



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kolmas jaosto)

4 päivänä huhtikuuta 2019*

Ennakkoratkaisupyyntö – Lentoliikenne – Asetus (EY) N:o 261/2004 – 5 artiklan 3 kohta – Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettava korvaus – Soveltamisala – Vapautuminen korvausvelvollisuudesta – Poikkeuksellisten olosuhteiden käsite – Lentokoneen renkaan vaurioituminen lentoaseman kiitotiellä olleen vieraan esineen vuoksi

Asiassa C-501/17,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka Landgericht Köln (Kölnin alueellinen alioikeus, Saksa) on esittänyt 25.7.2017 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 18.8.2017, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Germanwings GmbH

vastaan

Wolfgang Pauels,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kolmas jaosto),

toimien kokoonpanossa: neljännen jaoston puheenjohtaja M. Vilaras, joka hoitaa kolmannen jaoston puheenjohtajan tehtäviä, sekä tuomarit J. Malenovský, L. Bay Larsen, M. Safjan ja D. Šváby (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: E. Tanchev,

kirjaaja: yksikönpäällikkö D. Dittert,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 17.9.2018 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- Germanwings GmbH, edustajinaan W. Bloch ja Y. Pochyla, Rechtsanwälte,
- Wolfgang Pauels, edustajinaan E. Stamer ja M. Hofmann, Rechtsanwälte,
- Saksan hallitus, asiamiehinään T. Henze, J. Möller, M. Hellmann, M. Kall, J. Techert ja A. Berg,
- Puolan hallitus, asiamiehenään B. Majczyna,
- Euroopan komissio, asiamiehinään K. Simonsson, B. Bertelmann ja K.-Ph. Wojcik,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

kuultuaan julkisasiamiehen 22.11.2018 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,
on antanut seuraavan

tuomion

- 1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee matkustajille heidän lennolle pääsyä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 (EUVL 2004, L 46, s. 1) 5 artiklan 3 kohdan tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Wolfgang Pauels ja lentoliikenteen harjoittaja Germanwings GmbH ja jossa on kyse viimeksi mainitun kieltäytymisestä suorittaa korvausta kyseiselle matkustajalle, jonka lento oli viivästynyt pitkäaikaisesti.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

- 3 Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:
”(14) Montrealin yleissopimuksen mukaisesti olisi lennosta vastaaville lentoliikenteen harjoittajille asetettujen velvollisuuksien oltava rajoitettuja tai niitä ei pitäisi olla ollenkaan, jos tapaus on johtunut poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuulliset toimenpiteet olisi toteutettu. Tällaisia poikkeuksellisia olosuhteita saattaa syntyä erityisesti poliittisesti epävakaisissa oloissa, sääolosuhteiden ollessa kyseisen lennon suorittamiseen sopimattomat, turvallisuusriskien ja odottamattomien lentoturvallisuuteen vaikuttavien puutteiden ilmetessä ja lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan toimintaan vaikuttavissa työtaistelutilanteissa.
(15) Poikkeuksellisten olosuhteiden olisi katsottava vallitsevan, jos ilmaliikenteen hallintaa koskevan päätöksen vaikutus tiettyyn lentokoneeseen jonakin tietynä päivänä aiheuttaa kyseisen lentoliikenteen harjoittajan kyseisen lentokoneen yhden tai useamman lennon pitkäaikaisen viivästymisen, lennon siirtymisen seuraavaan päivään tai sen peruutuksen, vaikka lentoliikenteen harjoittaja on ryhtynyt kaikkiin kohtuullisiin järjestelyihin välttääkseen viivästykset tai peruutukset.”
- 4 Otsikon ”Peruuttaminen” alla asetuksen 5 artiklan 1 ja 3 kohdassa säädetään seuraavaa:
”1. Jos lento peruutetaan:
– –
c) matkustajalla on oikeus saada lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan mukaisesti, paitsi jos
 - i) matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta vähintään kaksi viikkoa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa, tai
 - ii) matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta vähintään seitsemän päivää ja enintään kaksi viikkoa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja tarjottu uudelleenreititystä, jonka mukaan hänen olisi lähdeävä korkeintaan kaksi tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa tai hän saapuisi määräpaikkaan alle neljä tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin, tai

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

--

3. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa 7 artiklan mukaista korvausta, jos se pystyy osoittamaan, että peruutus johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.”

