



Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
PRIIT PIKAMÄE
27 päivänä helmikuuta 2020¹

Asia C-74/19

LE

vastaan

Transportes Aéreos Portugueses SA

(Ennakkoratkaisupyyntö – Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa – Juízo Local Cível de Lisboa – Juiz 18 (Lissabonin alioikeus – siviiliasioita käsittelevä Lissabonin paikallisosasto – tuomari nro 18, Portugali))

Ennakkoratkaisupyyntö – Lentoliikenne – Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevat yhteiset säännöt – Asetus (EY) N:o 261/2004 – 5 artiklan 3 kohta – 7 artiklan 1 kohta – Oikeus korvaukseen – Korvausvelvollisuudesta vapautuminen – Poikkeuksellisten olosuhteiden käsite – Matkustajan häiritsevä käyttäytyminen – Käsite ”kohtuudella edellytettävät toimenpiteet” poikkeuksellisen olosuhteen tai tällaisen olosuhteen seurausten ehkäisemiseksi

I Johdanto

1. Käsiteltävässä asiassa on kyseessä SEUT 267 artiklaan perustuva ennakkoratkaisupyyntö, jossa Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Lissabonin alioikeus, Portugali) esittää unionin tuomioistuimelle kolme ennakkoratkaisukysymystä, jotka koskevat 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 261/2004² 5 artiklan 3 kohdassa mainitun käsitteen ”poikkeukselliset olosuhteet” tulkintaa.

2. Pyyntö on esitetty oikeusriidassa, jossa asianosaisina ovat LE (jäljempänä matkustajana ollut kantaja) ja lentoliikenteen harjoittaja Transportes Aéreos Portugueses SA (jäljempänä TAP) ja joka koskee viimeksi mainitun kieltäytymistä maksamasta korvausta kyseiselle matkustajalle, jonka lento oli viivästynyt pitkäaikaisesti. TAP perustelee kieltäytymisensä edellä mainitussa säännöksessä tarkoitetuilla ”poikkeuksellisilla olosuhteilla”, jotka liittyivät TAP:n mukaan toisen matkustajan häiritsevään käyttäytymiseen ilma-aluksessa, jota oli määrä käyttää asianomaisella lennolla.

3. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee erityisesti, onko kyseinen käyttäytyminen, joka lentokapteenin arvion mukaan oli vaarantanut lennon turvallisuuden niin, että tarvittiin ennalta suunnittelematon laskeutuminen häiritsevästi käyttäytyneen matkustajan poistamiseksi, tällainen ”poikkeuksellinen olosuhde”. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lisäksi, voiko lentoliikenteen harjoittaja vedota näihin ”poikkeuksellisiin olosuhteisiin”, vaikka ne eivät ilmenneet

¹ Alkuperäinen kieli: ranska.

² EUVL 2004, L 46, s. 1.

matkustajana olleen kantajan varaamalla lennolla vaan sitä edeltäneellä lennolla, joka oli lennetty samalla koneella. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuimien tiedustelee vielä, toteuttiko lentoliikenteen harjoittaja tässä tapauksessa kaikki kohtuullisesti edellytettävät toimenpiteet lennon saapumisen viivästymisen välttämiseksi.

II Asiaa koskevat oikeussäännöt

A Kansainvälinen oikeus

4. Yleissopimus rikoksista ja eräistä muista teoista ilma-aluksissa (jäljempänä Tokion yleissopimus)³ allekirjoitettiin Tokiossa 14.9.1963, ja se tuli voimaan 4.12.1969.

5. Tokion yleissopimuksen 1 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa määrätään seuraavaa:

”1. Tätä yleissopimusta sovelletaan:

- a) rangaistaviin tekoihin,
- b) tekoihin, jotka katsomatta siihen, ovatko ne rikoksia tai ei, vaarantavat ilma-aluksen tai siinä olevien henkilöiden tahi omaisuuden turvallisuuden tai saattavat sitä vaarantaa taikka vaarantavat hyvän järjestyksen tahi kurin ilma-aluksessa.

