

Asia: VN/34680/2022

Lausuntopyyntö: Oikeuslaitostyöryhmän projektiryhmän Siviiliprosessin sujuvoittaminen muistio -lentoviivästysasioiden käsittelyä koskevat ehdotukset

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Nykytila ja muutostarpeet

Lentoviivästysasiat Itä-Uudenmaan käräjäoikeudessa

Lentoviivästystä koskevat asiat ovat osaltaan voimakkaasti ruuhkautaneet Itä-Uudenmaan käräjäoikeutta (muistion sivu 2).

Asioiden määrä on kasvanut räjähdysmäisesti ja niiden ratkaisemiseen tarvittavaa vastaavaa henkilöstöresurssia ei ole ollut saatavissa. Tämä on osaltaan johtanut käräjäoikeuden ruuhkautumiseen muun ohella kyseisessä asiaryhmässä. Tällä hetkellä asiaryhmään kuuluvia asioita on vireillä noin 1.150 kappaletta. Lentoviivästysasioita on vireillä myös muissa käräjäoikeuksissa. Niiden määrästä ei ole ilmeisesti saatavissa tarkkaa tilastotietoa, koska Aipa järjestelmässä asioille ei ole toistaiseksi ollut omaa nimikettään. Itä-Uudenmaan käräjäoikeus on pitänyt asioista erillistä taulukkoa, joka on ollut välttämätön menettely asioiden hallitsemiseksi ja muun ohella niihin liittyvien määräaikojen seuraamiseksi. Tämän takia meillä on tarkat tiedot asioiden määrästä lentoyhtiöittäin.

Uusia lentoviivästysjuttuja saapui käräjäoikeuteemme vuonna 2025 yhteensä 738 kpl ja vireille tulevien juttujen määrä asiaryhmässä on vuosi vuodelta kasvanut merkittävästi. Ennustamme kasvua myös vuodelle 2026. Vuonna 2025 saimme ratkaisutoimintaan vauhtia ja ratkaisimme yhteensä 655 lentoviivästysasiaa (nämä lähes kaikki kirjallisesti).

Juttujen kantajia suurimmassa osassa tapauksia edustaa Tanskalainen Lentoapu ja sen tanskalainen asianajaja (advokat). Juttujen haastehakemukset ovat vakiomuotoisia ja niissä on kysymys EU asetukseen perustuvasta lennon viivästymiskorvauksesta (osassa on kysymys myös liitännäisvaatimuksista, kuten matkalipun korvaamisesta). Juttujen euromääräinen intressi on tyypillisesti pieni. Uusimmissa jutuissa matkustaja on yleensä siirtänyt saamisen yritykselle, jonka puolesta jutut on saatettu käräjäoikeuteen vireille. Osa jutuista on tullut vireille Ruotsin kielellä. Juttuihin liittyy paljon kansainvälisiä liitännäisiä ja kielikysymysten ohella muun muassa tiedoksiantoja ulkomaille.

Lentoyhtiöistä eniten juttuja on vireillä Finnairilla, 404 kpl. Seuraavana tulevat Lufthansa (209 kpl), Norwegian (101 kpl), Turkish Airlines (80 kpl) ja Ryanair (76 kpl). Edellä kerrotut luvut per 31.12.2025. Yhteensä vastaajina on yli 50 lentoyhtiötä ympäri maailmaa. Alkuvuonna 2026 Finnairia koskevia juttuja on tullut paljon ja Finnairin osuus ratkaisemattomista jutuista siksi kasvaa koko ajan.

Eri lentoyhtiöillä on eri avustajia ja osa lentoyhtiöistä prosessoi oikeudessa itse. Eri lentoyhtiöiden tapa käydä oikeutta poikkeaa toisistaan. Pienehkö osa lentoyhtiöistä on neuvottelut asioissa kantajan kanssa sovintoratkaisun. Asioiden päätyminen sovintoon on ollut keskimäärin harvinaista ja suhteellisesti sovintoja saavutetaan huomattavasti vähemmän kuin muissa laajoissa riidoissa.