5 Mainitun asetuksen 7 artiklan, jonka otsikko on ”Oikeus korvaukseen”, 1 kohdan a alakohdassa säädetään seuraavaa:

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

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

--”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymys

6 Wolfgang Pauels oli varannut Germanwingsilta lennon Dublinista (Irlanti) Düsseldorfiin (Saksa).

7 Tämä lento toteutettiin 28.8.2015, ja se saapui perille 3 tuntia ja 28 minuuttia myöhässä.

8 Germanwings ei hyväksynyt Pauelsin korvausvaatimusta siitä syystä, että asianomaisen lennon viivästyminen johtui asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua poikkeuksellisesta olosuhteesta, joka vapauttaa sen tämän asetuksen 5 artiklan 1 kohdan mukaisesta korvausvelvollisuudesta.

9 Germanwings väittää tältä osin, että viivästyminen johtui siitä, että kyseisen lennon lähtövalmistelujen yhteydessä havaittiin, että lennon suorittamiseen tarkoitettua lentokoneen yhdessä renkaassa oli ruuvi, minkä vuoksi kyseinen rengas oli vaihdettava.

10 Amtsgericht Köln (Kölnin paikallinen alioikeus), jonka käsiteltäväksi Pauels saattoi asian, velvoitti Germanwingsin maksamaan hänelle 250 euron suuruisen summan korkoineen ja katsoi, että lentokoneen renkaan vaurioituminen lentokentän kiitotiellä tai muualla liikennealueella olleen ruuvin vuoksi on lentoliikenteenharjoittajan tavanomaiseen toimintaan liittyvä olosuhde, joka on sen tosiasiallisesti hallittavissa. Amtsgericht Köln totesi päätöksensä tueksi lisäksi, että sen tarkastelua vahvistaa myös lainsäätäjän näkemys, kuten ilmenee liikennealueen valvonnasta ja sen toteuttamista koskevasta lakisäätteisestä velvollisuudesta.

11 Germanwings valitti tästä ratkaisusta Landgericht Kölniin. Se katsoo, että Amtsgericht Köln on laajentanut liiallisesti yrityksen hallittavissa olevien seikkojen alaa. Se väittää tältä osin, että lentoaseman liikennealueen käyttäminen liittyy yleiseen lentoliikenteeseen eikä lentoliikenteen harjoittajan nimenomaiseen tehtäväalueeseen. Se katsoo, että kiitoteiden puhtaanapito ei myöskään kuulu lentoliikenteenharjoittajan tehtäviin eikä ole sen hallittavissa.