– –”

6. Kyseisen yleissopimuksen 6 artiklassa määrätään seuraavaa:

”Ilma-aluksen päälliköllä on oikeus, kun hänellä on riittävä syy uskoa, että joku henkilö on tehnyt tai on tekemäisillään ilma-aluksessa 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun rikoksen tai muun teon, ryhtyä tätä henkilöä vastaan kohtuullisiksi katsottaviin toimenpiteisiin, pidättäminen mukaan luettuna, jotka ovat välttämättömiä:

- a) ilma-aluksen tai siinä olevien henkilöiden tahi omaisuuden turvallisuuden suojelemiseksi; tai
- b) hyvän järjestyksen ja kurin ylläpitämiseksi ilma-aluksessa; tahi
- c) voidakseen luovuttaa sellaisen henkilön toimivaltaiselle viranomaiselle tai poistaa hänet ilma-aluksesta tämän luvun määräysten mukaisesti.

2. Ilma-aluksen päälliköllä on oikeus vaatia apua muulta miehistön jäseneltä tai hän voi oikeuttaa tämän antamaan apua ja hän voi pyytää tai oikeuttaa, mutta ei vaatia, matkustajan antamaan apua sellaisen henkilön pidättämiseksi, jonka pidättämiseen päälliköllä on oikeus. Jokaisella miehistön jäsenellä tai matkustajalla on myös oikeus ryhtyä kohtuullisiksi katsottaviin ehkäisytoimenpiteisiin ilman tällaista valtuutusta, jos hänellä on riittävä syy uskoa, että sellainen toimenpide on välittömästi välttämätön ilma-aluksen tai siinä olevien henkilöiden tahi omaisuuden turvallisuuden suojelemiseksi.”

³ RTNU, nide 704, s. 219. Sopimukseen kuuluu nykyisin 186 sopimusvaltiota.

7. Saman yleissopimuksen 8 artiklan 1 kohdassa määrätään seuraavaa:

”Jos 6 artiklan 1 a) tai b) kohtaa sovellettaessa on välttämätöntä, ilma-aluksen päälliköllä on oikeus poistaa henkilö ilma-aluksesta sen maassa ollessa jokaisen valtion alueella, johon ilma-alus laskee, kun päälliköllä on riittävä syy uskoa, että tämä henkilö on tehnyt ilma-aluksessa sellaisen teon, jota tarkoitetaan 1 artiklan [1 b) kohdassa], tai on tekemäisillään sellaisen teon.”

B Unionin oikeus

1. Asetus N:o 261/2004

8. Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 1, 14 ja 15 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(1) Lentoliikenteen alalla toteutettavalla yhteisön toiminnalla olisi pyrittävä muun muassa varmistamaan matkustajien suojelun korkea taso. Lisäksi olisi otettava kaikilta osin huomioon kuluttajansuojelun yleiset vaatimukset.

--

(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 tiettyinä 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.”

9. Asetuksen 5 artiklan, jonka otsikko on ”Peruuttaminen”, 1 ja 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Jos lento peruutetaan:

--

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

--

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.”

10. Mainitun asetuksen 7 artiklan, jonka otsikko on ”Oikeus korvaukseen”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

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

- a) 250 euroa lentojen osalta, joiden pituus on enintään 1 500 kilometriä;
- b) 400 euroa yhteisön sisäisten lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 kilometriä, ja muiden lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 mutta alle 3 500 kilometriä;
- c) 600 euroa lentojen osalta, joihin ei voida soveltaa a tai b alakohtaa.

Lennon pituutta määriteltäessä on perusteena käytettävä viimeistä määräraippaikkaa, johon matkustaja saapuu myöhässä aikataulun mukaisesta saapumisajasta siksi, että lennolle pääsy on evätty tai lento on peruutettu.”

2. Asetus (EU) N:o 376/2014

11. Poikkeamien ilmoittamisesta, analysoinnista ja seurannasta siviili-ilmailun alalla, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 996/2010 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/42/EY, komission asetusten (EY) N:o 1321/2007 ja (EY) N:o 1330/2007 kumoamisesta 3.4.2014 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 376/2014⁴ 2 artiklan 7 alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

--

- 7) ’poikkeamalla’ mitä tahansa turvallisuuteen liittyvää tapahtumaa, joka vaarantaa tai, jos siihen ei puututa tai jos sitä ei käsitellä, voisi vaarantaa ilma-aluksen, siinä olevien henkilöiden tai muiden henkilöiden turvallisuuden; käsite sisältää erityisesti onnettomuudet tai vakavat vaaratilanteet”.