Kuten työryhmän muistiosta ilmenee, olemme jo luoneet paljon toimintatapoja, jotka ovat sujuvoittaneet prosessia. Saamme nykyisin suuren osan haasteista annettua tiedoksi sähköisesti lentoyhtiöiden antamien yhteistietojen perusteella. Olemme keskustelleet (osan) asioita hoitavien avustajien kanssa ja jossain määrin onnistuneet sujuvoittamaan prosessia. Lisäksi tuomarimme pääsääntöisesti ovat ottaneet käyttöön toimintamallin, jossa prekluusio asetetaan kirjallisessa valmistelussa. Tämä on ollut välttämätöntä, jotta osapuolten kirjelmointi saadaan mahdollisimman aikaisessa vaiheessa päätymään.

Useat lentoyhtiöt ovat jo vastauksessaan pyytäneet, että asia ratkaistaan kirjallisesti. Kantaja on aina suostunut kirjalliseen menettelyyn. Jutut on näissä tilanteissa voitu osapuolten suostumuksella ratkaista kirjallisessa menettelyssä. Lentoyhtiöt ovat näissä perusteeltaan kiistetyissäkin tapauksissa esittäneet kirjallisen todistelun esimerkiksi vetoamistaan poikkeuksellisista olosuhteista. Käytäntö useissa sadoissa jo ratkaistuissa asioissa on osoittanut, että osapuolten vetoamista seikoista on olemassa ja esitettävissä kirjallista todistelua. Jutut ovat voineet kirjallisesti ratkaistuissa asioissa päätyä yhtä lailla lentoyhtiöiden eduksi kuin matkustajan eduksi.

Osa lentoyhtiöistä puolestaan vaatii lähes aina suullista käsittelyä. Osa lentoyhtiöistä kokemustemme mukaan haluaa esittää vetoamistaan seikoista henkilötodistelua. Tällöin lentoyhtiö ei välttämättä esitä samaa seikkaa koskevaa kirjallista todistelua, vaikka se voisi olla mahdollista (esimerkiksi lennonjohdon rajoitukset tms. seikat, joista on hyvin mahdollista esittää kirjallista todistelua). Erityinen ongelma onkin, että ratkaisemattomista jutuistamme suuri osa vaatii suullisen

käsittelyn, koska osapuoli on sitä vaatinut ja käräjäoikeuden on aina se nykyisin mukaan osapuolen vaatimuksen perusteella järjestettävä.

Lentomatrustajien oikeuksia koskevan EU asetuksen tarkoitus ei voi olla, että yksinkertaisia viivästyskorvauksia koskevia juttuja käsiteltäisiin jatkuvasti käräjäoikeuden suullisessa käsittelyssä; jopa kaksi kertaa eli ensin valmisteluistunnossa ja sen jälkeen suullisessa pääkäsittelyssä. Asetuksen tarkoitus on, että asiat voitaisiin ratkaista kirjallisesti. Tämä on luettavissa muun ohella EU komission vuodelta 2024 olevasta tiedonannosta (komission tulkintaohjeet C/2024/5687, s. 25), jossa todetaan poikkeuksellisia olosuhteita käsittelevässä kappaleessa:

Lentoliikenteen harjoittaja voi todistaa tämän esimerkiksi lentopäiväkirjojen tai poikkeuksellisia tapahtumia koskevien ilmoitusten otteilla tai ulkopuolisilla asiakirjoilla ja lausunnoilla. Jos lentoliikenteen harjoittaja viittaa tällaisiin todisteisiin matkustajan vaatimukseen tai kansalliselle täytäntöönpanoelimelle antamassaan vastauksessa, todisteet olisi sisällytettävä vastaukseen. Jos lentoliikenteen harjoittaja vetoaa poikkeuksellisiin olosuhteisiin, sen olisi annettava tällaiset todisteet maksutta kansalliselle täytäntöönpanoelimelle ja matkustajille asiakirjojen saatavuutta koskevien kansallisten säännösten mukaisesti.