- 12 Landgericht Kölnin mukaan riita-asian ratkaisu riippuu siitä, liittyykö asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdan mukaan, kun se luetaan asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, lentokoneen renkaan vaurioituminen kiitotiellä tai muualla liikennealueella olleen ruuvin vuoksi asianomaisen lentoliikenteenharjoittajan tavanomaisen toiminnan harjoittamiseen ja jääkö se luonteensa tai alkuperänsä vuoksi tosiasiallisesti tämän hallinnan ulkopuolelle.
- 13 Se toteaa katsoneensa useissa aiemmissä menettelyissä, että lentokoneen renkaan vaurioituminen, jonka on aiheuttanut liikennealueella ollut naula tai vastaava esine, on poikkeuksellinen olosuhde, koska liikennealueella olevat vieraat esineet eivät ole lentoliikenteen harjoittajien hallittavissa oleva vaara, ja ne ovat siten – toisin kuin lentokoneen tiettyjen osien ennenaikaiset viat tai toimimattomuus säännöllisestä huollosta huolimatta – ulkoinen vaikuttava tapahtuma.
- 14 Se viittaa kuitenkin muiden tuomioistuinten vastakkaiseen oikeuskäytäntöön – erityisesti 14.11.2014 annettua määräystä Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377) seuranneeseen oikeuskäytäntöön – ja katsoo samalla, että lentokoneen renkaan vaurioitumista kiitotiellä tai muualla liikennealueella olleiden vieraiden esineiden vuoksi ei voida rinnastaa kyseisessä määräyksessä tarkasteltuun yhteentörmäykseen porrasajoneuvon kanssa ja että se olisi pikemminkin rinnastettava 4.5.2017 annetussa tuomiossa Pešková ja Peška (C-315/15, EU:C:2017:342) tarkasteltuun yhteentörmäykseen lintujen kanssa. Se huomauttaa tältä osin, että liikennealueen puhtaanapito kuuluu lentoaseman turvallisuuteen eikä ole lentoliikenteen harjoittajan vastuulla.
- 15 Landgericht katsoo näin ollen, että unionin tuomioistuimelle on esitettävä kysymys, ja toteaa samalla, että jos unionin tuomioistuin katsoo, että kyseessä on asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde, sen pitäisi jatkaa asian selvittämistä.
- 16 Tässä tilanteessa Landgericht Köln päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko lentokoneen renkaan vaurioituminen lähtö- tai laskukiitotiellä olleen ruuvin vuoksi (vieraan esineen aiheuttama vaurio / FOD (foreign object damage)) [asetuksen N:o 261/2004] 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde?”

Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

- 17 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kysymyksellään ennen kaikkea, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, luettuna asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, tulkittava siten, että lentoaseman kiitotiellä olleen vieraan esineen, kuten roskan, aiheuttama renkaan vaurioituminen kuuluu tässä säännöksessä tarkoitettujen poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan.
- 18 Muistutettakoon, että unionin lainsäätäjän tarkoituksena on ollut asettaa asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdassa säädettyt velvollisuudet lentoliikenteen harjoittajille niissä tilanteissa, joissa lento peruutetaan tai se viivästyy pitkäaikaisesti eli vähintään kolme tuntia (ks. tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, 19 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 19 Kyseisen asetuksen johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleessa ja 5 artiklan 3 kohdassa, sellaisina kuin unionin tuomioistuin on niitä tulkinnut, säädetään, että lentoliikenteen harjoittajan ei siis tarvitse maksaa matkustajille korvausta asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan mukaisesti, jos se pystyy osoittamaan, että lennon peruutus tai sen saapumisen viivästyminen vähintään kolme tuntia johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu (ks. tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, 20 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen), ja kun tällainen olosuhde ilmenee, että se on toteuttanut tilanteeseen soveltuvat toimenpiteet hyödyntämällä kaiken käytettävissään olevan henkilökunnan ja kaluston sekä taloudelliset keinot välttääkseen asianomaisen lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen

viivästymisen, mutta siltä ei kuitenkaan voida vaatia, että se tekisi kestävämpiä uhrauksia yrityksellään asianomaisena ajankohtana olevaan kapasiteettiin nähden (ks. vastaavasti tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, 29 ja 34 kohta).

- 20 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuina poikkeuksellisinä olosuhteina voidaan pitää tapahtumia, jotka eivät luonteensa tai alkuperänsä vuoksi liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eivätkä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa (ks. vastaavasti tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, 23 kohta ja tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, 22 kohta), ja nämä kaksi edellytystä ovat kumulatiivisia (tuomio 17.4.2018, Krüsemann ym., C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 ja C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258, 34 kohta).
- 21 Siltä osin kuin kyse on siitä, voidaanko lentokoneen renkaiden, jotka ovat sen toiminnalle välttämättömiä, vaurioitumista pitää asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuna poikkeuksellisenä olosuhteena, on ennen kaikkea todettava, että lentokoneen tiettyjen osien ennenaikainen toimimattomuus, vaikka se olisi odottamatonkin, on lähtökohtaisesti koneen toimintajärjestelmään erottamattomasti sidoksissa oleva tapahtuma (ks. vastaavasti tuomio 17.9.2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, 41 ja 42 kohta ja tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, 23 kohta).
- 22 Lentoliikenteen harjoittajat joutuvat toimintaansa harjoittaessaan kohtaamaan säännöllisesti tällaisia vikoja, kun otetaan huomioon ne erityiset olosuhteet, joissa lentoliikennettä harjoitetaan, ja lentokoneiden teknologinen kehittyneisyys (ks. vastaavasti tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, 24 kohta; määräys 14.11.2014, Siewert, C-394/14, EU:C:2014:2377, 19 kohta ja tuomio 17.9.2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, 37 ja 42 kohta).
- 23 Tältä osin on riidatonta, että lentokoneen renkaat ovat osia, joihin kohdistuu nousujen ja laskujen aikana erittäin voimakas rasitus ja jotka ovat tämän vuoksi jatkuvasti vaarassa vaurioitua, mikä on perusteena säännöllisille, erittäin tiukoille turvallisuustarkastuksille, jotka on tavanomaisesti sisällytetty lentoliikenneyritysten toiminnan harjoittamista koskeviin ehtoihin.
- 24 Jos asianomainen vika kuitenkin johtuu yksinomaan yhteentörmäyksestä vieraan esineen kanssa, mikä lentoliikenteen harjoittajan on näytettävä toteen, tämä vian ei voida katsoa olevan erottamattomasti sidoksissa koneen toimintajärjestelmään.
- 25 Näin on muun muassa silloin, kun lentokone vaurioituu yhteentörmäyksessä linnun kanssa (tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, 24 kohta) sekä, kuten pääasiassa, kun lentoaseman kiitotiellä oleva vieras esine, kuten roska, vaurioittaa rengasta.
- 26 Niinpä renkaan vioittumisen, joka johtuu yksinomaan törmäyksestä lentoaseman kiitotiellä olleen vieraan esineen kanssa, ei voida katsoa liittyvän asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen luonteensa tai alkuperänsä vuoksi. Kun otetaan lisäksi huomioon lentoliikenteen harjoittajaan nousun ja laskun yhteydessä kohdistuvat erityiset vaatimukset, jotka liittyvät muun muassa nopeuteen, joilla nousu ja lasku suoritetaan, ja koneessa olevien matkustajien turvallisuuteen, sekä se, että kiitoteiden kunnossapito ei lainkaan kuulu sen toimivaltaan, tämä olosuhde ei ole sen tosiasiallisesti hallittavissa.
- 27 Näin ollen kyseistä vioittumista on pidettävä asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuna poikkeuksellisenä olosuhteena.
- 28 Kuten julkisasiamies totesi ratkaisuehdotuksensa 78 kohdassa, tämä päätelmä on asetukseen N:o 261/2004 sisältyvä lentomatikustajien suojelun korkean tason varmistamisen tavoitteen mukainen; kyseinen tavoite, sellaisena kuin se on yksilöity asetuksen johdanto-osan ensimmäisessä

perustelukappaleessa, merkitsee, ettei lentoliikenteen harjoittajia tule rohkaista siihen, että ne jättävät tarvittavat toimenpiteet toteuttamatta asettaakseen lentojensa ylläpitämisen ja täsmällisyyden etusijalle lentojen turvallisuuden tavoitteeseen nähden.

- 29 Tätä päätelmää ei myöskään horjuta ratkaisu, johon päädyttiin 14.11.2014 annetussa määräyksessä Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), jossa unionin tuomioistuin katsoi, että lentoaseman porrasajoneuvon yhteentörmäystä lentokoneen kanssa ei voida pitää asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuna poikkeuksellisenä olosuhteenä.
- 30 Tällaisia laitteita on välttämättä käytettävä matkustajalentoliikenteessä, koska niiden avulla matkustajat voivat nousta koneeseen ja poistua sieltä (määräys 14.11.2014, Siewert, C-394/14, EU:C:2014:2377, 19 kohta), ja tällainen laite yleensä asetetaan paikoilleen yhteistyössä lentokoneen miehistön kanssa. Näin ollen ei voida katsoa, että tämä olosuhde ei liittyisi asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen eikä olisi tämän tosiasiallisesti hallittavissa.
- 31 Kuten edellä tämän tuomion 19 kohdassa on todettu, poikkeuksellisen olosuhteen ilmetessä lentoliikenteen harjoittaja vapautuu sillä asetuksen N:o 261/2004 artiklan nojalla matkustajia kohtaan olevasta korvausvelvollisuudesta vain, jos se pystyy osoittamaan, että se on toteuttanut tilanteeseen soveltuvat toimenpiteet hyödyntämällä kaiken käytettävissään olevan henkilökunnan ja kaluston sekä taloudelliset keinot välttääkseen asianomaisen lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen, mutta siltä ei kuitenkaan voida vaatia, että se tekisi kestävämpiä uhrauksia yrityksellään asianomaisena ajankohtana olevaan kapasiteettiin nähden.
- 32 Tältä osin istunnossa kävi ilmi, että lentokoneiden renkaita huolletaan säännöllisesti ja että ne vaihdetaan vakiomenettelyjen mukaisesti, minkä yhteydessä lentoliikenteenharjoittajat voivat käyttää lentoasemilla, joilla ne liikennöivät – myös muilla kuin niiden päätoimipaikoilla – lentoliikenteen huoltoyhtiöiden kanssa tekemiään renkaidenvaihtosopimuksia, joilla niille varmistetaan renkaiden vaihdon osalta ensisijainen kohtelu.
- 33 Näin ollen pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan on osoitettava, että se on hyödyntänyt kaiken käytettävissään olevan henkilökunnan ja kaluston sekä taloudelliset keinot välttääkseen sen, että lentoaseman kiitotiellä olleen vieraan esineen vaurioittaman renkaan vaihto johtaa asianomaisen lennon pitkäaikaiseen viivästymiseen, mikä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on tarkistettava.
- 34 Näissä olosuhteissa kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, luettuna asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, on tulkittava siten, että lentoaseman kiitotiellä olleen vieraan esineen, kuten roskan, aiheuttama renkaan vaurioituminen kuuluu tässä säännöksessä tarkoitettuna poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan.

Lentoliikenteen harjoittajan, jonka lento on viivästynyt pitkäaikaisesti tällaisen poikkeuksellisen olosuhteen vuoksi, on kuitenkin vapautuakseen sillä asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan nojalla matkustajia kohtaan olevasta korvausvelvollisuudesta osoitettava, että se on hyödyntänyt kaiken käytettävissään olevan henkilökunnan ja kaluston sekä taloudelliset keinot välttääkseen sen, että lentoaseman kiitotiellä olleen vieraan esineen, kuten roskan, vaurioittaman renkaan vaihto johtaa tällaiseen asianomaisen lennon pitkäaikaiseen viivästymiseen.

Oikeudenkäyntikulut

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

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

Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, kun se luetaan asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, on tulkittava siten, että lentoaseman kiitotiellä olleen vieraan esineen, kuten roskan, aiheuttama renkaan vaurioituminen kuuluu tässä säännöksessä tarkoitettujen poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan.

Lentoliikenteen harjoittajan, jonka lento on viivästynyt pitkäaikaisesti tällaisen poikkeuksellisen olosuhteen vuoksi, on kuitenkin vapautuakseen sillä asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan nojalla matkustajia kohtaan olevasta korvausvelvollisuudesta osoitettava, että se on hyödyntänyt kaiken käytettävissään olevan henkilökunnan ja kaluston sekä taloudelliset keinot välttääkseen sen, että lentoaseman kiitotiellä olleen vieraan esineen, kuten roskan, vaurioittaman renkaan vaihto johtaa tällaiseen asianomaisen lennon pitkäaikaiseen viivästymiseen.

Allekirjoitukset