12. Kyseisen asetuksen 4 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Tämän artiklan mukaisten pakollisten poikkeamailmoitusjärjestelmien välityksellä 6 kohdassa lueteltujen henkilöiden on ilmoitettava seuraaviin luokkiin kuuluvista poikkeamista, jotka voivat muodostaa merkittävän riskin ilmailun turvallisuudelle:

- a) poikkeamat, jotka liittyvät ilma-aluksen toimintaan, kuten:
 - i) yhteentörmäykseen liittyvät poikkeamat;
 - ii) lentoonlähtoon ja laskuun liittyvät poikkeamat;
 - iii) polttoaineeseen liittyvät poikkeamat;
 - iv) lennon aikana tapahtuvat poikkeamat;
 - v) viestintään liittyvät poikkeamat;
 - vi) vammoihin, hätätilanteisiin ja muihin kriittisiin tilanteisiin liittyvät poikkeamat;

⁴ EUVL 2014, L 122, s. 18.

- vii) miehistön toimintakyvyn menetys ja muut miehistöön liittyvät poikkeamat;
- viii) sääolosuhteisiin tai turvatoimiin liittyvät poikkeamat”.

3. Täytäntöönpanoasetus (EU) 2015/1018

13. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 376/2014 mukaisesti pakollisesti ilmoitettavien siviili-ilmailun poikkeamien luokittelua koskevan luettelon vahvistamisesta 29.6.2015 annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/1018⁵ 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Yksityiskohtainen poikkeamien luokittelu, johon on viitattava ilmoitettaessa poikkeamista pakollisten ilmoitusjärjestelmien välityksellä [asetuksen N:o 376/2014] 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti, vahvistetaan tämän asetuksen liitteissä I–V.”

14. Täytäntöönpanoasetuksen 2015/1018 liitteessä I olevan 6 kohdan 2 alakohdassa mainitaan turvatoimien alalla asetuksen N:o 376/2014 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuina poikkeamina ”vaikeudet päihtyneiden, väkivaltaisten tai häiriötä aiheuttavien matkustajien hillitsemisessä”.

4. Asetus (EU) 2018/1139

15. Yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta 4.7.2018 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1139⁶ liitteessä V olevan 3 kohdan g alakohdan mukaan ”ilma-aluksen päällikkö toteuttaa kaikki tarvittavat toimenpiteet matkustajien häiritsevistä käyttäytymisistä lennolla aiheutuvien seurausten rajoittamiseksi”.

16. Saman liitteen 7.3 kohdan mukaan ”häätätilanteessa, joka vaarantaa ilma-aluksen toiminnan tai ilma-aluksen ja/tai siinä olevien henkilöiden turvallisuuden, ilma-aluksen päällikön on ryhdyttävä turvallisuuden kannalta tarpeellisiksi katsomiinsa toimiin. Jos tällaisiin toimiin liittyy paikallisten määräysten tai menettelyjen rikkomista, ilma-aluksen päällikön on otettava vastuu asian ilmoittamisesta viipymättä asianmukaiselle paikallisviranomaiselle”.

III Tosiseikat, menettely pääasiassa ja ennakkoratkaisukysymykset

17. Kuten ennakkoratkaisupyynnön perusteluista ilmenee, ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen käsiteltäväksi saatetun oikeusriidan taustalla ovat jäljempänä kuvatut tosiseikat. Matkustajana oleva kantaja oli varannut TAP:n lentomatkan, jonka lähtöpaikka oli Fortaleza (Brasilia) ja määräpaikka Oslo (Norja) ja johon sisältyi Lissabonista lähtevä, saman lentoyhtiön operoima jatkoyhteys. Lentomatkan ensimmäisessä osassa, joka lähti Fortalezasta ja päättyi Lissaboniin, aikataulun mukainen lähtöaika oli 21.8.2017 kello 23.05 ja aikataulun mukainen saapumisaika Lissabonin lentoasemalle 22.8.2017 kello 10.15. Lentomatkan toisen osan eli jatkoyhteyden Lissabonista Osloon aikataulun mukainen saapumisaika määräpaikan lentoasemalle oli 22.8.2017 kello 18.10.

5 EUVL 2015, L 163, s. 1.

6 EUVL 2018, L 212, s. 1

18. Ennen lentomatkan ensimmäistä osaa lennolla käytettäväksi aiotulla TAP:n lentokoneella piti lentää Lissabonista Fortalezaan. Viimeksi mainitun lennon aikana lentokone oli kuitenkin joutunut poikkeamaan reitiltään turvallisuussyistä Las Palmasiin (Espanja) häiritsevästi käyttäytyneen matkustajan poistamiseksi koneesta; kyseinen matkustaja oli purrut toista matkustajaa ja hyökännyt useiden matkustajien ja häntä rauhoittamaan tulleen matkustamomiehistön kimppuun. Fortalezaan saapuva lento oli viivästynyt siksi 4 tuntia 18 minuuttia, mikä oli aiheuttanut samalla koneella lennetyn seuraavan lennon viivästymisen niin, että tämä lento oli saapunut lopulta Lissaboniin 22.8.2017 kello 13.33.

19. Lentomatkan ensimmäisen osan viivästymisen vuoksi matkustajana ollut kantaja oli myöhästynyt jatkolennotaan Lissabonista Osloon. Koska TAP lentää Lissabonista Osloon vain kerran päivässä, matkustajana olleen kantajan oli pitänyt odottaa aikataulun mukaiseen seuraavan päivän lentoa saakka, ja näin hän oli saapunut määräpaikan lentoasemalle yli 24 tuntia myöhässä.

20. Matkustajana ollut kantaja vaati TAP:ltä 600 euron korvausta vedoten asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohtaan, luettuna yhdessä kyseisen asetuksen 7 artiklan 1 kohdan c alakohdan kanssa. TAP kieltäytyi maksamasta korvausta sillä perusteella, että pitkäaikainen viivästymisen johtui asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua ”poikkeuksellisesta olosuhteesta”, jonka ilmeneminen vapautti sen velvollisuudesta maksaa matkustajilleen korvausta kyseisen asetuksen nojalla. Matkustajana ollut kantaja katsoo puolestaan, ettei käsiteltävässä asiassa ilmenneellä ”poikkeuksellisella olosuhteella” voida perustella hänen saapumistaan määräpaikan lentoasemalle yli 24 tuntia myöhässä.

21. Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa on epävarma unionin oikeuden tulkinnasta, joten se on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

- 1) Käsittääkö asetuksen [N:o 261/2004] johdanto-osan 14 perustelukappaleessa mainittu käsite ”poikkeukselliset olosuhteet” sellaisen tilanteen, jossa matkustaja puree lennon aikana muita matkustajia ja hyökkää häntä rauhoittamaan pyrkivien miehistön jäsenten kimppuun niin, että lentokapteeni katsoo aiheelliseksi poiketa reitiltä lähimmälle lentoasemalle, jotta kyseinen matkustaja matkatavaroineen voidaan poistaa koneesta, ja tämän vuoksi lennon saapuminen määränpäähensä viivästyy?
- 2) Kun välittömästi edeltävällä menolennolla, joka on tehty samalla ilma-aluksella kuin paluulento, on todettu ”poikkeuksellinen olosuhde”, voidaanko lentoliikenteen harjoittaja vapauttaa tämän perusteella vastuusta, joka liittyy tällä ilma-aluksella suoritettavan paluulennon, jolla korvausvaatimuksia esittävä matkustaja, tässä tapauksessa kantaja, matkustaa, lähdön viivästymiseen?
- 3) Onko lentoliikenteen harjoittajan, tässä tapauksessa vastaajan, katsottava toteuttaneen asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettulla tavalla kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet, joista huolimatta toteutunutta viivästymistä ei voitu välttää, kun se tuli pohdintansa perusteella siihen tulokseen, ettei toisen ilma-aluksen lähettäminen olisi auttanut välttämään toteutumassa olevaa viivästymistä eikä näin ollen sitä, että matkustaja, tässä tapauksessa kantaja, siirrettiin seuraavan päivän jatkolennotalle, sillä tämä yhtiö, tässä tapauksessa vastaaja, lentää matkustajan lopulliseen määränpäähän vain kerran päivässä?”

IV Asian käsittely unionin tuomioistuimessa

22. Ennakkoratkaisupyynnö, joka on päivätty 21.1.2019, saapui unionin tuomioistuimen kirjaamoon 31.1.2019.

23. Portugalin, Saksan, Itävallan ja Puolan hallitukset sekä Euroopan komissio ovat esittäneet kirjallisia huomautuksia Euroopan unionin tuomioistuimen perussäännön 23 artiklassa määrätystä määräajasta.

24. Unionin tuomioistuin esitti 8.10.2019 prosessinjohtotoimena kysymyksiä, joihin kaikkien asianosaisten ja muiden osapuolten oli vastattava kirjallisesti. Unionin tuomioistuin pyysi myös tietoja Euroopan lentoturvallisuusvirastolta (jäljempänä EASA) Euroopan unionin tuomioistuimen perussäännön 24 artiklan 2 kohdan nojalla ja kutsui sen osallistumaan istuntoon. Prosessinjohtotoimena esitettyihin kysymyksiin vastattiin määräajassa.

25. TAP:n edustajat ja Portugalin, Saksan ja Ranskan hallitukset, EASA sekä komissio esittivät huomautuksia 5.12.2019 pidetyssä istunnossa.

V Oikeudellinen arviointi

A Alustavat huomautukset

26. Lentomatkestajien suojelemisesta Euroopan unionissa on annettu asetus, jolla yhdenmukaistetaan suurelta osin matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevat säännöt. Asetukseen N:o 261/2004 sisältyy säännöksiä, joissa määritetään yksityiskohtaisesti matkustajien oikeudet suhteessa lentoyhtiöihin. Matkustajilla voi olla tilanteen mukaan oikeus korvaukseen tai apuun, joka sisältää oikeuden hinnan palautukseen tai uudelleenreititykseen, tai heillä on oikeus siihen, että lentoliikenteen harjoittaja huolehtii heistä. Pääasiassa on kuitenkin kyse nimenomaan oikeudesta korvaukseen lennon pitkäaikaisen eli vähintään kolmen tunnin viivästymisen johdosta kyseisen asetuksen 7 artiklan perusteella,⁷ kuten tämän ratkaisuehdotuksen johdannossa tuodaan sille.

27. Asetuksella N:o 261/2004 yhdenmukaistetaan myös säännöt, joiden nojalla lentoyhtiöt voivat vapautua tietyissä yksittäistapauksissa vastuusta, joka niillä on suhteessa matkustajiin. Lentoliikenteen harjoittaja, joka joutuu tilanteeseen, jossa oikeus korvaukseen lähtökohtaisesti syntyy, voi siis puolustautua tällaista velvoitetta vastaan pätevällä tavalla vetoamalla asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaan edellyttäen, että se pystyy osoittamaan, että peruuttaminen johtuu ”poikkeuksellisista olosuhteista”, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.⁸ Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on selvitettävä, onko pääasian tilanne tämä, ja sen on otettava samalla huomioon vastaukset, jotka unionin tuomioistuin antaa ennakkoratkaisukysymyksiin.

28. Antaessaan asetuksen, jossa on yksityiskohtaiset säännökset, unionin lainsäätäjä on nimittäin valinnut lainsäädäntövälineen, jonka saattaminen kansallisen lainsäädännön osaksi ja täytäntöönpano eivät edellytä toimenpidettä kansallisella tasolla.⁹ Asetus on kaikilta osiltaan sitova ja sitä sovelletaan sellaisenaan jokaisessa jäsenvaltiossa, ja vastaavasti myös unionin tuomioistuimen asetuksesta tekemää tulkintaa on sovellettava kansallisissa tuomioistuimissa. Tässä yhteydessä on korostettava unionin tuomioistuinten ja kansallisten tuomioistuinten välisen yhteistyön tärkeyttä, sillä sen avulla unionin

⁷ Ks. tuomio 19.11.2009, Sturgeon ym. (C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, 61 kohta); tuomio 23.10.2012, Nelson ym. (C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, 40 kohta) ja tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, 19 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

⁸ Ks. tuomio 4.4.2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, 19 kohta).

⁹ Mittwoch, A.-C., *Vollharmonisierung und Europäisches Privatrecht*, Berlin 2013, s. 12, tuo teoksessaan esille, että unionin lainsäätäjä käyttää vain harvoin asetusta yksityisoikeuden yhdenmukaistamisvälineenä, joten asetus N:o 261/2004 on merkittävä poikkeus. Hän lisää vielä unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön (muihin kuin lainsäädännöllisiin) yhdenmukaistamisvälineisiin tällä oikeudenalalla.

tuomioistuin on voinut esittää hyödyllisiä selvennyksiä asetuksen N:o 261/2004 tulkinnasta.¹⁰ Tämä yhteistyö, jonka tuloksena on syntynyt jo runsaasti oikeuskäytäntöä, on ollut välttämätöntä lähinnä siksi, että muutamat kyseisen asetuksen säännöksistä ja erityisesti käsite ”poikkeukselliset olosuhteet” ovat epätasällisia¹¹ ja lainsäädännössä on aukkoja. Näiden puutteiden paikkaamiseksi lainsäätäjän on päättävä tarkastella tätä säädöstä uudelleen, ja tämä työ on edelleen kesken.¹² Tätä taustaa vasten unionin tuomioistuimen olisi astuttava jälleen unionin oikeuden kehitystä ohjaavan suunnannäyttäjän saappaisiin. Minä puolestani tarkastelen tässä ratkaisuehdotuksessa ennakkoratkaisukysymyksiä siinä järjestyksessä, jossa ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on ne esittänyt.

B Ensimmäinen kysymys

1. Matkustajan väkivaltainen käyttäytyminen riskinä ilmailun turvallisuudelle

29. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään, voidaanko tässä ratkaisuehdotuksessa kuvatun kaltaista fyysistä väkivaltaa, jota matkustaja kohdistaa lennolla toisiin matkustajiin sekä matkustamomiehistöön jäseniin, pitää ”poikkeuksellisinä olosuhteina”.

30. Itse asetuksen N:o 261/2004 sanamuodossa ei ole tämän käsitteen legaalimääritelmää. Mainitun asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen toisessa virkkeessä annetaan siitä kuitenkin hieman osviittaa. Tällaisia poikkeuksellisia olosuhteita voi siis syntyä muun muassa ”turvallisuusriskien” ilmetessä.¹³ On kuitenkin selvittävää, millaiset turvallisuusriskit voidaan katsoa poikkeukselliseksi olosuhteiksi matkustajalentoliikenteen erityisalalla.

31. Tämän seikan tarkastelu edellyttää nähdäkseni, että tulkinnassa otetaan huomioon asianomaisella alalla sovellettava lainsäädäntö.¹⁴ Asetusta N:o 261/2004 ei voida tulkita irrallaan siitä poliittisesta, sosioekonomisesta ja teknologisesta asiayhteydestä, jossa se on annettu, eikä myöskään aiheesta sittemmin annettua lainsäädäntöä voida jättää huomioimatta.¹⁵ Tämä lähestymistapa täydentää muita unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä hyväksytyjä tulkintamenetelmiä,¹⁶ ja sen avulla pystytään

10 Ks. Komission tiedonanto – Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 sekä lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta annetun ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 880/2002 muutetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 tulkintaohjeet (EUVL 2016, C 214, s. 5), jonka mukaan ”oikeuskäytännöllä on ollut ratkaiseva merkitys asetuksen tulkinnassa”. Tulkintaohjeillaan, jotka perustuvat lähtökohtaisesti oikeuskäytäntöön, komissio pyrkii ”selittämään – erityisesti tuomioistuimen oikeuskäytännön perusteella – eräitä asetuksen säännöksiä, jotta sääntöjen noudattamista voitaisiin valvoa tehokkaammin ja yhdenmukaisemmin”.

11 Chatzipanagiotis, M., ”Disrupted Flights and Information Duties of Air Carriers: The Interplay Between Regulation (EC) N° 261/2004 on Air Passenger Rights and the Unfair Commercial Practices Directive”, *Air & Space Law*, 2018, 43, nro 4&5, s. 434.

12 Ks. ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 261/2004 sekä matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamisesta (COM(2013) 130 final), 13.3.2013.

13 Tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, 21 kohta) ja tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, 21 kohta).

14 On tuotava esille, että vaikka ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on rajoittanut muodollisesti ensimmäisen ennakkoratkaisukysymyksensä koskemaan vain asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 14 perustelukappaleen tulkintaa, tämä seikka ei estä unionin tuomioistuinta esittämästä sille kaikkia unionin oikeuden tulkintaan liittyviä seikkoja, jotka saattavat olla hyödyllisiä kansallisen tuomioistuimen arvioidessa käsiteltävään olevaa asiaa, riippumatta siitä, onko kansallinen tuomioistuin viitannut niihin kysymyksissään (ks. tuomio 29.10.2015, Nagy, C-583/14, EU:C:2015:737, 20 ja 21 kohta ja tuomio 21.3.2019, Mobit ja Autolinee Toscane, C-350/17 ja C-351/17, EU:C:2019:237, 35 kohta).

15 Riesenhuber, K., *Europäische Methodenlehre*, 2. painos, Berliini 2010, 18 luku, 20 kohta ja sitä seuraavat kohdat, korostaa teoksessaan ”oikeuskielen yhtenäisyyden” ajatukseen perustuvan oikeussääntöjen kontekstuaalisen tulkinnan tärkeyttä ja mainitsee esimerkkinä 18.12.2008 annetun tuomion Andersen (C-306/07, EU:C:2008:743, 40 kohta ja sitä seuraavat kohdat). Ks. myös julkisasiamies Tanchevin ratkaisuehdotus Germanwings (C-501/17, EU:C:2018:945, 69 kohta), jossa julkisasiamiehen analyysiin sisältyy muita ilmakuljetusalaa koskevan johdetun oikeuden säädöksiä.

16 Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan unionin oikeuden säännöksen tai määräyksen tulkitsemisessa on otettava huomioon paitsi sen sanamuoto, myös asiayhteys ja sillä säännöstöllä tavoitellut päämäärät, jonka osa säännös tai määräys on (ks. tuomio 16.7.2015, Maistrellis, C-222/14, EU:C:2015:473, 30 kohta ja tuomio 21.3.2018, Klein Schiphorst, C-551/16, EU:C:2018:200, 34 kohta).

yksilöimään ne riskit, jotka unionin lainsäätäjä päätti hyväksyä matkustajalentoliikenteen alan silloisessa tilanteessa. Sen avulla myös unionin tuomioistuin pystyy tulkitsemaan asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa yhdenmukaisella tavalla muiden asiassa merkityksellisten säädösten kanssa, mikä vahvistaa näin unionin oikeusjärjestyksen yhtenäisyyttä.

32. Kaikkien matkustajalentoliikennettä koskevien asian kannalta merkityksellisten säädösten tarkastelun perusteella voidaan todeta, että unionin lainsäätäjä pitää turvallisuutta erityisen tärkeänä, ja se säätää itse asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan j alakohdassa, että matkustajan lennolle pääsyn epääminen voidaan perustella ”turvallisuusnäkökohdilla”. Huomautan, että kyseisen säännöksen sanamuodon perusteella ei ole poissuljettua, että siinä tarkoitettu riski johtuu matkustajan väkivaltaisesta käyttäytymisestä.

33. On kuitenkin mainittava myös poikkeamien ilmoittamisesta, analysoinnista ja seurannasta siviili-ilmailun alalla annettu asetus N:o 376/2014 sekä siihen liittyvät säädökset. Täytäntöönpanoasetuksessa 2015/1018 vahvistetaan luettelo poikkeamista, jotka voivat muodostaa merkittävän riskin ilmailun turvallisuudelle ja jotka ilmailualan ammattilaisten on pakko ilmoittaa asetuksen N:o 376/2014 mukaisesti. Täytäntöönpanoasetuksen 2015/1018 liitteessä I olevan 6 kohdan 2 alakohdassa mainitaan turvallisuuteen liittyvinä ilma-aluksen toiminnan aikana ilmenevinä poikkeamina ”vaikeudet päihtyneiden, *väkivaltaisten* tai häiriötä aiheuttavien *matkustajien* hillitsemisessä”. On siis huomautettava, että pääasiassa todetun kaltaista matkustajan väkivaltaista käyttäytymistä muita koneessa olevia henkilöitä kohtaan pidetään unionin lainsäädännössä nimenomaisesti merkittävänä riskinä, josta on pakko ilmoittaa toimivaltaisille viranomaisille.

34. Myös yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta annettu asetus 2018/1139 osoittautuu merkitykselliseksi tässä asiayhteydessä, sillä siinä asetetaan ilma-aluksen päällikkö keskeiseen asemaan toteamalla liitteessä V olevassa 1.3 kohdassa tämän olevan vastuussa ”ilma-aluksen – – turvallisuudesta sekä kaikkien aluksessa olevien miehistön jäsenten, matkustajien ja rahdin turvallisuudesta”. Liitteessä V olevan 3 kohdan g alakohdan määräys vaikuttaa mielestäni erityisen merkitykselliseltä, sillä sen mukaan ”ilma-aluksen päällikkö toteuttaa kaikki tarvittavat toimenpiteet *matkustajien häiritsevystä käyttäytymisestä* lennolla aiheutuvien seurausten rajoittamiseksi”. Saman liitteen 7.3 kohdan mukaan ”*hätätilanteessa, joka vaarantaa ilma-aluksen toiminnan tai ilma-aluksen ja/tai siinä olevien henkilöiden turvallisuuden*”, ilma-aluksen päällikön on ryhdyttävä turvallisuuden kannalta tarpeellisiksi katsomiinsa toimiin. Huomautan, että kyseinen säännös on laadittu riittävän väljästi, niin että käsiteltävässä asiassa kyseessä olevan kaltainen tapaus, jossa matkustaja kohdistaa fyysisistä väkivaltaa muihin lentokoneessa oleviin henkilöihin, voidaan katsoa riskiksi ilmailun turvallisuudelle.

35. Kansainvälisen oikeuden saralta on mainittava Tokion yleissopimus, jonka sopimuspuolina ovat kaikki jäsenvaltiot mutta unioni ei. Vaikka tämä yleissopimus ei ole erottamaton osa unionin oikeusjärjestystä, toisin kuin eräät muut ilmakuljetusalaa sääntelevät kansainvälisen oikeuden välineet,¹⁷ koska sitä ei ole saatettu unionin oikeusjärjestyksen osaksi nimenomaisesti säädöksellä, josta näkyisi jäsenvaltioiden toimivallan mahdollinen siirtäminen unionille,¹⁸ ilmenee yhteinen oikeudellinen näkemys kuitenkin muutamista normatiivisista rinnakkaisuuksista. Tokion yleissopimusta on siis mielestäni hyväksyttävää käyttää viitteenä unionin oikeutta tulkittaessa. Tokion yleissopimuksen 1 artiklan 1 kohdan mukaan kyseistä yleissopimusta sovelletaan ”*rangaistaviin tekoihin*” sekä ”*tekoihin, jotka katsomatta siihen, ovatko ne rikoksia tai ei, vaarantavat ilma-aluksen tai siinä olevien henkilöiden*

17 Ks. erityisesti Montrealissa 28.5.1999 tehty yleissopimus eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä (RTNU nide 2242, s. 369), jonka Euroopan yhteisö on allekirjoittanut ja hyväksynyt 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY (EYVL 2001, L 194, s. 38; jäljempänä Montrealin yleissopimus). Se tuli voimaan unionin osalta 28.6.2004. