenharjoittaja on voinut ennakoida niitä aiemman kokemuksen valossa varautuessaan kohtuudella edellytettävällä tavalla korvaamaan teknisten vikojen vuoksi poistettavan lentokoneen.¹⁷⁷

Julkisasiamies Sharpston tulkinnassa näkyy matkustajien suojelun tavoite ja matkustajien oikeuksia rajoittavien säännösten suppea tulkinta. Tekniset viat eivät automaattisesti muodosta poikkeuksellisia olosuhteita vaan arvioinnissa on erotettu yleiset ja erityiset viat. Sharpstonin tulkinnan voi mielestäni kiteyttää ajatukseen, että lentoyhtiö ei voi vapautua vakiokorvausvelvollisuudesta, jos tekninen vika kuuluu lentokoneen tavanomaiseen toimintaan. Sharpston erottelee tekniset viat yleisiin ja erityisiin. Mitä tavanomaisesta poikkeuksellisempi vika, sitä todennäköisemmin lentoyhtiö voi vapautua korvausvelvollisuudestaan. Lentoyhtiön tulee sietää lentoliikennetoimintaan kuuluvat tavanomaiset riskit. Teknisen vian aktualisoitumisen ajankohdalla ei yksistään ole merkitystä, sillä liikenteenharjoittajan suorittamat toimenpiteet tulee huomioida suhteuttaen ne kyseisen lentoyhtiön resursseihin.

4.1.2 Asia C-549/07 Wallentin-Hermann vastaan Alitalia

4.1.2.1 Asian tausta, tosiseikat ja asetuksen tulkinta

Wallentin-Hermann -tapauksen ennakkoratkaisupyynnön mukaan Wallentin-Hermann (kantaja) varasi lennot Itävallan Wienistä Italian Brindisiin. Lento peruutettiin hetki ennen määrättyä lähtöaikaa. Peruuttamisen syynä oli monimutkainen turbiiniin vaikuttanut moottorivika, joka havaittiin tarkastuksessa aikataulunmukaista lähtöä edeltävänä päivänä. Wallentin-Hermann vaati 250 euron vakiokorvausta Alitalialta (vastaaja) lennon peruuttamisen vuoksi. Alitalia hylkäsi Wallentin-Hermannin esittämän vaatimuksen.¹⁷⁸

¹⁷⁶ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, kohta 61.

¹⁷⁷ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, kohta 62.

¹⁷⁸ Asia C-549/07, kohdat 9-12.

Wallentin-Hermann nosti kanteen Wienin kauppaoikeudellisia asioita käsittelevässä alioikeudessa¹⁷⁹. Alioikeus hyväksyi Wallentin-Hermannin esittämät korvausvaatimukset muun muassa sen perusteella, että kyseessä olevan lentokoneen tekniset viat eivät olleet ylivarausasetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja korvausvelvollisuudesta vapauttavia poikkeuksellisia olosuhteita. Alitalia valitti päätöksestä Wienin kauppatuomioistuimeen¹⁸⁰, joka lykkäsi asian käsittelyä esittääkseen ennakkoratkaisukysymyksiä yhteisöjen tuomioistuimelle.¹⁸¹

Unionin tuomioistuin toteaa, että poikkeuksellisten olosuhteiden käsitettä ei ole määritetty ylivarausasetuksessa. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan määrittelemättömiä termejä on tulkittava niiden yleiskielisessä merkityksessä, huomioiden säännöksen tarkoitus ja konteksti. Poikkeuksia kuluttajansuojaa koskevista säännöksistä on tulkittava suppeasti.¹⁸²

Balfour katsoo tuomioistuimen lähestymisen poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen tulkintaan olevan voimassa olevan oikeuskäytännön mukaista. Yleiskielinen merkitys, konteksti ja asetuksen tarkoitus ovat keskeisiä käsitteen tulkinnan kannalta. Kaikki nämä näkökohdat viittaavat vastuuvapausperusteen suppeaan tulkintaan. Johdanto-osassa annetut esimerkit ovat suuntaa-antavia, eivätkä ohjailevia.. On oikeutettua päätellä, että poikkeuksellisia olosuhteita pitäisi pitää tavanomaisesta poikkeavana ja lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toimintaan luontaisena osana kuulumattomina.¹⁸³

Unionin tuomioistuin katsoo matkustajan oikeuden vakiokorvauksen olevan pääsääntö johdanto-osan ensimmäisen ja toisen perustelukappaleen perusteella. Poikkeus pääsäännöstä on puolestaan ylivarausasetuksen 5 artiklan 3 kohta, jossa määritellään ne

¹⁷⁹ Bezirksgericht für Handelssachen.

¹⁸⁰ Handelsgericht Wien.

¹⁸¹ Asia C-549/07, kohdat 13,14.

¹⁸² Asia C-549/07, kohdat 16, 17. Ks. asia C-336/03, kohta 21 oikeuskäytäntöviittauksineen. Asian C-336/03 kohdassa 21 todetaan, että yhteisön oikeudessa määrittelemättömät termit tulee määritellä yleiskielen, asiayhteyden ja lainsäädännön tavoitteiden mukaan. Ks. asia C-344/04 kohta 76, jossa todetaan yhteisön säädöksen johdanto-osassa olevan mahdollista täsmentää säädöksen sisältöä. Johdanto-osaan ei voida kuitenkaan vedota kyseessä olevan säädöksen varsinaisista säännöksistä poikkeamiseksi.

¹⁸³ Balfour 2009, s. 228.

edellytykset, jolloin korvausta ei tule maksaa. Poikkeusta pääsäännöstä on tulkittava tuomioistuimen mukaan suppeasti.¹⁸⁴

Unionin tuomioistuin katsoo unionin lainsäätäjän tarkoittaneen johdanto-osan 14 perustelukappaleen perusteella, että poikkeuksellisia olosuhteita voi syntyä erityisesti poliittisesti epävakaisissa oloissa. Lisäksi poikkeuksellisia olosuhteita voi syntyä sääolosuhteiden ollessa sopimattomat tietyn lennon suorittamiseen, lentoturvallisuuden vaikuttavien odottamattomien puutteiden ilmetessä ja työtaistelutilanteissa, jotka vaikuttavat lentoliikenteen harjoittajan toimintaan.¹⁸⁵

Tästä ylivarausasetuksen johdanto-osasta käy ilmi, että yhteisön lainsäätjä ei ole tarkoitannut näiden tapahtumien, joiden luettelo on suuntaa antava, olevan itsessään poikkeuksellisia olosuhteita. Yhteisön lainsäätäjän tarkoituksena on ollut, että ne ovat omiaan aiheuttamaan tällaisia olosuhteita. Tuomioistuimen mukaan tästä ei voi seurata, että kaikki kyseisiin tapahtumiin liittyvät olosuhteet olisivat välttämättä ylivarausasetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettuja vastuuvapausperusteita.¹⁸⁶

4.1.2.2 Teknisten vikojen ja poikkeuksellisten olosuhteiden arviointia

Odottamattomat lentoturvallisuuden vaikuttavat puutteet on sisällytetty poikkeuksellisia olosuhteita koskevaan esimerkkiluetteloon, johon teknisten vikojen voidaan katsoa myös kuuluvan. Tällaiseen tapahtumaan liittyviä olosuhteita voidaan pitää poikkeuksellisia ylivarausasetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettulla tavalla vain, jos ne liittyvät tapahtumaan, joka ylivarausasetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleessa lueteltujen tapahtumien tapaan ei liity kyseessä olevan lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen, eikä alkuperänsä tai luonteensa vuoksi ole lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa.¹⁸⁷

Tuomioistuin katsoi lentoliikenteen harjoittajien joutuvan kohtaamaan toimintaansa harjoittaessaan erilaisia teknisiä vikoja, mikä väistämättä näkyy lentokoneiden toiminnassa. Tällaisten vikojen ja lentoturvallisuutta vaarantavien häiriöiden välttämiseksi

¹⁸⁴ Asia C-549/07, kohdat 20, 21.

¹⁸⁵ Asia C-549/07, kohdat 20, 21.

¹⁸⁶ Asia C-549/07, kohta 22.

¹⁸⁷ Asia C-549/07, kohta 23.

lentokoneet ovat säännöllisten, erittäin tarkkojen tarkastusten kohteena. Lentokoneen huoltoon liittyvästä puutteesta johtuvan teknisen vian korjaamisen on katsottava kuuluvan lentoliikenteen harjoittajan tavanomaisen toiminnan harjoittamiseen. Unionin tuomioistuin totesi, että lentokoneiden huollon yhteydessä havaitut tai huollon laiminlyönnistä johtuvat tekniset viat eivät sellaisinaan voi olla ylivarausasetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja poikkeuksellisia olosuhteita.¹⁸⁸

Unionin tuomioistuimen tapa tulkita ja soveltaa poikkeuksellisten olosuhteiden käsitettä ansaitsee keskustelua Balfourin mukaan. Balfour katsoo tuomioistuimen ratkaisun olevan järkevä sen osalta, että huollon laiminlyönnistä johtuvat tekniset viat eivät voi olla pätevä syy vastuuvapausperusteelle. Tämä johtopäätös olisi voinut kuitenkin olla parempi jos se olisi perustunut siihen, että lentoliikenteen harjoittaja ei ole tehnyt kaikkia kohtuudella edellytettäviä toimenpiteitä kuin oletukseen, että huollon laiminlyönti ei ole poikkeuksellinen olosuhde. Näkemystään Balfour perustelee sillä, että huollon laiminlyönti on tavallisuudesta poikkeavaa tai ainakin Balfour niin toivoo.¹⁸⁹

Ongelmallisena Balfour pitää tuomioistuimen tapaa käsitellä huollon yhteydessä havaittuja vikoja samoin kuin huollon laiminlyönnistä johtuvia teknisiä vikoja. Ongelmallista on myös tuomioistuimen toteamus, että lentoliikenteen harjoittajan kokemien teknisten vikojen yleisyys ei ole itsessään relevantti tekijä.¹⁹⁰

Tuomioistuimen perustelut näyttävät perustuvan siihen faktaan, että lentoliikenteen harjoittajat kohtaavat toiminnassaan vakavia teknisiä ongelmia. Balfour kuitenkin katsoo, että ilman lisäperusteluita tästä tosiasiasta on huomattava looginen harppaus johtopäätökseen, että mikään huollon yhteydessä ilmenevä tekninen vika ei voi olla poikkeuksellinen. Huollon yhteydessä havaitut tekniset viat voivat vaihdella merkittävästi ja voisi olla sanan poikkeuksellinen tavanomaisen merkityksen mukaista, että jotkin tekniset viat voitaisiin luonnehtia myös tällaisiksi.¹⁹¹ Balfourin kritiikkiin on helppo yhtyä, koska huollon yhteydessä havaitut tekniset viat voivat vaihdella huomattavasti. Olisiko voinut olla parempi jos arvioitaisiin huollon yhteydessä havaitun teknisen vian laatua ja kohtuudella edellytettäviä toimenpiteitä, joita vian poistamiseksi voidaan liikenteenharjoittajalta edellyttää?

¹⁸⁸ Asia C-549/07, kohdat 24, 25.

¹⁸⁹ Balfour 2009, s. 228.

¹⁹⁰ Balfour 2009, s. 228.

¹⁹¹ Balfour 2009, s. 228, 229.

Siihen nähden, että tuomioistuin katsoi asetuksen johdanto-osan voivan selventää asetuksen sisältöä, on ehkä yllättävää, että tuomioistuin ei käsitellyt johdanto-osan 14 perustelukappaleessa olevaa odottamattomien lentoturvallisuuteen vaikuttavien puutteiden sisältöä. Käsite on jossain määrin erikoinen, minkä soveltamista teknisiin ongelmiin ei voida pitää täysin riidattomana. Sanan odottamaton on voitu ajatella auttavan sanan poikkeuksellinen määrittelemisessä.¹⁹²

4.1.2.3 Esimerkkejä teknisistä vioista

Unionin tuomioistuimen mukaan ei voida sulkea pois sitä mahdollisuutta, että tekniset viat voivat olla ylivarausasetuksen mukaisia poikkeuksellisia olosuhteita. Tuomioistuin antoi muutamia esimerkkejä teknisistä vioista, jotka voivat muodostaa poikkeuksellisen olosuhteen. Niitä voivat olla lentoturvallisuuteen vaikuttava piilevä valmistusvirhe ja lentokoneisiin terroriteolla tai sabotaasilla aiheutetut vahingot.¹⁹³ Balfour pitää tuomioistuimen antamia esimerkkejä teknisistä vioista hyödyllisinä, vaikkakin ne ovat melko äärimmäisiä. Ne ovat selvästi ohjeellisia, eivätkä poissulkevia esimerkkejä. Ne jättävät lentoyhtiölle rajallisen mahdollisuuden perustella, että myös tietyn muun tyyppiset tekniset viat voivat olla poikkeuksellisia.¹⁹⁴

Sanalla piilevä tuomioistuin oletettavasti tarkoittaa sellaista valmistusvirhettä, jota ei olisi voitu huomata normaalin huoltotoimenpiteiden yhteydessä. On kuitenkin mahdollista, että lentokoneeseen sabotaasilla aiheutettua vikaa ei voida nähdä välittömästi, vaan se huomataan vasta huoltotoimenpiteiden yhteydessä. Vaikka tuomioistuin ei selvästi todennut, Balfourin mielestä voi olla kohtuullista olettaa, että sabotaasilla aiheutetut viat oikeuttavat joka tapauksessa vastuuvapausperusteeseen.¹⁹⁵

4.1.2.4 MYS:en ja ylivarausasetuksen suhde

Tuomioistuin vastaa alustukseksi kysymykseen, onko ylivarausasetuksen 5 artiklan 3 kohtaan sisältyvää vastuuvapausperustetta tulkittava MYS:en 19 artiklan mukaisesti

¹⁹² Balfour 2009, s. 229.