Edellä kerrotusta on vahvasti pääteltävissä, että lentoyhtiön tulisi esittää matkustajalle jo ensi vaiheessa kirjallinen todistelu siitä, miksi se ei olisi velvollinen maksamaan asetuksen tarkoittamaa vakiokorvausta. Todistelu tulisi esittää matkustajalle tai tämän edustajalle viimeistään siinä vaiheessa, kun lentoyhtiö on ennen oikeudenkäyntiä saanut viivästyskorvausta koskevan vaatimuksen. Tällöin matkustaja tai hänen edustajansa voisi ehkä nykyistä paremmin jo etukäteen arvioida, onko asian vieminen oikeuteen kannattavaa. Käsityksemme on, että suuressa osassa käsittelemiämme tapauksia lentoyhtiö ei ole reagoinut matkustajan asiamiehen lentoyhtiölle ennen oikeudenkäyntiä toimittamaan vaatimuskirjeeseen.

Nykyistä lainsäädäntöä tulisi muuttaa ennen kaikkea siten, että suurin osa lentoviivästysasioista voitaisiin ratkaista kirjallisesti. Tämän on voitava olla mahdollista Suomessa, kun se on mahdollista muissakin Pohjoismaissa (muistio s. 4–5). Tavoitteen toteuttamiseksi voi olla eri vaihtoehtoja tai niiden yhdistelmiä.

Käräjäoikeus kannattaa vahvasti muitakin lainsäädäntömuutoksia, jotta lentoviivästysasioiden käsittely olisi sujuvampaa. Jäljempänä olemme ottaneet eri vaihtoehtoihin tarkemmin kantaa.

Ratkaisuvaihtoehtoja

1. Vakiomuotoiset lomakkeet

Vakiomuotoisten lomakkeiden käyttömahdollisuus on perusteltua selvittää etenkin, mikäli pian käyttöön otettava oma Tuomioistuin palvelu osoittautuisi toimivaksi ja siihen ensin tulisi toimiva avustajaportaali. Uusia sähköisiä kanavia ei kannata lähtökohtaisesti luoda eikä yksityishenkilöitä kannustaa prosessoimaan kuluriskillä ilman avustajaa lentoyhtiöitä vastaan. Ainakin yksityishenkilöiden osalta sähköisen palvelun ei tulisi olla auki yöaikaan ja oikeudenkäyntimaksu tulisi periä etukäteen (kuten esimerkiksi passia haettaessa).

Vakiomuotoisella lomakkeella voitaisiin saavuttaa hyötyä ja työsäästöä, mikäli se pakottaisi osapuolet esittämään asian tiiviisti. Nyt osapuolet saattavat kirjelmöidä turhankin laajasti ja pysymättä siinä, mikä on olennaista.

2. Menettelysääntöjen keventäminen/ muuttaminen

Osapuolilla, etenkin lentoyhtiöillä, tulisi olla velvollisuus jo ensimmäisellä kerralla kirjelmöidessään esittää asiaan liittyvät kaikki perusteet ja todistelu. Sama ongelma, siis uusien perusteiden ja todisteiden lisääminen matkan varrella useissa eri vaiheissa, koskee useita muitakin laajoja riitoja. Sääntelyä osapuolten velvollisuuksista siviiliprosessissa tulisi terävöittää kaikkien laajojen riitojen osalta.

Olemme jo nyt pyrkineet menettelemään siten, että kirjallisen vastauksen jälkeen tuomari laatii yhteenvedon ja pyytää siitä preklusiouhkaisesti lausuman (OK 5 luku 22 §). Yhteenvedoon integroidussa lausumapyynnössä asetetaan kaksi määräaika, joista ensimmäisessä tulee esittää huomautukset yhteenvedoon, vastata mahdollisiin täsmäkysymyksiin ja nimetä asiaan liittyvät mahdolliset uudet perusteet ja todisteet preklusiouhkaisesti. Toinen samassa yhteydessä asetettu määräaika on aika, jossa vastapuoli voi vastata toisen osapuolen ensimmäisen määräajan johdosta mahdollisesti esittämään, tämäkin preklusiouhkaisesti. Tämä tehokas menettelytapa on nykyisen lain perusteella mielestämme mahdollinen, mutta valmistelussa tulisi pohtia tulisiko tämäntyyppisesti menettelytavasta tehdä lakiperustainen pääsääntöinen tapa ratkaista lentoviivästysasioita. Esimerkiksi pienriitamenettelyä koskevassa esityksessä samantyyppisestä preklusiosta on esitetty erillistä säännöstä. Lisäksi ilman selkeämpää lakiperustaa itsenäinen tuomari saattaa toimia eri tavalla ja viedä asian esimerkiksi aina ensin suulliseen valmistelustuntoon ja asettaa mahdollisen preklusion vasta tämän jälkeen, kuten laajojen riitojen käsittelyssä on tapana yleensä menetellä. Prosessisäännösten tulisi siis ohjata paitsi osapuolia myös käsittelevää tuomaria toimimaan tehokkaasti.

Muitakin tapoja estää osapuolten kirjelmöinnin jatkuminen ja uusien seikkojen esiin tuominen voi olla ja niitä tulisi jatkovalmistelussa selvittää.

Yhteenvedoa koskevaa sääntelyä tulisi keventää ja mahdollistaa asian ratkaiseminen kirjallisesti ilman erillistä yhteenvedoa, mikäli yhteenvedon laatimiselle ei ole aitoa tarvetta. Yhteenvedot ja tuomiot tulisi voida rakentaa tarvittaessa myös niin, että tuomarin ei tarvitsisi käyttää merkittävästi työaikaa osapuolten vaatimusten perusteiden esitysmuotojen tiivistämiseen. Osapuolten tulisi ensi sijassa itse pystyä ilmaisemaan perusteensa niin tiiviisti, että ne voisi sellaisenaan siirtää yhteenvedoon/ tuomioon. Vaihtoehtoisesti tuomari voisi liittää kirjelmän yhteenvedoon tai tuomioon tai viitata siihen. Yhteenvedon päätarkoituksen tulisi olla sen selvittäminen, mistä asiassa on kysymys; siis riitaisten seikkojen selvittäminen.

Käräjäoikeus kannattaa vahvasti muistiossa esitettyä siitä, että tuomarin päätösvaltaan tulisi kuulua, järjestetäänkö asiassa suullinen käsittely. Osapuolella (lentoyhtiöllä) ei tulisi olla absoluuttista oikeutta päästä jokaisessa asiassa suulliseen käsittelyyn, mikäli sille ei ole aitoa tarvetta. Jatkovalmistelussa sääntelytapaa tulisi selvittää pikaisella aikataululla tarkemmin, mutta viittaamme edellä lausuttuun ja siihen, että lentoyhtiöt lähes aina voisivat vedota kattavasti (vain) kirjalliseen todisteluun. Minimissään lentoyhtiöiden tulisi perustella, miksi he eivät voi vedota kirjalliseen todisteluun (esimerkiksi miksi eivät voisi esittää lentopäiväkirjoja tai todisteita lennonjohdonrajoituksista tai muista vetoamistaan vastaavista seikoista).

Käräjäoikeus kannattaa vahvasti myös sitä, että osapuoli voisi nimetä kirjallisen todistajankertomuksen. Kirjallinen todistajankertomus ei saisi kuitenkaan olla vaihtoehto niissä tilanteissa, joissa lentoyhtiön kiistämisperusteesta olisi saatavissa kirjallinen todistelu. Tämä tulisi lainmuutoksen yhteydessä tehdä selväksi. Kirjallinen todistajankertomus olisi vaihtoehto niissä tilanteissa, joissa aidosti olisi tarve selvittää jonkun henkilötodistajan näkemys asiaan. Sellainen kirjallinen kertomus ei ole tavoiteltava, jossa lausuttaisiin siitä, mitä jossakin asiakirjassa on lukenut – kyseistä asiakirjaa esittämättä.

Kirjallisen kertomuksen sallimisen siirtäminen tuomarin harkintaan tulisi ulottaa muihinkin riita-asioihin. Kirjallisten kertomusten salliminen voisi myös edistää sovintoja, kun jutun osapuoli voisi arvioida sen perusteella etukäteen, mitä vastapuolen todistaja kertoo. Mikäli kirjallisen lausuman antanutta henkilöä päädyttäisiin kuulemaan oikeudessa, viittaaminen kirjalliseen lausuntoon voisi nopeuttaa suullisia käsittelyjä ja edesauttaa olennaiseen keskittymistä.

Käräjäoikeus huomauttaa, että toistaiseksi suullisia käsittelyjä ovat vaatineet vastaajina olevat lentoyhtiöt. Suullisen käsittelyn vaatimisen tai muidenkaan osapuolten prosessia viivästyttävien toimien ei tulisi sallia olla keino tehdä asian käsittely hitaaksi, hankalaksi tai vastapuolelle kalliimmaksi.

Mikäli lentoviivästysasioissa järjestettäisiin suullinen käsittely, sääntelyn tulisi lähteä siitä, ettei asiassa järjestetä erillistä valmisteluistuntoa. Nämä intressiltään ja kokoluokaltaan pienet jutut tulisi vahvan pääsäännön mukaan käsitellä korkeintaan yhdessä suullisessa istunnossa.

3. Oikeudenkäyntikulujen määrästä säättäminen

Käräjäoikeus kannattaa oikeudenkäyntikulujen määrien sääntelyä. Oikeudenkäyntikuluja koskevat taksat todennäköisesti vaikuttaisivat osapuolten prosessitoimien laajuuteen ja terävöittäisivät käsittelyjä. Jutun oikeudenkäyntikulut tulisi taksoja pohdittaessa suhteuttaa jutun rahamääräiseen intressiin. Kulusääntelyn ei tule, kuten muistiossa on esitetty, kuitenkaan kannustaa vaatimusten laajamittaiseen riitauttamiseen kuluriskin vähäisyyden vuoksi. Tuomarilla tulisi siksi olla mahdollisuus poiketa kulutaksoista esimerkiksi tilanteissa, joissa toinen osapuoli on toimillaan laajentanut riitaa ja siksi aiheuttanut kustannuksia enemmän, kuin säädetty kulutaksa kohtuudella kattaisi.

4. Oikeuspaikkasääntely

Käräjäoikeus kannattaa oikeuspaikkasääntelyn uudistamisen selvittämistä, jotta juttuja voisi siirtää vähemmän ruuhkautuneisiin käräjäoikeuksiin. Lentoviivästysasioiden vireillä oleva määrä (noin 1.150 kpl) on valtava ja jo yksin enemmän kuin kaikkien laajojen riitojen yhteismäärä Suomen muissa yksittäisissä käräjäoikeuksissa (vireillä olevat laajat riidat per käräjäoikeus) Helsingin ja Länsi-Uudenmaan käräjäoikeuksia lukuun ottamatta. Oikeuspaikkasääntelyn muuttamista on siksi perusteita selvittää.

Juttujen suuren määrän takia mahdollistunut erikoistuminen toisaalta parantaa osaamista ja mahdollistaa tehokkaammat käsittelytavat. Vastavuoroisesti osaavan tuomarikunnan löytäminen ratkaisemaan pidempiaikaisesti lentoviivästysasioita on haasteellista. Forumsääntelyä arvioitaessa on siis keskittämistä puoltavia ja sitä vastaan puhuvia argumentteja.

Yhteenveto

Itä-Uudenmaan käräjäoikeus kannattaa vahvasti sääntelyn uudistamista lentoviivästysasioiden käsittelyn sujuvoittamiseksi. Lainsäädäntötoimiin tulisi ryhtyä kiireellisesti ja ennen kuin jutturuuhka asiaryhmässä kertyy hallitsemattomaksi. Olennaisinta olisi muuttaa sääntelyä pikaisesti siten, että lähes kaikki lentoviivästyskorvaukset voitaisiin käsitellä kirjallisessa menettelyssä ja että preklusio asetettaisiin aina kirjallisen valmistelun alkuvaiheessa. Nykyistä joustavamman sääntelyn ulottaminen kaikkiin riita-asioihin olisi järkevä toteuttaa samassa yhteydessä.

Itä-Uudenmaan käräjäoikeuden osaamista lentoviivästysasioiden käsittelyssä tulisi hyödyntää tulevassa lainvalmistelussa.

Heikkinen Timo
Itä-Uudenmaan käräjäoikeus - Lausunnon on valmistellut osastonjohtaja
Henri Hyvärinen