¹⁹³ Asia C-549/07, kohta 26.

¹⁹⁴ Balfour 2009, s. 229.

¹⁹⁵ Balfour 2009, s. 229.

niin, että MYS on kiinteä osa yhteisön oikeusjärjestystä. Yhteisön tekemät sopimukset sitovat EY 300 artiklan 7 kohdan mukaan yhteisön toimielimiä, joten nämä sopimukset ovat ensisijaisia yhteisön johdetun oikeuden säädöksiin nähden.¹⁹⁶

Lentoliikenteen harjoittaja voi MYS:en 19 artiklan mukaan vapautua vastuusta viivästyksestä aiheutuneen vahingon osalta. Lentoliikenteen harjoittajan tulee näyttää toteen, että se ja sen palveluksessa olevat asiamiehet ja henkilöt ryhtyivät vahingon välttämiseksi kaikkiin toimenpiteisiin, joita on voitu kohtuudella edellyttää, tai että näihin toimenpiteisiin on ollut mahdotonta ryhtyä.¹⁹⁷

Unionin tuomioistuin toteaa ylivarausasetuksessa käytettävän poikkeuksellisten olosuhteiden käsitettä, jota ei löydy MYS:en 19 artiklasta, eikä muualtakaan yleissopimuksesta.¹⁹⁸ Tuomioistuin huomauttaa MYS:en 19 artiklan liittyvän viivästyksiin, kun taas ylivarausasetuksen 5 artiklan 3 kohta liittyy tapauksiin, joissa lento peruutetaan.¹⁹⁹

IATA ja ELFAA -tapauksesta²⁰⁰ ilmenee, että MYS:en 19 artikla ja ylivarausasetuksen 5 artiklan 3 kohta viittaavat eri asiayhteyksiin. MYS:en 19 ja sitä seuraavissa artikloissa säännellään edellytyksistä esittää lennon viivästyessä vaatimuksia, joiden tarkoituksena on saada yksilöllinen hyvitys vahingonkorvauksen muodossa. Ylivarausasetuksen 5 artiklassa puolestaan säädetään standardisoiduista ja välittömistä korvaavista toimenpiteistä. Ylivarausasetuksessa säännelty itsenäinen vakiokorvaus on ensisijainen MYS:ssä säädettyyn korvausmahdollisuuteen nähden. Tästä johtuen MYS:en 19 artiklan mukaisia lentoliikenteen harjoittajaa koskevia vastuuvapausperusteita ei voida erotuksesta siirtää ylivarausasetuksen 5 artiklan 3 kohtaan.²⁰¹ Näin ollen tuomioistuin katsoo, että MYS ei voi määrittää ylivarausasetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaisten vastuuvapausperusteiden tulkintaa.²⁰²

Unionin tuomioistuin huomautti asianmukaisesti, että MYS:ssä ei puhuta poikkeukselliset olosuhteet -käsitteestä. Siitä huolimatta, että MYS:en 19 artiklassa ei käytetä samaa käsitettä, siinä puhutaan kaikista toimenpiteistä, joita on voitu kohtuudella edel-

¹⁹⁶ Asia C-549/07, kohta 28. Ks. Asia C-173/07, kohta 43.

¹⁹⁷ Asia C-549/07, kohta 29.

¹⁹⁸ Asia C-549/07, kohta 30.

¹⁹⁹ Asia C-549/07, kohta 31.

²⁰⁰ Ks. Asia C-344/04 (IATA & ELFAA) kohdat 43-47.

²⁰¹ Asia C-549/07, kohta 32.

²⁰² Asia C-549/07, kohta 33.

lyttää. Balfour katsoo käsitteen vaikuttavan olennaisesti samalta kuin ylivarausasetuksessa oleva kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet -käsite.²⁰³

MYS 19 artiklaa koskevaa oikeuskäytäntöä on vielä vähän. Sen sijaan Varsovan yleissopimuksen vastaavasta käsitteestä kaikki tarpeelliset toimenpiteet, löytyy huomattava määrä oikeuskäytäntöä. Tämä Varsovan yleissopimuksessa oleva käsite on vakiintunut oikeuskäytännössä tarkoittamaan kaikkia kohtuudella edellytettäviä ja tarpeellisia toimenpiteitä. On totta, että MYS:en käsitettä sovelletaan viivästyksiin, eikä peruutuksiin. Peruutukset voivat kuitenkin usein johtua samankaltaisista olosuhteista kuin viivästykset. Koska ylivarausasetuksen johdanto-osassa käytetään ilmaisua Montrealin yleissopimuksen mukaisesti, voisi olla tarkoituksenmukaista huomioida myös yleissopimuksen mukainen oikeuskäytäntö.²⁰⁴

4.1.2.5 Yhteenveto

Unionin tuomioistuin toteaa esitettyjen seikkojen perustella, että ylivarausasetuksen 5 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että lentokoneessa ilmennyt tekninen vika ei kuulu tässä säännöksessä tarkoitettujen poikkeuksellisten olosuhteiden alaan, jollei kyseessä oleva tekninen vika johdu tapahtumista, jotka eivät alkuperänsä tai luonteensa vuoksi liity lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen ja ne eivät ole liikenteenharjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa.²⁰⁵ Tuomioistuimen mukaan liikenteenharjoittajan toteamien teknisten vikojen yleisyydestä ei voida itsessään päätellä, onko kysymyksessä ylivarausasetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaiset poikkeukselliset olosuhteet.²⁰⁶

Kaikki poikkeukselliset olosuhteet eivät vapauta vastuusta, niihin vetoajan on osoitettava lisäksi, että niitä ei olisi voitu välttää missään tapauksessa tilanteeseen soveltuvilla toimenpiteillä. Näillä toimenpiteillä unionin tuomioistuin tarkoittaa lentoliikenteen

²⁰³ Balfour 2009, s. 229, 230.

²⁰⁴ Balfour 2009, s. 230.

²⁰⁵ Asia C-549/07, kohta 34.

²⁰⁶ Asia C-549/07, kohta 37.

harjoittajan kannalta teknisesti ja taloudellisesti siedettävissä olevien edellytysten mukaisia.²⁰⁷

Lentoliikenteen harjoittajan on osoitettava, että vaikka se olisi tehnyt kaikkensa käytettävissään olevan kaluston, henkilökunnan ja taloudellisten keinojen puitteissa, se ei selvästikään olisi voinut ilman kapasiteettiinsä nähden kestäättömiä uhrauksia välttää sitä, että poikkeukselliset olosuhteet johtivat lennon peruuttamiseen.²⁰⁸

Balfourin mielestä unionin tuomioistuimen tulkinta ylittää tavallisen käsityksen teknisesti ja taloudellisesti toteuttamiskelpoisista toimenpiteistä. Tulkinnan tavanomainen merkitys ei vastaa myöskään sitä yleiskielistä merkitystä, mitä kaikilla kohtuudella edellytettävillä toimenpiteillä tarkoitetaan. Unionin tuomioistuimen tulkinta sisältää elementtejä subjektiivisuudesta. Tietty toimenpide voi olla kestäätön uhraus pienelle lentoyhtiölle kun taas suurelle lentoyhtiölle se ei tuota ylittämättömiä vaikeuksia.²⁰⁹ Näin ollen matkustajien oikeudet peruutetun lennon kohdalla voivat olla riippuvaisia lentoyhtiön kapasiteetista. Mitä vakavaraempi ja suurempi lentoyhtiö, sitä enemmän toimenpiteitä ja uhrauksia yhtiöltä voidaan edellyttää matkustajien hyväksi tuomioistuimen ratkaisun perusteella.

Kansallisen tuomioistuimen tehtäväksi jää tutkia, onko lentoliikenteen harjoittaja toteuttanut pääasian olosuhteissa tilanteen edellyttämät toimenpiteet. Tällä unionin tuomioistuin tarkoittaa poikkeuksellisten olosuhteiden ilmetessä, lentoliikenteen harjoittajan kannalta teknisesti ja taloudellisesti siedettävissä olevia toimenpiteitä.²¹⁰

Edellä esitetty huomioiden unionin tuomioistuin toteaa, että yksistään huoltotöiden vähimmäisvaatimusten täyttäminen ei riitä osoittamaan, että lentoliikenteen harjoittaja on toteuttanut kaikki ylivarausasetuksessa tarkoitetut kohtuudella edellytettävät toimenpiteet. Huoltotöiden vähimmäisvaatimusten täyttäminen ei siten myöskään vapauta ylivarausasetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja 7 artiklan 1 kohdan mukaisesta korvausvelvollisuudesta.²¹¹

²⁰⁷ Asia C-549/07, kohta 40.

²⁰⁸ Asia C-549/07, kohta 41.

²⁰⁹ Balfour 2009, s. 229.

²¹⁰ Asia C-549/07, kohta 42.

²¹¹ Asia C-549/07, kohta 41.

4.2 Työtaistelutoimenpiteet

4.2.1 Asia C-22/11 Lassooy vastaan Finnair

4.2.1.1 Asian tausta, tosiseikat ja asetuksen tulkinta

Lassooy (kantaja) oli varannut paikan 30.7.2006 kello 11.40 lähtevälle lennolle Barcelonasta Helsinkiin²¹². Barcelonan lentokenttähenkilökunnan lakon vuoksi Finnair joutui peruuttamaan 28.7.2006 kello 11.40 lähtevän säännöllisen lennon Barcelonasta Helsinkiin²¹³. Lähtökentällä olleen lakon vuoksi Finnair järjesteli uudelleen lentonsa, joiden oli tarkoitus lähteä 28., 29. ja 30.7.2006. Finnair epäsi lentojen uudelleen järjestelyn seurauksena Lassooy'n pääsyn lennolle antamalla etusijan matkustajille, joilta oli evätty pääsy 29.7.2006 lähteneelle lennolle.²¹⁴ Lassooy'n lisäksi ne henkilöt, jotka olivat ostaneet lippunsa ja ilmoittautuneet asianmukaisesti 30.7.2006 kello 11.40 lähteneelle lennolle, pääsivät Helsinkiin erityislennolla, joka lähti 30.7.2006 kello 21.40.²¹⁵ Lassooy vetosi ylivarausasetuksen 4 artiklan 3 kohtaan ja katsoo, että Finnairin on maksettava hänelle korvaukset ylivarausasetuksen perusteella.²¹⁶

Julkisasiamies Yves Bot toteaa, että ylivarausasetuksen ilmoitettuna tavoitteena oli korjata puutteita, joita vanhaan ylivarausasetukseen (ETY) N:o 295/91 liittyi sekä vähentää lennolle pääsyn epäämisen käytäntöjä etsimällä vapaaehtoisia matkustajien epäämisen sijaan. Unionin lainsäätäjä halusi ottaa uudella ylivarausasetuksella käyttöön tiukkoja ja ehkäiseviä sääntöjä lentoliikenteen harjoittajan kannalta.²¹⁷ Jotta ylivarausasetuksen säännöille voidaan antaa täysi vaikutus, lennolle pääsyn epäämisen käsitettä tulee tulkita laajasti, eikä se siten voi koskea pelkästään ylivaraustilanteita. Tämä ilmenee julkisasiamies Yves Botin mukaan selkeästi ylivarausasetuksen antamiseen johtaneista esitöistä.²¹⁸

Unionin tuomioistuimen perustelut olivat julkisasiamies Yves Botin perusteluita yksityiskohtaisemmat. Unionin tuomioistuimen mukaan uuden ylivarausasetuksen tarkoi-

²¹² Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-22/11, kohta 2.

²¹³ Asia C-22/11, kohta 12.

²¹⁴ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-22/11, kohta 2.

²¹⁵ Asia C-22/11, kohta 13.

²¹⁶ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-22/11, kohta 2.

²¹⁷ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-22/11, kohdat 33, 34.

²¹⁸ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-22/11, kohta 35.

tuksena oli vähentää sellaisten matkustajien määrää, joilta evättiin lennolle pääsy vastoin heidän tahtoaan. Tätä tarkoitusta toteutettiin korjaamalla puutteet vanhassa yliva-
rausasetuksessa, jonka 1 artiklan mukaan kyseessä olevalla asetuksella vahvistettiin
vain yhteiset vähimmäissäännöt, joita sovellettiin silloin, kun matkustajalta evättiin
pääsy säännölliselle, ylivaratulle lennolle.²¹⁹

Tässä nimenomaisessa asiayhteydessä unionin lainsäätäjät poisti uuden yliva-
rausasetuksen 2 artiklan j alakohdassa lennolle pääsyn epäämisen määritelmästä viittauksen
syyhyn, jonka perusteella lentoliikenteen harjoittaja kieltäytyy kuljettamasta matkusta-
jia.²²⁰ Tällä lainsäädännöllisellä toimenpiteellä unionin lainsäätäjät laajensi käsitteen
koskemaan muitakin tilanteita kuin vanhan yliva-
rausasetuksen 1 artiklassa tarkoitettua
lennolle pääsyn epäämistä yliva-
rauksen vuoksi ja antoi sille laajemman merkityksen,
joka tuomioistuimen mukaan koskee kaikkia tilanteita, joissa lentoliikenteen harjoittaja
kieltäytyy matkustajien kuljetuksesta.²²¹

Julkisasiamies Yves Botin mukaan uuden yliva-
rausasetuksen tavoitteesta käy ilmi len-
nolle pääsyn epäämisen käsitteen laajan tulkinnan tarve. Julkisasiamies muistuttaa, että
unionin tuomioistuin totesi yhdistetyissä asioissa C-402/07 ja C-432/07 Sturgeon
ym.²²² antamassaan tuomioissa, että matkustajille oikeuksia takaavia sekä korvauksia
antavia säännöksiä ja määräyksiä on tulkittava laajasti.²²³

Unionin tuomioistuin on julkisasiamies Yves Botin tavoin lennolle pääsyn epäämisen
käsitteen laajan tulkinnan kannalla. Käsitteen ulottuvuuden rajoittaminen koskemaan
vain yliva-
raustilanteita johtaisi matkustajien suojelun huomattavaan kaventumiseen ja
se olisi vastoin yliva-
rausasetuksen johdanto-osassa olevaa asetuksen tavoitetta varmis-
taa matkustajien suojelun korkea taso.²²⁴

Suppea tulkinta puolestaan koskee julkisasiamies Yves Botin mukaan niitä yliva-
rausasetuksen säännöksiä, jotka rajoittavat lentomatkustajien oikeuksia. Yliva-
rausase-
tuksen 2 artiklan j alakohdan kuten-konjunktio osoittaa, että luettelo syistä, joilla tilan-

²¹⁹ Asia C-22/11, kohta 20.

²²⁰ Asia C-22/11, kohta 21.

²²¹ Asia C-22/11, kohta 22.

²²² Yhdistetyissä asioissa C-402/07 ja C-432/07 Sturgeon ym., kohta 45.

²²³ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-22/11, kohta 36.

²²⁴ Asia C-22/11, kohta 23. Ks. asia C-344/04, kohta 69 ja asia C-549/07, kohta 18, mistä käy ilmi mat-
kustajien suojelun korkean tason vaatimus.

ne jätetään luokittelematta lennolle pääsyn epäämiseksi, ei ole tyhjentävä. Tällaiset syyt ovat kuitenkin julkisasiamies Yves Botin mukaan rajattava matkustajan henkilökohtaiseen tilanteeseen liittyviin syihin. Kyseisen säännöksen hyväksyttävästä lennolle pääsyn epäämisestä seuraa, että matkustaja ei ole oikeutettu minkäänlaiseen apuun eikä korvaukseen. Koska kyseessä on poikkeus ylivarausasetuksen lentomatkustajia suojaavista säännöksistä, sitä on tulkittava suppeasti vakiintuneen unionin oikeuskäytännön mukaan.²²⁵

Lennolle pääsyn epäämisen käsite kattaa julkisasiamies Botin mukaan ylivaraustilanteiden lisäksi muitakin tilanteita. Tämän vuoksi seuraavaksi on pohdittava, voidaanko Lassoyn kaltainen tilanne jättää luokittelematta ylivarausasetuksen 2 artiklan j alakohdassa tarkoitetuksi lennolle pääsyn epäämiseksi poikkeuksellisista olosuhteista johtuvista lentojen uudelleenjärjestelyyn liittyvistä syistä.²²⁶

4.2.1.2 Yhteenveto

Tuomioistuimen tuli arvioida asiassa, onko lentoliikenteen harjoittajan mahdollista vapautua lennolle pääsyn epäämisestä annettavasta korvauksesta sillä perusteella, että lennolle pääsy on evätty, koska liikenteenharjoittaja on järjestänyt lentonsa uudelleen poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi.²²⁷

Unionin tuomioistuimen mukaan on huomioitava, että toisin kuin ylivarausasetuksen 5 artiklan 3 kohdassa, asetuksen 2 artiklan j alakohdassa ja 4 artiklassa ei säädetä poikkeuksellisista olosuhteista ja mahdollisesta korvausvastuusta vapautumisesta niitä matkustajia kohtaan, jolta liikenteenharjoittaja epäi lennolle pääsyn vastoin heidän tahtoaan.²²⁸ Tästä on tuomioistuimen mukaan pääteltävissä, että unionin lainsäätäjän tarkoituksena ei ole ollut, että korvaus voitaisiin jättää antamatta poikkeuksellisiin olosuhteisiin liittyvistä syistä.²²⁹

²²⁵ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-22/11, kohdat 44,45.

²²⁶ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-22/11, kohta 42.

²²⁷ Asia C-22/11, kohta 35.

²²⁸ Asia C-22/11, kohta 36. Ks. asia C-344/04, kohta 37, jossa analogisesti sama asia. IATA ja ELFA ratkaisun 37 kohdassa todetaan, että ylivarausasetuksen 6 artiklan mukaan lentojen pitkäaikaisten viivästymisten yhteydessä lentoliikenteen harjoittajan tulee tarjota matkustajille huolenpitoa ja apua. Asetuksessa ei säädetä, että lentoliikenteen harjoittaja voisi vapautua näistä velvollisuuksista poikkeuksellisissa olosuhteissa, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.

²²⁹ Asia C-22/11, kohta 36.

Julkisasiamies Botin mielestä poikkeuksellisista olosuhteista johtuvaa poikkeusta korvausvelvollisuudesta lennon peruutustilanteessa ei voida ulottaa koskemaan matkustajien epäämistä myöhemmille lennoille, kun liikenteenharjoittaja perustelee epäämistä poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi tapahtuneesta lentojen uudelleenjärjestelystä.²³⁰

Ylivarausasetuksen johdanto-osan 15 perustelukappaleen mukaan poikkeukselliset olosuhteet voivat kohdistua vain tiettyyn lentokoneeseen tiettyinä päivinä. Vaikka liikenteenharjoittaja joutuu peruuttamaan lennon lentohenkilökunnan lakon vuoksi, mistä aiheutuu lentojen uudelleen järjestelyitä, niin liikenteenharjoittajan ei voida mitenkään katsoa joutuneen epäämään lakon vuoksi matkustajien pääsyä lennolle kaksi päivää tapahtuneen lakon jälkeen.²³¹

Unionin tuomioistuin vastaa esittämänsä perusteella ennakkoratkaisukysymykseen, että ylivarausasetuksen 2 artiklan j alakohtaa ja 4 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että poikkeukselliset olosuhteet, joiden vuoksi lentoliikenteen harjoittaja järjestää lentonsa uudelleen näiden olosuhteiden jälkeen, eivät voi olla hyväksyttävä syy evätä pääsyä myöhemmille lennoille, eivätkä poikkeukselliset olosuhteet voi vapauttaa lentoliikenteen harjoittajaa ylivarausasetuksen 4 artiklan 3 kohtaan perustuvasta velvollisuudesta maksaa korvaus sellaiselle matkustajalle, jolta se on evännyt pääsyn mainittujen olosuhteiden jälkeen järjestetyille lennoille.²³²

Tapauksesta voidaan päätellä, että lentokenttähenkilökunnan lakko voidaan katsoa poikkeukselliseksi olosuhteeksi. Lentokenttähenkilökunnan lakolla ei kuitenkaan ole niin pitkälle ulottuvia vaikutuksia, että myöhemmille lennoille pääsyn epäämistä voitaisiin perustella tällä seikalla. Poikkeuksellisista olosuhteista aiheutuvat seurannaisvaikutukset eivät kuulu vastuuvapauden piiriin.

²³⁰ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-22/11, kohta 52.

²³¹ Asia C-22/11, kohta 37 ja julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-22/11, kohta 53.

²³² Asia C-22/11, kohta 40.

4.3 Luonnonolot ja sääolosuhteet

4.3.1 Asia C-12/11, McDonagh vastaan Ryanair

4.3.1.1 Asian tausta ja tosiseikat

McDonagh varasi Ryanairilta lennon Portugalin Farosta 17.4.2010 Dubliniin, Irlantiin. Eyjafjallajökull-tulivuori alkoi purkautua Islannissa 20.3.2010 ja räjähdysvaiheeseen se tuli 14.4.2010. Räjähdysvaihe aiheutti tuhkapilviä Euroopan taivaalle ja ilmaliikenteestä vastuussa olevat viranomaiset sulkiivat 15.4.2010 usean jäsenvaltion ilmatilan lentokoneille aiheutuvien riskien vuoksi.²³³ Tulivuoren purkautumisen seurauksena ilmatilan sulkeminen aiheutti noin 100 000 lennon peruuttamisen ja se koski noin 10 miljoonaa lentomatkustajaa.²³⁴ McDonaghin lento peruutettiin Irlannin ilmatilan sulkemisen vuoksi 17.4.2010. Ryanairin lennot Irlannin ja Manner-Euroopan välillä aloitettiin uudestaan 22.4.2010 ja McDonagh pääsi Dubliniin 24.4.2010.²³⁵

McDonagh vaati ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa Ryanairilta vahingonkorvausta ilmatilan sulkemisen aikana aiheutuneista virvoke-, ateriat-, majoitus- ja kuljetuskustannuksista. Ryanair katsoi, että Eyjafjallajökull-tulivuoren purkautumisen seurauksena Euroopan ilmatilan sulkeminen ei tarkoita ylivarausasetuksessa olevia poikkeuksellisia olosuhteita, vaan kyse on äärimmäisen poikkeuksellisista olosuhteista, jotka vapauttavat Ryanairin sekä korvausvelvollisuudesta että ylivarausasetuksen 5 ja 9 artiklan mukaisesta huolenpitovelvollisuudesta.²³⁶

4.3.1.2 Poikkeukselliset olosuhteet -käsitteen ulottuvuus

Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedusteli, onko Eyjafjallajökull-tulivuoren purkauksen johdosta tehdyn ilmatilan sulkemisen kaltaiset olosuhteet ylivarausasetuksessa tarkoitettuja poikkeuksellisia olosuhteita vai jäävätkö ne erityisen laajuutensa vuoksi poikkeukselliset olosuhteet -käsitteen ulkopuolelle.²³⁷

²³³ Asia C-12/11, kohta 12.

²³⁴ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-12/11, kohta 3.

²³⁵ Asia C-12/11, kohdat 13, 14.

²³⁶ Asia C-12/11 kohdat 15, 16.

²³⁷ Asia C-12/11, kohta 26.

Aluksi unionin tuomioistuin toteaa, että poikkeukselliset olosuhteet -käsite ei kuulu ylivarausasetuksen 2 artiklassa määriteltyihin käsitteisiin, vaikkakin sitä koskeva esimerkinomainen luettelo löytyy ylivarausasetuksen johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleista. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan määrittelemättömät termit määritellään yleiskielisen merkityksen mukaan, huomioiden asiayhteys ja sen lainsäädännön tavoitteet, johon ne kuuluvat.²³⁸ Julkisasiamies Yves Bot katsoo vakiintuneen oikeuskäytännön perusteella, että poikkeuksia kuluttajansuojaa koskevista säännöksistä tulee lukea siten, että säännöksen suppea tulkinta on mahdollista.²³⁹

Unionin tuomioistuimen mukaan yleiskielessä poikkeuksellisilla olosuhteilla tarkoitetaan kirjaimellisesti epätavanomaisia olosuhteita. Lentoliikenteessä ne tarkoittavat tapahtumia, jotka eivät liity lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toimintaan, eivätkä alkuperänsä tai luonteensa vuoksi ole liikenteenharjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa.²⁴⁰

Julkisasiamies huomautti unionin lainsäätäjän halunneen ylivarausasetuksen säätämismenettelyssä aluksi käyttää force majeure -käsitettä poikkeuksellisten olosuhteiden sijasta. Tämä siksi, että force majeure -käsitettä käytetään kuvamaan sellaisia tapahtumia, joihin ihminen ei voi vaikuttaa. Force majeure -tapahtumia pidetään ennakoimattomina, vastustamattomina ja ihmisen toimintaa liittymättöminä.²⁴¹

Unionin tuomioistuin yhtyy julkisasiamies Yves Botin näkemykseen poikkeuksellisten olosuhteiden -käsitteestä. Siihen katsotaan kuuluvan kaikki ne olosuhteet, jotka eivät ole lentoliikenteen harjoittajan hallittavissa riippumatta näiden olosuhteiden luonteesta ja vakavuudesta.²⁴² Ylivarausasetus ei sisällä sellaisia viitteitä, joiden perusteella voitaisiin päätellä sen sisältävän 5 artiklan 3 kohdassa mainittujen poikkeuksellisten olosuhteiden lisäksi myös erityisen poikkeuksellisten olosuhteiden luokan, joka vapauttaisi lentoliikenteen harjoittajan kaikista velvollisuuksistaan.²⁴³

Jos tulivuorenpurkauksen kaltaiset olosuhteet jäisivät ylivarausasetuksessa tarkoitettujen käsitteen poikkeukselliset olosuhteet ulkopuolelle erityisesti niiden alkuperän ja

²³⁸ Asia C-12/11, kohdat 27, 28. Ks. Asia C-336/03, kohta 21 oikeuskäytäntöviittauksineen.

²³⁹ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-12/11, kohta 31.

²⁴⁰ Asia C-12/11, kohta 29. Ks. Asia C-549/07 kohta 23.

²⁴¹ Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-12/11, kohta 33.

²⁴² Asia C-12/11 kohta 29. Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-12/11, kohta 34.

²⁴³ Asia C-12/11 kohta 30.

laajuuden vuoksi, tulkinta olisi ristiriidassa kyseessä olevan käsitteen yleiskielisen merkityksen ja ylivarausasetuksen kanssa.²⁴⁴ Kyseinen tulkinta johtaisi siihen, että lentoliikenteen harjoittajalla olisi ylivarausasetuksen 9 artiklan mukainen huolenpito-velvollisuus sellaisista matkustajista, jotka lennon peruuttamisen vuoksi ovat vain rajoitetusti haitallisessa tilanteessa. Oikeutta huolenpitoon ei olisi pääasian kaltaisilla matkustajilla, joiden voidaan katsoa olevan erityisen haavoittuvassa tilassa, koska he joutuvat olemaan useita päiviä lentokentällä.²⁴⁵

Näiden perusteella unionin tuomioistuin vastaa esitettyyn ennakkoratkaisukysymykseen, että Eyjafjallajökull-tulivuoren purkautumisesta johtuvan ilmatilan sulkemisen kaltaiset olosuhteet ovat ylivarausasetuksessa tarkoitettuja poikkeuksellisia olosuhteita, jotka eivät vapauta lentoliikenteen harjoittajaa ylivarausasetuksessa säädetystä huolenpitovelvollisuudesta.²⁴⁶

Tapauksen mukaan tulivuorenpurkaus katsotaan selkeästi poikkeukselliseksi olosuhteeksi. Tapauksessa on keskeistä myös se, että tulivuorenpurkauksen kaltaiset laajavai- kutteiset tapahtumat eivät muodosta erityisen poikkeuksellisia olosuhteita, jolloin liikenteenharjoittaja ei olisi ylivarausasetuksen mukaan huolenpitovelvollinen.

5 Kuluttajariitalautakunnan ratkaisut

5.1 Tekniset viat

5.1.1 Valmistus- tai piilevät virheet

Matkustajien lento Helsingistä Bangkokiin tapauksessa Dnro 2157/35/2011 viivästyi noin 9 tuntia ja matkustajat vaativat ylivarausasetuksen mukaista vakiokorvausta. Lentoyhtiön selvityksen mukaan lennon operoivassa Airbus A330-laivastossa oli lyhyen ajan sisään kaksi tapausta, joissa vuodatusilmaa koskevassa järjestelmässä oli esiintynyt samanlainen vika. Koneen valmistajan kanssa tehdyissä tutkimuksissa selvisi, että teknisen vian aiheutti lentokoneen valmistamiseen liittyvä suunnitteluvirhe, joka ei

²⁴⁴ Asia C-12/11 kohta 32.

²⁴⁵ Asia C-12/11 kohta 33.

²⁴⁶ Asia C-12/11 kohta 34. Ks. myös Asia C-12/11 kohta 46. Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, missä Yves Bot katsoo vastaavalla tavalla, että ilmatilan sulkemisen kaltaiset olosuhteet ovat ylivarausasetuksessa tarkoitettuja poikkeuksellisia olosuhteita.

ollut lentoyhtiön kontrollissa. Suunnitteluvirheen aiheuttaman teknisen vian vuoksi koneeseen jouduttiin lähtöpäivänä vaihtamaan sensorit, mikä aiheutti lennon viivästymisen.²⁴⁷

Lautakunta katsoi lentoyhtiön antaneen riittävän selvityksen siitä, että koneissa oli ilmennyt piilevä valmistusvirhe. Lautakunta totesi valmistusvirheestä johtuneen teknisen vian olleen vakava ja siten arvaamaton, ettei sen syntymistä olisi voitu kohtuudella estää huolto- tai muunlaisin toimenpitein. Lautakunnan mukaan kyse oli viasta, joka ei ollut liikenteenharjoittajan hallittavissa. Sama vika koski kaikkia lentoyhtiön vastaavia konetyyppejä, joten lautakunta piti ilmeisenä, että lentoyhtiö ei ole voinut kohtuudella edellytettävillä toimenpiteillä välttää viivästymistä. Lautakunta ei suosittanut vakio-
korvauksen maksamista.²⁴⁸

Lautakunta katsoo piilevän valmistusvian olevan liikenteenharjoittajan kontrollin ulkopuolella. Koska liikenteenharjoittaja ei voi varautua valmistusvikoihin tai välttää niitä, niiden aiheuttamista teknisistä vioista ei voi olla vakiokorvausvelvollinen.

Toisessa valmistusvirhettä koskevassa kuluttajariitalautakunnan tapauksessa Dnro 1385/35/2010 matkustajien lento Helsingistä Bangkokiin viivästyi 14 tuntia teknisen vian vuoksi ja matkustajat vaativat ylivarausasetuksen mukaista vakiokorvausta. Lento lähti aikataulun mukaisesti, mutta se palasi takaisin puolen tunnin jälkeen koneen sivuperäsimen ohjausjärjestelmässä havaitun vian vuoksi. Vian korjaaminen ei onnistunut nopeasti, joten lennolle otettiin korvaava kone.²⁴⁹

Lentoyhtiön selvityksen mukaan kyseessä on ollut uusi koneyksilö ja tekninen vika on aiheutunut valmistusviasta, johon lentoyhtiö ei ole voinut varautua. Lautakunta piti esitetyn selvityksen perusteella uskottavana vian olleen vakava ja koneen lyhyt käyttöikä huomioiden siten arvaamaton, että sen syntymistä ei olisi voitu kohtuullisin huolto- tai muunlaisin toimenpitein välttää. Näillä perusteluilla lautakunta ei suosittanut hyvitystä.²⁵⁰

Molemmissa valmistusvirheisiin liittyvissä tapauksissa Dnro 2157/35/2011 ja Dnro 1385/35/2010 lautakunta katsoi teknisen vian olleen lentoyhtiön kontrollin ulkopuolel-

²⁴⁷ KRIL 2157/35/2011.

²⁴⁸ KRIL 2157/35/2011.

²⁴⁹ KRIL 1385/35/2010.

²⁵⁰ KRIL 1385/35/2010.

la. Arvioinnissa on yhtymäkohtia kontrollivastuuseen, jossa vahingonaiheuttaja vapautuu korvausvelvollisuudestaan osoittamalla sopimusrikkomuksen aiheuttaneen esteen olleen hänen vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella.

5.1.2 Elinkaaren alku tai juuri huollettu osa

Kuluttajariitalautakunnan tapauksessa Dnro 2669/35/2012 lento Turusta Riikaan peruutettiin, koska lentokoneen vasenta ja oikeaa moottoria ei saatu käynnistettyä. Vian aiheuttaneilla starttimoottoreilla oli lennetty 103 ja 1639 tuntia. Vioittuneiden osien keskimääräinen käyttöaika on 2936 tuntia. Lautakunnan käsityksen mukaan yhdenkin moottorin vioittuminen on este koneella lentämiselle. Lisäksi toinen starttimoottoreista oli vioittunut aivan elinkaarensa alussa. Lautakunta katsoo, että tekninen vika starttimoottorin lyhyt ikä huomioon ottaen on siten ennalta arvaamaton, ettei sen syntymistä olisi kohtuullisin huolto- tai muunlaisin toimenpitein voitu välttää. Näin ollen lautakunta ei suosittanut matkustajille vakiokorvausta.²⁵¹

Tapauksen perusteella näyttää selkeältä, että liikenteenharjoittaja vapautuu vakiokorvausvelvollisuudestaan teknisen vian kohdistuessa elinkaaren alussa olevaan osaan. Korvausvelvollisuudesta vapautuminen edellyttää kuitenkin näyttöä huoltotoimenpiteiden asianmukaisesta noudattamisesta.

Lautakunnan tapauksessa Dnro 1950/35/2010 lento Helsingistä Tokioon viivästyivät neljä ja puoli tuntia koneen hydraulikkajärjestelmässä ilmenneen vian vuoksi. Matkustajat vaativat ylivarausasetuksen mukaista vakiokorvausta. Lentoyhtiön mukaan koneeseen oli jouduttu suorittamaan ennen koneen edellistä lentoa vikakorjaus, jonka vuoksi myöhempiä lentoja viivästyivät. Vikakorjaus tehtiin päähydraulikkajärjestelmän akkuun tulleen vuodon vuoksi, minkä seurauksena akku piti vaihtaa. Lentoyhtiön mielestä kyseessä on ollut piilevä valmistusvirhe. Lentoyhtiö toimitti lautakunnan pyynnöstä selvityksen vioittuneeseen akkuun kohdistuneista huoltotoimenpiteistä. Selvityksen mukaan kyseiset akut tarkistetaan viikoittain, eikä edellisessä tarkastuksessa akuissa havaittu mitään vikaa. Akut pysyvät toimintakuntoisina vuosia, jopa kymmenen vuotta.

²⁵¹ KRIL 2669/35/2012.

Koneen kaikki kolme akkua oli vaihdettu noin neljä vuotta aiemmin ja kahden muun akun käyttäminen on jatkunut.²⁵²

Lautakunta piti saamansa selvityksen perustella uskottavana, että tekninen vika on ollut siten vakava ja ennalta arvaamaton, ja että sen syntymistä ei olisi voitu kohtuullisin huolto- tai muunlaisin toimenpitein estää. Lautakunta toteaa kyseessä olleen teknisen vian, jota lentoyhtiö ei voinut kohtuudella edellytettävillä toimenpiteillä hallita. Lautakunta ei suosittanut vakiokorvausta, mutta päätös syntyi äänestyksen (8-1) jälkeen.²⁵³

Tapauksissa Dnro 2669/35/2012 ja Dnro 1950/35/2010 lautakunta arvioi liikenteenharjoittajan mahdollisuuksia estää ennakolta sopimusrikkomuksen aiheuttanut vika. Vastuuarviointiin vaikutti vioittuneiden osien jäljellä oleva käyttöikä, jonka perusteella niiden vioittumisen ei katsottu kuuluvan lentoyhtiön vastuupiiriin. Arvioinnissa on samanlaisia piirteitä kuin kontrollivastuun vapautumisperusteissa, koska teknisen osan ennenaikaista vioittumista ei voida katsoa kuuluvan lentoyhtiön vastuupiiriin.

5.1.3 Ulkoiset aiheuttajat

Tapauksessa Dnro 3020/35/11 oli kyse lennon myöhästymisestä ja matkustajan oikeudesta yliverausasetuksen mukaiseen vakiokorvaukseen. Korvausta vaativan matkustajan lento viivästyi viisi ja puoli tuntia, edellisen lennon laskeutumisen aikana lentokoneen moottoriin törmänneen linnun vuoksi.²⁵⁴

Matkustaja katsoi, että linnun lentämistä turbiiniin ei voida pitää poikkeuksellisena. Lentoyhtiö lähetti linnunpoistajan Ruotsista, mihin tuhlaantui matkustajan mielestä turhaa aikaa. Lentoyhtiö kiisti matkustajan vaatimukset ja katsoi lennon viivästyneen teknisen vian vuoksi ja kyseessä olleen poikkeukselliset olosuhteet. Lentoyhtiön mukaan vika ei liittynyt sen tavanomaiseen toimintaan ja vian syyt olivat sen vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella.²⁵⁵

²⁵² KRIL 1950/35/2010.

²⁵³ KRIL 1950/35/2010.

²⁵⁴ KRIL 3020/35/2011.

²⁵⁵ KRIL 3020/35/2011.

Kuluttajariitalautakunnan mukaan lintujen ja lentokoneiden törmäyksiltä ei voi aina välttyä. Lintujen lentäminen ja niiden reitit eivät ole sellaisia seikkoja, joihin lentoyhtiö voisi lautakunnan käsityksen mukaan toiminnallaan vaikuttaa. Huolimatta siitä, että linnun ja lentokoneen törmäämistä ei voida pitää kovin poikkeuksellisenä tapahtumana, kyse on tilanteesta, jota lentoyhtiö ei olisi voinut ennakoida. Kuluttajariitalautakunta katsoo, että linnun ja lentokoneen törmäämistä voidaan pitää sellaisena tapahtumana, jota lentoyhtiö ei ole voinut tosiasiallisesti hallita ja jota se ei olisi voinut kohtuullisin toimenpitein myöskään välttää.²⁵⁶

Alle kuuden tunnin viivästymistä ei voida tässä tapauksessa pitää kohtuuttomana kuluttajariitalautakunnan mukaan. Etenkin kun otetaan huomioon, että koneen ja linnun törmääminen ei tapahtunut lentoyhtiön päälentoasemalla. Lentoyhtiöltä ei voida odottaa olevan samanlaista huoltoyksikköä muilla lentokentillä kuin päälentoasemalla. Kuluttajariitalautakunnan mukaan viivästymisen kesto ei osoita sitä, että lentoyhtiö ei olisi ryhtynyt kaikkiin kohtuudella edellytettäviin toimenpiteisiin minimoimakseen lennon viivästymisen. Lautakunta ei suosittanut vakiokorvauksen maksamista.²⁵⁷

Linnun ja lentokoneen törmäämisiä tapahtuu, mutta kyse on tapahtumasta, jonka ei voida katsoa kuuluvan lentoyhtiön vastuupiiriin. Samaa vastuupiirijattelua kuvastaa esimerkiksi kontrollivastuu, jonka perusteella lentoyhtiö olisi myös todennäköisesti vapautunut vastuusta.

Toisessa ulkoiseen aiheuttajaan liittyvässä tapauksessa Dnro 2142/35/2011 matkustajien lento Phuketista Helsinkiin 11.4.2011 viivästyi 4 tuntia, minkä vuoksi he eivät ehtineet jatkolennoille Tallinnaan. Matkustajat vaativat ylivarausasetuksen mukaista vakiokorvausta. Lentoyhtiön selvityksen mukaan porrasauto törmäsi koneeseen 9.4.2011 vaurioittaen lentokoneen oven saranaa. Lentoyhtiö lähetti Phuketiin mekaanikon varosineen. Tästä huolimatta joitakin lentoja myöhästyi, vaikka tämä oli lentoyhtiön mukaan nopein tapa ongelman hoitamiseksi.²⁵⁸

Lautakunta totesi, että sen käsityksen mukaan lentoyhtiöllä ei ole ollut tosiasiallisia mahdollisuuksia välttää viivästymistä esimerkiksi hankkimalla muualta korvaavan

²⁵⁶ KRIL 3020/35/2011.

²⁵⁷ KRIL 3020/35/2011.

²⁵⁸ KRIL 2142/35/2011.

koneen tai matkustajien uudelleen reitittämisellä muiden lentoyhtiöiden lennoille. Lautakunnan arvion mukaan lentoyhtiö oli ryhtynyt vallinneessa tilanteessa kaikkiin kohtuudella edellytettäviin toimenpiteisiin. Lautakunta ei suosittanut vakiokorvauksen maksamista.²⁵⁹

Tapauksen viivästymisen aiheutti ulkoinen tekijä, jonka ei katsota kuuluvan lentoyhtiön vastuupiiriin. Lentoyhtiö ei ollut vakiokorvausvelvollinen, koska sillä ei ollut tosiasiallisia mahdollisuuksia estää tai varautua viivästyksen syntyyn. Tässäkin arviointiperusteissa on havaittavissa yhtymäkohtia kontrollivastuuseen, jossa sopimuksen rikoja vapautuu vastuustaan näyttämällä esteen olleen vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella.²⁶⁰

5.1.4 Ennen lähtöä havaitut tekniset viat

Kuluttajariitalautakunnan tapauksessa Dnro 867/35/09 elinkeinonharjoittaja peruutti lennon aikataulun mukaisena lähtöpäivänä tekniseen vikaan vedoten. Osapuolten erimielisyys koski sitä, onko elinkeinonharjoittaja velvollinen maksamaan matkustajalle yliverausasetuksen 7 artiklan mukaisen korvauksen lennon peruuttamisen vuoksi vai vapautuuko elinkeinonharjoittaja korvausvastuusta sillä perusteella, että peruuttaminen on johtunut yliverausasetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista poikkeuksellisissa olosuhteissa.²⁶¹

Kuluttajariitalautakunta katsoo Liikenteen turvallisuusviraston (jäljempänä Trafi) lausunnon ja elinkeinonharjoittajan antaman aineiston perusteella selvitetyn, että lentoa ei ole voitu operoida jarruletkun irtoamisen vuoksi. Lautakunnan mukaan kyseessä on ollut odottamaton lentoturvallisuuteen vaikuttava puute. Perusteluissaan kuluttajariitalautakunta viittaa Wallentin-Hermann-tapaukseen²⁶², jonka mukaan huollon yhteydessä havaittavasta viasta johtuvaa lennon peruuttamista ei pääsääntöisesti voida pitää poikkeuksellisista olosuhteista johtuvana. Kyseessä olevassa tapauksessa ei ole kuitenkaan kyse varsinaisesta huollosta, vaan ennen lähtöä tehtävästä suppeammasta tarkas-

²⁵⁹ KRIL 2142/35/2011.

²⁶⁰ Ks. myös kuluttajariitalautakunnan tapaus Dnro 860/35/2012, jossa lentoyhtiö ei ollut vastuussa ulkoisen tekijän aiheuttamasta viasta.

²⁶¹ KRIL 867/35/2009.

²⁶² Ks. Asia C-549/07, kohta 25.

tuksesta, jossa koneen lentäjä havaitsi vian. Kuluttajariitalautakunnan käsityksen mukaan lentoyhtiöllä on paremmat mahdollisuudet varautua huollon yhteydessä havaittaviin kunnossapitotarpeisiin, kuin ennen lähtöä tehtävän tarkastuksen yhteydessä ilmenneisiin yllättäviin teknisiin vikoihin, joista nyt oli kyse.²⁶³

Kuluttajariitalautakunta katsoo saamansa selvitysten perusteella, että mikään ei viittaa jarruletkun irtoamisen johtuneen koneen puutteellisesta huollosta, elinkeinonharjoittajan laiminlyönnistä tai seikasta, johon elinkeinonharjoittaja olisi kohtuudella voinut vaikuttaa. Kuluttajariitalautakuntaa toteaa, että elinkeinonharjoittajan ei olisi ollut mahdollista välttää vian ilmenemistä ja siitä aiheutuvaa lennon peruutusta kohtuudella edellytettävien toimenpitein. Näin ollen jarruletkun vioittuminen on ollut tapahtuma, joka ei ole ollut elinkeinonharjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa. Jarruletkun kaltaisen harvinaisen ja odottamattoman vian ilmeneminen koneen lähtöä edeltävässä tarkastuksessa ei liity elinkeinonharjoittajan tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen. Näillä perusteluilla liikenteenharjoittaja ei ollut vakiokorvausvelvollinen.²⁶⁴

Tapauksessa arvioitiin peruuttamisen aiheuttaneen vian tavanmukaisuutta ja lentoyhtiön vaikutusmahdollisuuksia vian estämiseksi. Lentoyhtiö vapautui vastuusta kontrollivastuun tavoin osoittamalla, että peruuttamisen aiheuttanut vika ei kuulunut yhtiön tavanomaisen toiminnan piiriin.

Matkustajilla oli lennot Varsova-Helsinki ja Helsinki-Bangkok lautakunnan tapauksessa Dnro 2030/35/2010. Lento Varsovasta Helsinkiin peruutettiin teknisen vian vuoksi, joten matkustajat eivät päässeet jatkolennoille. Lopulliseen määränpäähän Bangkokiin matkustajat saapuivat noin vuorokauden myöhässä. Lentoyhtiön mukaan peruutus johtui vakavasta teknisestä ongelmasta, joka havaittiin juuri ennen lähtöä. Kyseessä oli ilmastointijärjestelmän vika, joka ilmeni ylikuumenemisena ja rikinhajuisena savuna. Poikkeavasta tilanteesta tehtiin lentoturvallisuusselvitys ja koneen piti pysyä Varsovan kentällä, kunnes ilmailuviranomaiset olivat tutkineet savun alkuperän. Ilmastointiyksikön tarkastukset ja huolto oli tehty huolto-ohjelman mukaisesti. Vioittunut osa oli ollut käytössä koneen käyttöönotosta saakka ja käyttötunteja sille oli kertynyt noin 10780. Suurimmassa osassa muita koneita on alkuperäiset ilmastointiyksiköt, joille on kerty-

²⁶³ KRIL 867/35/2009.

²⁶⁴ KRIL 867/35/2009.

nyt käyttötunteja noin 15000. Vioittuneessa laitteessa todettiin mekaaninen vaurio, turbiinin siipi oli mennyt poikki.²⁶⁵

Lautakunta katsoo saadun selvityksen perusteella, että vioittunut ilmastointiyksikkö on huollettu ja tarkastettu huolto-ohjelman mukaan. Tilanteesta on tehty lentoturvallisuus-ilmoitus, jonka perusteella ilmailuviranomaiset ovat tutkineet vaaratilanteen syytä.

Lautakunta pitää saamansa selvityksen perusteella uskottavana, että vika on ollut odottamaton ja aiheuttanut puutteen lentoturvallisuudessa. Ongelmallista lautakunnan mukaan on arvioida sitä, milloin tekninen vika kuuluu lentoyhtiön tavalliseen toimintaan. Lisäksi sen arviointi, onko tapahtuma ollut lentoyhtiön tosiasiallisesti hallittavissa, voi olla haasteellista. Lautakunta kuitenkin toteaa, että se on aiemmassa ratkaisukäytännössään katsonut, että arvioinnissa voidaan huomioida onko tekninen vika kohdistunut juuri huollettuun tai elinkaaren alussa olevaan osaan.²⁶⁶

Lautakunta katsoo, että lentoyhtiö ei ole voinut tosiasiallisesti hallita tapahtumia, eikä se ole voinut varautua niihin kohtuudella edellytettävissä olevin toimenpitein. Selvityksessä ei ole viitteitä siitä, että kyseessä olisi ollut lentoyhtiön tavanomaisen toiminnan harjoittamiseen liittyvät tapahtumat tai siitä, että ne olisivat seurausta huollon puutteista. Huomioiden vian laadun ja merkityksen lentoturvallisuudelle, lautakunta katsoi lentoyhtiön ryhtyneen kaikkiin kohtuudella edellytettäviin toimenpiteisiin, joita siltä voitiin kohtuudella edellyttää. Näin ollen lautakunta ei suosittanut ylivarausasetuksen mukaista vakiokorvausta.²⁶⁷

Tapauksessa arvioitiin lentoyhtiön huolellisuutta ja sitä, mitkä viat kuuluvat lentoyhtiön vastuulle. Kun huoltotoimenpiteet on suoritettu asianmukaisesti, mutta ennen lähtöä havaitaan tavanomaisuudesta poikkeava vika, lentoyhtiö vapautuu vakiokorvausvelvollisuudestaan. Lautakunnan vastuuarviointi muistuttaa kontrollivastuun vapautumisperusteita.

²⁶⁵ KRIL 2030/35/2010.

²⁶⁶ KRIL 2030/35/2010.

²⁶⁷ KRIL 2030/35/2010

5.1.5 Laitetuki ja varallaolojärjestelmä

Matkustajan lento Oulusta Helsinkiin peruutettiin lautakunnan tapauksessa Dnro 2094/35/2009. Peruuttaminen johtui lentoyhtiön mukaan siitä, että juuri ennen lennon operoimista apuvoimalaitteessa ilmeni harvinainen ja yllättävä vika. Apuvoimalaitteella käynnistetään moottorit. Oulussa käytettävissä olevin keinoin ei ollut mahdollista suorittaa koneen ulkopuolista käynnistystä, joten lennon peruuttaminen oli ainoa vaihtoehto. Trafilta pyydetyn lausunnon mukaan kyseistä vikaa ei voida katsoa yleiseksi. Apuvoimalaitteen kattava seuranta siten, että odottamattomia häiriöitä ei operaatioiden aikana synny, on käytännössä vaikeaa.²⁶⁸

Lautakunta toteaa ratkaisussaan, että asiassa ei ole näytetty kyseessä olleen vika, joka olisi kohdistunut juuri huollettuun tai elinkaaren alussa olevaan osaan. Lautakunnan mukaan Trafjin ja lentoyhtiön lausunnon perusteella on pääteltävissä, että kyseessä olevan apuvoimalaitteen vioittuminen ei ole täysin epätavallista. Lausunnon mukaan vioittunut apuvoimalaite voidaan korvata ulkopuolisella laitteella, jolla koneen moottorit saadaan käynnistettyä. Lautakunta päätteli varajärjestelmien olemassaolon viittaavan siihen, että apuvoimalaitteeseen kohdistuu vikoja lentoliikennettä harjoittaessa. Annetun selvityksen perusteella lautakunta katsoi, että tapauksessa ei ole kyse viasta, joka ei alkuperänsä tai luonteensa vuoksi liity lentoyhtiön tavanomaisen toiminnan harjoittamiseen tai joka ei olisi ollut lentoyhtiön tosiasiallisesti hallittavissa. Lautakunta suositti vakiokorvauksen maksamista.²⁶⁹

Kuluttajariitalautakunnan toisessa varalaittevalmiuteen liittyvässä tapauksessa Dnro 754/35/2011 matkustajien lento Helsingistä Osloon viivästyi 57 minuuttia teknisen vian takia, minkä vuoksi he saapuivat lopulliseen määränpäähän Nizzaan viisi ja puoli tuntia myöhässä. Lentoyhtiön mukaan viivästyminen johtui säätutkan vioittumisesta lentoa edeltävänä päivänä, eikä vastaavaa vikaa ole aiemmin esiintynyt kyseisessä koneessa. Trafjin selvityksen mukaan säätutka kuuluu laitetuen²⁷⁰ piiriin.²⁷¹

²⁶⁸ KRIL 2094/35/2009.

²⁶⁹ KRIL 2094/35/2009.

²⁷⁰ Laitetuella tarkoitetaan lento-operaattorin tekemää sopimusta lentokonevalmistajan, laitevalmistajan tai -toimittajan kanssa. Laitetuen tarkoituksena on ennakoida ja taata varalaitteen olemassaolo ja nopea saatavuus.

²⁷¹ KRIL 754/35/2011.

Lautakunta toteaa, että viivästyminen ei olisi ollut merkittävästi lyhyempi, vaikka varalaitte olisi ollut heti saatavilla. Täten varalaitteen puuttumiselle laitetuesta huolimatta ei ole annettava asian arvioinnissa ratkaisevaa merkitystä. Lautakunta muistuttaa, että lentoyhtiön täyttämät huollon vähimmäisvaatimukset eivät vielä vapauta sitä vastuusta. Säätutkan kuuluminen laitetuen piiriin ja osan rikkoutuminen määräaikaishuoltojen välillä ei riitä yksistään osoittamaan, etteivät tapahtumat olisi olleet tosiasiallisesti lentoyhtiön hallittavissa. Varalaittevalmiudesta lautakunta päätteli, että säätutkan vioittuminen ei voi olla täysin poikkeuksellista. Asiassa ei ollut myöskään näytetty vian kohdistuneen juuri huollettuun tai elinkaarensa alussa olevaan osaan. Lautakunta suositti ylivarausasetuksen mukaista vakiokorvausta.²⁷²

Varalaittevalmiuteen ja varallaolojärjestelmään liittyvissä lautakunnan tapauksissa Dnro 2094/35/2009 ja Dnro 754/35/2011 varajärjestelmät osoittavat sen, ettei niiden piirin kuuluvia teknisiä vikoja voida pitää täysin poikkeuksellisina. Varalaittevalmius osoittanee sen, että lentoyhtiöllä katsotaan olevan ainakin jonkinlainen mahdollisuus vaikuttaa tai estää teknisen vian syntyminen. Koska vian katsotaan olevan lentoyhtiön kontrollissa, se ei vapauta lentoyhtiötä asetuksen vakiokorvausvelvollisuudesta.

5.2 Sairastapaukset

Kuluttajariitalautakunnan tapauksessa Dnro 1811/35/2008 lento peruutettiin lentäjän sairastumisen vuoksi. Lentäjä oli sairastunut joulukuussa 2007 ja lopullinen päätös lennon peruuttamisesta tehtiin 6.1.2008, aikataulunmukaisen lähtöpäivän ollessa 7.1.2008. Lentoyhtiö ei saanut korvaavaa lentäjää sairastuneen tilalle, koska osa lentäjistä oli sairauslomalla ja osa koulutuksessa. Lautakunta muistutti lentoyhtiöllä olevan näyttövelvollisuus siitä, että peruutus johtuu poikkeuksellisista olosuhteista. Liikenteenharjoittajan on ryhdyttävä näiden olosuhteiden välttämiseksi kaikkiin kohtuudella edellytettäviin toimenpiteisiin. Tässä tapauksessa olennaista on arvioida, onko lentoyhtiö voinut kohtuudella edellytettävillä toimenpiteillä välttää lennon peruutuksen hankkimalla korvaavan miehistön.²⁷³

²⁷² KRIL 754/35/2011.

²⁷³ KRIL 1811/35/2008.

Lautakunnan mukaan lentoyhtiö on tiennyt tai ainakin sen olisi pitänyt tietää miehistövajauksesta. Lentoyhtiöllä on ollut vähintään viikko aikaa hankkia korvaava miehistö lennolle. Lautakunnan mukaan viikkoa ei voida pitää kohtuuttoman lyhyenä aikana korvaavan henkilöstön hankkimiseen, joten lentäjän sairastumista tässä tapauksessa ei voida pitää poikkeuksellisena olosuhteena. Lautakunta suositti vakiokorvauksen maksamista matkustajalle²⁷⁴

Tapauksesta on pääteltävissä sairastapauksien kuuluvan lentoyhtiön tavanomaisen toiminnan harjoittamiseen. Sairastapaukset eivät ole sellaisia tapahtumia, joihin lentoyhtiö ei voisi varautua. Tapausta olisi voitu arvioida myös kontrollivastuun perusteella, jolloin lentoyhtiö olisi vastuussa, koska kyse ei ole lentoyhtiön vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella olevasta tapahtumasta.

Toisessa sairastumiseen liittyvässä kuluttajariitalautakunnan tapauksessa Dnro 1383/35/2012 matkustajien lento Tukholmasta Helsinkiin peruutettiin 26.2.2012 ja matkustajat uudelleenreititettiin seuraavan päivän aamuna. Lentoyhtiön mukaan peruutus johtui matkustamohenkilökunnan jäsenen sairastumisesta, josta lentoyhtiö sai tietää noin kahdeksan tuntia ennen edeltävää Helsinki-Tukholma -lentoa. Lentoyhtiön alihankkija alkoi välittömästi hankkia korvaavaa stand by -jäsentä. Kaikki varajäsenet olivat jo töissä kolmen muun lentoyhtiön jäsenen sairastuttua, joten varajäsentä ei saatu hankittua. Lentoyhtiön käsityksen mukaan se voi varautua odottamattomiin sairaustapauksiin ainoastaan stand by -järjestelmän ylläpidolla, mikä ei riittänyt korvaavan henkilökunnan saamiseen.²⁷⁵

Lautakunta totesi, että kyse ei ollut epidemiasta, vaan yksittäisen matkustamohenkilökunnan jäsenen sairastumisesta. Lentoyhtiö oli saanut tiedon sairastumisesta noin kahdeksan tuntia ennen ensimmäistä lentoparia ja kymmenen tuntia ennen kyseessä olevien matkustajien lentoa. Lautakunnan mukaan lentoyhtiö ei selvittänyt, koskiko alihankkijan muut sairaustapaukset kyseessä olevan yhtiön lentoja, eikä sitä, milloin nämä muut sairaustapaukset olivat ilmenneet. Selvittämättä jäi myös, kuinka kauan alihankkijan stand by -henkilöstö oli kiinnitettynä muualle. Lautakunta suositti vakiokorvauksen maksamista, koska sen mukaan lentoyhtiö ei ollut näyttänyt, että lennon peruutusta ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet

²⁷⁴ KRIL 1811/35/2008.

²⁷⁵ KRIL 1383/35/2012.

olisi suoritettu.²⁷⁶

Stand by -järjestelmän ylläpito ei vapauta lentoyhtiötä vastuusta, sillä lautakunta edellytti kohtuullista varautumista yllättäviinkin sairastapauksiin. Lautakunnan tapauksesta voinee päätellä, että lentoyhtiöllä katsottiin olevan tosiasiallinen kontrolli tapahtuneeseen sairastapaukseen. Tarkemmalla selvityksellä stand by -järjestelmästä ja miehistön käytöstä olisi voinut olla vaikutusta lentoyhtiön vastuun arviointiin.

5.3 Sääolosuhteet

Matkustaja saapui tapauksessa Dnro 1344/35/2010 lopulliseen määränpäähän yli 6 tuntia myöhässä lennon viivästymisen vuoksi. Lentoyhtiö ilmoitti viivästymisen johtuneen poikkeuksellisista olosuhteista, koska lentohenkilöstön työaika rajoitukset tulivat täyteen aiempien lentojen myöhästyttä huonon sään vuoksi.²⁷⁷

Kuluttajariitalautakunnan mukaan sääolosuhteet eivät olleet kyseisen lennon suorittamiseen sopimattomat. Viivästyminen on ollut aiempien lentojen seurannaisvaikutus. Säätiloista ja muista syistä johtuviin viivästyksiin tulee lautakunnan mukaan varautua niiden yleisyyden vuoksi. Lentoyhtiö ei esittänyt selvitystä niistä toimenpiteistä, joihin se ryhtyi välttääkseen lennon viivästymisen. Lautakunta katsoi jäänen näyttämättä, että kyseessä olisivat olleet poikkeukselliset olosuhteet. Lautakunta suositti vakiokorvauksen maksamista matkustajalle.²⁷⁸

Lautakunnan ratkaisusta käy ilmi liikenteenharjoittajan velvollisuus varautua huonoista sääolosuhteista johtuviin viivästyksiin muun muassa varaamalla riittävä henkilöstö. Olennaista viivästymisen arvioinnissa on se, johtuuko viivästyminen huonoista sääolosuhteista vai huonon sään seurannaisvaikutuksista. Seurannaisvaikutukset eivät muodosta automaattisesti poikkeuksellisia olosuhteita. Tapausta voidaan myös liikenteenharjoittajan toimintamahdollisuuksien kautta. Kun sääolosuhde estää tietyn koneen lentämisen, ei tapahtuma ole yhtiön kontrollissa toisin kuin tapauksissa,

²⁷⁶ KRIL 1383/35/2012.

²⁷⁷ KRIL 1344/35/2010.

²⁷⁸ KRIL 1344/35/2010.

joissa kyse on huonon sään aiheuttamasta seurannaisvaikutuksesta, joihin lentoyhtiö voi varautua esimerkiksi riittävällä miehistöllä.²⁷⁹

Tapauksessa Dnro 1731/35/2011 matkustajien lento Brysselistä Helsinkiin viivästyi 23.12.2010 noin vuorokauden, minkä vuoksi he vaativat ylivarausasetuksen mukaista vakiokorvausta. Lentoyhtiön mukaan viivästys johtui lumimyrskyn ja lumisateiden aiheuttamista erittäin huonoista sääolosuhteista Euroopan ilmatilassa. Lentoyhtiön mukaan voitiin puhua jopa lumikriisistä.²⁸⁰

Lentoyhtiön esittämän selvityksen mukaan viivästyminen johtui huonoista sääolosuhteista, lentokoneen jäänestön odottamisesta ja lentohenkilökunnan työaika rajoituksista. Lautakunta katsoi selvityksessä jääneen näyttämättä, että kentällä vallinnut sää olisi ollut vuodenaikaan nähden poikkeuksellinen. Sääolosuhteet eivät olleet niin huonot, että lentokenttä olisi jouduttu sulkemaan. Lentoyhtiö ei ollut myöskään antanut selvitystä siitä, mihin toimenpiteisiin se ryhtyi välttääkseen lennon viivästymisen. Näillä perusteilla lautakunta suositti vakiokorvauksen maksamista henkilöä kohden.²⁸¹

Tapauksessa ei selvitetty, että huonot sääolosuhteet olisivat estäneet tietyn koneen lentämisen. Lautakunnan toteamus, että sääolosuhteet eivät olleet vuodenaikaan nähden poikkeuksellisia, on mielenkiintoinen. Tästä voitaneen päätellä, että liikenteenharjoittajalla on velvollisuus sietää eri vuodenaikoihin kuuluvia, erilaisia sääolosuhteita. Mikäli sään ääri-ilmiöt lisääntyvät, liikenteenharjoittajan vastuun voidaan katsoa ratkaisun perusteella lisääntyvän.

5.4 Lentorajoitukset

Matkustajilla oli lennot Milano-Riika-Helsinki, josta lento Riikaan viivästyi 13 minuuttia Puolan ilmatilarajoituksista johtuen. Viivästymisen vuoksi matkustajat eivät ehtineet jatkolennolle Riista Helsinkiin. Lopulliseen määränpäähän matkustajat saapuivat 12 tuntia myöhässä. Lautakunta katsoi ilmatilarajoitusten olevan erityisolosuhteita, jotka vaikuttavat lentotoimintaan. Lautakunnan mukaan ilmatilarajoituksia voi-

²⁷⁹ Vrt. Kuluttajariitalautakunnan tapaukseen Dnro 2058/35/2010, jossa sumu esti tietyn koneen lentämisen, joten lentoyhtiö ei ollut vakiokorvausvelvollinen.

²⁸⁰ KRIL 1731/35/2011.

²⁸¹ KRIL 1731/35/2011.

daan pitää sellaisina poikkeuksellisina olosuhteina, joihin lentoyhtiö ei voi toiminnal-
laan vaikuttaa, eikä välttää näin ollen viivästymistä. Näillä perusteluilla lautakunta ei
suositannut vakiokorvausta.²⁸²

Ilmatilarajoitukset luokitellaan lautakunnan ratkaisun perusteella lentotoimintaan vai-
kuttaviksi erityisolosuhteiksi. Tapaus jatkaa lautakunnan linjaa siten, että lentoyhtiö ei
ole vakiokorvausvelvollinen, kun este on sen vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella.

5.5 Liikenteenharjoittajan näyttötaakka

Tapauksessa Dnro 3082/35/2010 lennon lähtöä jouduttiin siirtämään myöhempään
ajankohtaan teknisen vian vuoksi ja matkustajat pääsivät lopulliseen määränpäähän
noin puoli vuorokautta myöhässä. Lentoyhtiö totesi viivästyksen johtuneen teknisestä
viasta. Lautakunta tiedusteli lentoyhtiöltä mitkä tapahtumat aiheuttivat teknisen vian ja
pyysi lentoyhtiötä ilmaisemaan kantansa, onko kyse unionin tuomioistuimen ratkai-
suissa²⁸³ tarkoitetuista tapahtumista. Lautakunta totesi, että sille toimitetuista asiakir-
joista ei ole pääteltävissä onko tekninen vika johtunut tapahtumista, jotka täyttävät
unionin tuomioistuimen ratkaisuisissa määritellyt kriteerit tai että onko tällaista tapah-
tumaa ylipäätään ollut.²⁸⁴

Lautakunta muistuttaa näyttövelvollisuuden olevan asetuksen sanamuodon mukaan
lentoyhtiöllä. Asiassa ei ole näytetty teknisen vian johtuneen tapahtumista, jotka eivät
luonteensa tai alkuperänsä perusteella liity liikenteenharjoittajan tavanomaisen toimin-
nan harjoittamiseen ja jotka eivät ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa. Koska lento-
yhtiö ei ole siten osoittanut lennon viivästymisen johtuneen poikkeuksellisista olosuh-
teista, suositti lautakunta matkustajalle ylivarausasetuksen mukaista korvausta.²⁸⁵

Lautakunnan ratkaisu osoittaa näyttötaakan olevan lennon peruutuksen tai viivästymis-
sen yhteydessä liikenteenharjoittajalla. Lennon viivästymisen perusteleva ainoas-
taan teknisellä vialla ei poista liikenteenharjoittajan korvausvelvollisuutta.

²⁸² KRIL 12/35/2012.

²⁸³ Ks, yhdistetyt asiat C-402/07 ja C-432/07 Sturgeon ym. ja asia C-549/07 Wallentin-Hermann.

²⁸⁴ KRIL 3082/35/2010.

²⁸⁵ KRIL 3082/35/2010.

Toisessa näyttötaakkaan liittyvässä tapauksessa Dnro 3611/35/2011 matkustajilla oli lennot Nizzasta Riian kautta Ouluun. Lento Nizzasta Riikaan viivästyivät teknisen vian vuoksi ja matkustajat eivät ehtineet lennolle Ouluun. Matkustajat saapuivat uudelleenreititettyinä Ouluun noin 12 tuntia myöhässä. Tekninen vika ilmeni lentokoneen toisessa moottorissa, joka kiihtyi hitaasti ja lentoyhtiö joutui operoimaan lennon korvalla koneella. Lautakunnan pyynnöstä huolimatta lentoyhtiö ei toimittanut tarkempaa selvitystä teknisestä viasta, eikä toimenpiteistä, joihin se oli ryhtynyt. Lautakunta huomautti, että asiassa ei ollut myöskään ilmennyt vian kohdistuneen juuri huollettuun tai elinkaarensa alussa olevaan osaan, eikä vika ollut seurausta valmistusvirheestä. Kyse ei ollut lautakunnan mukaan ylivarausasetuksessa tarkoitetuista poikkeuksellisista olosuhteista, joten lentoyhtiö oli korvausvelvollinen ylivarausasetuksen 7 artiklan perusteella.²⁸⁶

Tapauksesta käy ilmi liikenteenharjoittajaan kohdistuva näyttötaakka. Pelkkä vetoaminen tekniseen vikaan ei ilman lisäselvityksiä vapauta liikenteenharjoittajaa vakiokorvausvelvollisuudestaan. Lentoyhtiön on myös näytettävä ne toimenpiteet, joihin se on ryhtynyt vahingon välttämiseksi.

6 Loppupohdinta

Vaikka Euroopan unionin lainsäädäntö turvaa lentomatkustajien oikeudet, niin harva matkailija on tietoinen oikeuksistaan jatkuvista tiedotuskampanjoista huolimatta. Matkustajat eivät tiedä oikeuksiensa laajuutta, eivätkä he tiedä mistä ja miten korvausta tulee hakea. Lentomatkustajien kyselyiden ja valitusten määrä nousee vuosittain lähes 70 000:een, mikä on yksi osoitus korvausten hakemisen vaikeudesta.²⁸⁷ Ylivarausasetuksen tulkinnasta on ollut epäselvyyttä, mistä on osoituksena useat unionin tuomioistuimen ratkaisut. Komissio ryhtyi toimiin asetuksen selventämisestä ja hyväksyi valkoisessa kirjassaan aloitteen matkustajia koskevan EU:n lainsäädännön yhtenäisestä tulkinnasta, noudattamisesta sekä valvonnasta²⁸⁸.

²⁸⁶ KRIL 3611/35/2011.

²⁸⁷ KOM (2010) 603 lopullinen, s. 12. Ks. alav. 35, jossa todetaan komission ja kansallisten valvontaelinten käsitelleen vuonna 2008 noin 68 000 matkustajien kyselyä ja virallista valitusta.

²⁸⁸ KOM (2011) 144 lopullinen, s. 25.

Komissio totesi liikkumisvapauden olevan yksi EU-kansalaisten tärkeimmistä oikeuksista. Matkustaminen puolestaan on liikkumisvapauden toteuttamisen välttämätön edellytys. Ylivarausasetuksen (EY) N:o 261/2004 säännöksiin sisältynyt uusi lähestymistapa on johtanut erilaisiin tulkintoihin, mikä puolestaan on johtanut lentoliikenteen harjoittajien ja kansallisten valvontaviranomaisten kirjavaan ylivarausasetuksen soveltamiseen. Tämä luonnollisesti on aiheuttanut matkustajille ja sidosryhmille epätietoisuutta oikeuksien laajuudesta ja rajoista.²⁸⁹ Komissio katsoi, että on tarpeellista täsmentää poikkeuksellisten olosuhteiden käsitettä ja sitä, mitä oikeus kohtuulliseen ja oikeasuhteiseen huolenpitoon sisältää²⁹⁰.

Euroopan parlamentti antoi vastauksensa maaliskuussa 2012 komission tiedonantoon KOM (2011) 174 lopullinen. Euroopan parlamentti kehotti komissiota selventämään ylivarausasetuksen poikkeuksellisten olosuhteiden käsitettä. Ylivarausasetusta tarkistettaessa olisi huomioitava unionin tuomioistuimen ratkaisujen mukainen matkustajien suojelun taso ja tuomioistuimen tulkinta poikkeuksellisista olosuhteista.²⁹¹

Oikeuskäytännöllä on ollut ratkaiseva merkitys ylivarausasetuksen tulkinnassa. Yhteisöjen tuomioistuin totesi asiassa C-344/04 IATA & ELFAA antamassaan tuomiossa ylivarausasetuksen olevan Montrealin yleissopimuksen mukainen ja että nämä oikeudelliset välineet tukevat toisiaan. Tuomioistuin selvensi asiassa C-549/07 Wallentin-Hermann niitä teknisiä vikoja, mitä ei voida pitää ylivarausasetuksen tarkoittamina poikkeuksellisina olosuhteina.²⁹²

Komission asetusehdotuksen tarkoituksena on selventää ylivarausasetuksen keskeisiä periaatteita ja niitä matkustajien implisiittisiä oikeuksia, jotka ovat aiemmin johtaneet useisiin riitoihin matkustajien ja lentoyhtiöiden välillä. Poikkeukselliset olosuhteet - käsite määritellään komission asetusehdotuksessa Wallentin-Hermann-ratkaisussa omaksuttua linjaa mukailleen olosuhteiksi, jotka luonteensa tai alkuperänsä vuoksi eivät liity lentoyhtiön toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen, eivätkä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa.²⁹³ Oikeusvarmuuden parantamiseksi Euroopan komissio esittää

²⁸⁹ KOM (2011) 174 lopullinen, s. 2.

²⁹⁰ KOM (2011) 174 lopullinen, s. 10.

²⁹¹ Euroopan parlamentin päätöslauselma lentomatkustajien oikeuksien soveltamisesta ja toimivuudesta (2011/2150(INI)), s. 6, 7.

²⁹² KOM (2013) 130 lopullinen, s. 3.

²⁹³ KOM (2013) 130 lopullinen, s. 7.

asetusehdotuksessaan suuntaa antavan luettelon olosuhteista, joita ei ole pidettävä poikkeuksellisina, ja olosuhteista, joita on pidettävä poikkeuksellisina²⁹⁴.

Komission suuntaa antava lista selkeyttäisi nykytilannetta, mutta tulkintaongelmia se tuskin poistane. Poikkeuksellisina olosuhteina pidetään listan toisen kohdan mukaan teknistä vikaa, joka ei kuulu lentoyhtiön tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen. Esimerkkeinä tavanomaisen toiminnan ulkopuolella kuuluvista teknisistä vioista ovat lennon aikana havaitut viat sekä lentoturvallisuuden vaikuttavat piilevät valmistusvirheet. Lentokoneiden teknisyydestä johtuen arvioitavaksi jää suuri joukko vikoja, joiden kohdalla tulee arvioida kuuluuko vika tavanomaisen toiminnan harjoittamiseen vai ei.

Kuluttaja-asiamies katsoi keväällä 2013 oikeusministeriön kuulemistilaisuudessa, että komission asetusehdotuksesta huolimatta ylivarausasetukseen ytimeen jää edelleen ongelmia. Kuluttaja-asiamies kiinnitti huomiota etenkin vakiokorvausten tasoon yhdistettynä poikkeuksellisten olosuhteiden arviointiin sekä viivästyksen kynnyisaikarajoihin. Kuluttaja-asiamiehen mukaan olisi parempi lentoyhtiöiden, matkustajien, riitojenratkaisuelinten ja valvojien kannalta, jos vakiokorvausjärjestelmä korvattaisiin summaarisella, syystä riippumattomalla vakiohyvitysjärjestelmällä, joka koskisi ainakin peruutus- ja viivästystilanteita. Kuluttaja-asiamies katsoo esittämänsä vakiohyvitysjärjestelmän olevan ennakoitavampi, oikeudenmukaisempi ja lähempänä yleistä sopimusta ja kuluttajaoikeutta. Lisäksi se vähentäisi jälkiselvittelyn tarvetta.²⁹⁵

Kuluttaja-asiamies katsoo ehdottamansa vakiohyvitysjärjestelmän voivan lisätä matkustajan tyytyväisyyttä sen ymmärrettävyytensä vuoksi. Hyvitykset olisivat nykyistä vakiokorvausjärjestelmää pienempiä, mutta matkustajalla olisi hyvitykseen aina oikeus reklamoituaan tietyn virhekynnyksen ylittyessä. Kuluttaja-asiamies katsoo myös liikenteenharjoittajien hyötyvän vakiohyvitysjärjestelmästä, koska kustannuksiin voisi olla helpompi varautua ja asiakasvalitusprosessit helpottuisivat.²⁹⁶

Kuluttaja-asiamiehen vakiohyvitysjärjestelmä helpottaisi korvauksen saamista ja ylivarausasetuksen tulkinta-ongelmat vähentyisivät. Kuluttajan näkökulmasta selkeämpi ja

²⁹⁴ KOM (2013) 130 lopullinen, s. 7.

²⁹⁵ Kuluttajaviraston verkkolehti 3/2013, s. 13.

²⁹⁶ Kuluttajaviraston verkkolehti 3/2013, s. 13.

yksinkertaisempi vakiohyvitysjärjestelmä olisi todennäköisesti tervetullut. Jos hyvitysjärjestelmä nostaisi kustannuksia, ne näkyisivät todennäköisesti kalliimpina lipun hintoina. Jos vakiohyvitysjärjestelmä otettaisiin käyttöön, olisi myös mietittävä sitä, miksi liikenteenharjoittajan vastuuta on alun perin rajoitettu. Onko ehdotettu hyvitysjärjestelmä liian ankara lentoyhtiön kannalta, koska lentokoneiden vioittuminen on tavanomaista niitä koskevista huoltotoimenpiteistä huolimatta.

Euroopan parlamentti katsoi lainsäädäntöpäätöslauselmassaan 5. helmikuuta 2014 komission asetusehdotuksesta KOM (2013) 130 lopullinen, että lentomatkestäjien oikeusvarmuuden parantamiseksi tarvitaan tarkempi poikkeuksellisten olosuhteiden määrittely. Poikkeuksellisten olosuhteiden määrittelyssä tulee huomioida asiassa C-549/07 Wallentin-Hermann unionin tuomioistuimen ratkaisu. Euroopan parlamentti katsoi, että komission asetusehdotuksen suuntaa-antava luettelo poikkeuksellisista olosuhteista ei ole riittävä: parlamentin mukaan luettelon tulisi olla tyhjentävä.²⁹⁷

Euroopan parlamentin ehdottama tyhjentävä lista poikkeuksellisia olosuhteita todennäköisesti vähentäisi tulkintaongelmia. Voidaanko tyhjentävällä listalla kuitenkin riittävän tarkasti ennakoita kaikkia tilanteita, joita lentoliikenteen harjoittamiseen kuuluu. Tyhjentävän listan ulkopuoliset tapahtumat voivat helposti aiheuttaa kohtuuttomuutta matkestäjien tai lentoyhtiöiden kannalta, joten tilanneherkkä tarkastelu voisi olla parempi vaihtoehto.

Ensimmäinen asettamani tutkimuskysymys oli, mikä on uuden ylivarausasetuksen poikkeukselliset olosuhteet -käsitteen sisältö. Tähän ei voida oikeuskirjallisuuden, kulluttajariitalautakunnan tapausten ja unionin tuomioistuimen ratkaisujen valossa antaa täysin kattavaa vastausta. Asia C-549/07 Wallentin-Hermann selvensi poikkeuksellisten olosuhteiden sisältöä teknisten vikojen osalta: lentoyhtiön on ensinnäkin osoitettava, että tekninen vika johtuu tapahtumista, jotka eivät luonteensa tai alkuperänsä perusteella liity asianomaisen liikenteenharjoittajan tavanomaisen toiminnan harjoittamiseen. Toiseksi lentoyhtiön tulee näyttää, että tapahtumat eivät ole olleet lentoyhtiön tosiasiallisesti hallittavissa. Ratkaisu vyöryttää vastuuta teknisistä vioista lentoliikenteen harjoittajalle. Lentoyhtiön on näytettävä, että se ei olisi ilman kestäättömiä uhrauksia voinut välttää sitä, että poikkeukselliset olosuhteet johtivat lennon peruuttami-

²⁹⁷ Euroopan parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselma 5. 2. 2012, tarkistus 2.

seen. Isommalta ja vakavaraisemmalta lentoyhtiöltä voidaan odottaa suurempia uhruksia kuin pienemmältä lentoyhtiöltä samanlaisessa tilanteessa. Ennakkotapaus tuskin poistanee teknisiä vikoja koskevia riitakysymyksiä kokonaan.

Asia C-22/11 Lassooy varmisti työtaistelutoimenpiteiden – ainakin lentoyhtiöstä riippumattomien – kuuluvan poikkeuksellisten olosuhteiden piiriin. Huomionarvoista on myös se, että poikkeuksellisiin olosuhteisiin ei voi vedota niin sanotuissa seurannaistapauksissa. Poikkeukselliset olosuhteet koskevat jotakin tiettyä lentoa. Tästä johtuvat seurannaisvaikutukset eivät oikeuta liikenteenharjoittajaa vetoamaan enää myöhempien lentojen kohdalla poikkeuksellisiin olosuhteisiin.

Asia C-12/11 McDonagh osoitti, että tulivuorenpurkauksen kaltaiset olosuhteet ovat kiistämättä poikkeuksellisia olosuhteita. Tulivuorenpurkaus tai sen kaltaiset olosuhteet eivät myöskään muodosta sellaista tapahtumien luokkaa, joka jäisi poikkeuksellisten olosuhteiden ulkopuolelle ja rajoittaisi siten liikenteenharjoittajan vastuuta matkustajaa kohtaan.

Kuluttajariitalautakunta arvioi eri tilanteiden poikkeuksellisten olosuhteiden mukaisuutta useissa tapauksissa liikenteenharjoittajan tosiasiallisen toimintamahdollisuuksien kautta. Lentoyhtiön on kannettava liiketoimintaan yleisesti kuuluvat riskit. Lautakunta katsoi, että sairastapaukset kuuluvat lentoyhtiön tavalliseen toimintaan, eikä lentoyhtiön vastuuta poistanut sairastapausten varalle tehty stand by -järjestelmä, jonka miehistö oli jo käytössä. Sairastapauksia on arvioitava tapauskohtaisesti, ja lentoyhtiön riskipiiriin kuuluu varautuminen sairastapauksiin stand by -järjestelmästä huolimatta.

Teknisten vikojen varallaoljärjestelmistä lautakunta päätteli, että niiden piiriin kuuluvat viat eivät muodosta poikkeuksellista olosuhdetta. Varalaittevalmius ja varallaoljärjestelmät osoittavat sen, että niiden piiriin kuuluvissa vioissa lentoyhtiöllä on jonkinlainen mahdollisuus vaikuttaa tai estää vian syntyminen. Valmistus- ja piilevissä virheissä lautakunta ei katsonut liikenteenharjoittajan olevan vakiokorvausvelvollinen. Lautakunnan olennaisin vastuusta vapautta kriteeri oli se, että nämä tapahtumat eivät ole liikenteenharjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa, eikä niitä voida myöskään estää huoltotoimenpiteillä.

Sääolosuhteiden arvioinnissa näkyi myös lentoyhtiön tosiasiallinen vaikutusmahdollisuus kuljetuksen suorittamiseen sopimuksen mukaisesti. Lentoyhtiö vetosi viivästyksen johtuneen poikkeuksellisista olosuhteista, koska lentohenkilökunnan työaikalajoitukset tulivat täyteen aiempien lentojen myöhästyttyä huonojen sääolosuhteiden vuoksi. Lautakunta katsoi kyseessä olleen seurannaisvaikutus, eikä lentoyhtiö näin ollen vapautunut vakiokorvausvelvollisuudestaan. Lentoyhtiö voi ja sen tulee varautua erilaisiin sääolosuhteisiin esimerkiksi varaamalla riittävä määrä henkilöstöä. Lautakunnan mukaan lentoyhtiöiden tulee varautua eri vuodenaikoihin kuuluviin tavanomaisiin olosuhteisiin. Tämä voi tulevaisuudessa lisätä lentoyhtiöiden vastuuta, jos sään ääri-ilmiöt lisääntyvät ilmaston lämpenemisen seurauksena.

Toinen tutkimuskysymykseni koski niitä ongelmia, joita ylivarausasetuksen soveltamisessa on kohdattu. Ylivarausasetuksen tulkinnanvaraisuus on aiheuttanut paljon oikeustapauksia niin kansallisella tasolla kuin unionin tuomioistuimessakin. Unionin tuomioistuimen ratkaisussa näkyi voimakkaasti asetuksen tarkoitus, eli matkustajien korkean suojelun tason saavuttaminen. Useissa unionin tuomioistuimen tuomioissa peräänkuulutettiin esimerkiksi määrittelemättömien termien yleiskielen mukaista tulkintaa²⁹⁸, kun kyse oli matkustajien suojelusta. Sanamuodon ylittävään tulkintaan tuomioistuin puolestaan päätyi matkustajan hyväksi Sturgeon-tapauksessa²⁹⁹, jossa viivästyksen rinnastettiin peruuttamiseen, ja näin ollen luotiin matkustajille oikeus vakiokorvaukseen myös viivästyksissä. Viivästyksen kohdalla ylivarausasetuksessa ei mainita oikeutta vakiokorvaukseen.

Unionin tuomioistuimen linja sopivan matkustajien suojelun tasosta voi vielä hakea paikkaansa. Lentoliikenteen taloudellisen sääntelyn purkautuminen vapautti markkinat, jolloin halpalentoyhtiöt tulivat uusina toimijoina lentomarkkinoille 1990-luvulla. Uudet, kevyempirakenteiset lentoyhtiöt mullistivat lentoliikennettä uudellaisilla liiketoimintaideoilla.

Poikkeukselliset olosuhteet -vastuuvapausperusteen luonne asettaa omat haasteensa sen tulkinnalle. Käsite ja siihen kuuluva vastuuvapausperuste eivät suoraan vastaa mitään kansallista sopimusperusteista vastuuperustetta. Poikkeuksellisilla olosuhteilla on yhtymäkohtia kontrollivastuuseen ja ankaran vastuun korvausvastuun poistaviin de-

²⁹⁸ Ks. esim. asia C-549/07 Wallentin-Hermann, kohdat 16, 17.

²⁹⁹ Ks. yhdistetyt asiat C-402/07 ja C-432/07 Sturgeon.

fenssiperusteisiin. Poikkeuksellisilla olosuhteilla ei myöskään tarkoiteta force majeure -käsitettä³⁰⁰, jolla tarkoitetaan ennemminkin tapahtumia, joihin ihminen ei voi vaikuttaa.

Kuluttajariitalautakunnan tapauksissa poikkeuksellisia olosuhteita arvioitiin pitkälle liikenteenharjoittajan toimintamahdollisuuksien kautta. Liikenteenharjoittajalta edellytettiin huolellisuutta, mutta jos peruutus tai viivästys johtui sellaisesta esteestä, johon liikenteenharjoittaja ei voinut vaikuttaa, ei korvausvelvollisuutta pääsääntöisesti syntynyt.

Siihen, miten poikkeuksellisia olosuhteita tulisi arvioida tai minkälainen vastuujärjestelmä olisi paras, on hankala antaa yksiselitteistä vastausta. Yksi mahdollisuus on ajatella poikkeuksellisia olosuhteita Karhun (entinen Pöyhönen) kehrittelemän uuteen varallisuusoikeyteen kuuluvan varautumisperiaatteen kautta. Varautumisperiaatteessa vahingonkorvauksen lähtökohtanormina pidetään varovaisuusperiaatetta, johon sisältyy kaksi keskeistä vahingonkorvausoikeydellistä oikeusperiaatetta. Nämä oikeusperiaatteet – tuottamusperiaate ja aiheuttamisperiaate – saavat merkityksen myös koko varallisuusoikeydessä.³⁰¹

Tuottamusperiaatteessa vastuu kiinnittyy haitallisesta seuraamuksesta vahingon aiheuttajan tilannekohtaisesti moitittavaan, totutusta poikkeavaan käytökseen. Tämän voidaan ajatella koskevan esimerkiksi liikenteenharjoittajan huolto- ja muita ennakkollisia toimenpiteitä. Jos huoltotoimenpiteitä ei ole noudatettu, vastuu aktualisoituu. Aiheuttamisperiaatteessa puolestaan vastuu kiinnittyy niihin olosuhteisiin, joissa vahinko aiheutui. Tämän kautta voitaisiin arvioida niitä toimenpiteitä, joihin lentoyhtiö ryhtyy havaittuaan tietyn ongelman. Varovaisuusperiaatteessa vastuun kannalta keskeisiä ovat eri toimijoiden kontrollipiirissä olevat toimet, joilla voidaan ennaltaehkäistä tai minimoida vahingon seuraukset.³⁰²

Varautumisperiaatteeseen katsotaan kuuluvan sellaiset toimet, joita voidaan pitää kohtuullisina ja tarkoituksenmukaisina. Näitä voidaan ajatella liikenteenharjoittajan kannalta siten, ettei esimerkiksi lain edellyttämien huoltotoimenpiteiden lisäksi voida

³⁰⁰ Ks. esim. Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus, asia C-396/06, kohta 50.

³⁰¹ Ks. Pöyhönen 2000, s. 110-112

³⁰² Pöyhönen 2000, s. 112.

edellyttää kovin laajoja, vapaaehtoisia huoltotoimenpiteitä. Kohtuullisuus- ja tarkoituksenmukaisuusarviointi voidaan ulottaa koskemaan myös varallaolohenkilökuntaa ja varakoneita. Varallisuusperiaatteessa ei ole kyse joko-tai-arvioinnista. Osapuoli, tässä lentoliikenteenharjoittaja, voi vahvistaa omaa oikeusasemaansa käyttämällä varautumisperiaatetta. Liikenteenharjoittaja voi vahvistaa omaa positiotaan ryhtymällä varautumistoimiin. Nämä varautumistoimet voisivat tarkoittaa lentoliikenteelle ominaisten riskien huomioimista ja niihin asianmukaista varautumista.³⁰³

Varautumisperiaate ei ratkaisisi kaikkia poikkeuksellisiin olosuhteisiin liittyviä tulkintaongelmia, mutta siitä voisi olla apua arvioitaessa liikenteenharjoittajan vastuuta poikkeuksellisissa olosuhteissa. Liikenteenharjoittaja parantaisi omaa positiotaan vahingon aktualisoidutta sillä, mitä paremmin hän ennakoisi ja varautuisi lentoliikenteeseen kuuluviin riskeihin. Lentoyhtiön koko toimintaa arvioitaisiin kohtuullisuus- ja tarkoituksenmukaisuusnäkökohdilla.

Jatkotutkimusideani tulee ajankohtaiseksi, kun komission asetusehdotuksen³⁰⁴ perusteella ylivarausasetusta on muutettu: onko tuleva ylivarausasetus poistanut poikkeuksellisiin olosuhteisiin liittyviä tulkintaongelmia?

³⁰³ Pöyhönen 2000, s. 114-116.

³⁰⁴ KOM (2013) 130 lopullinen.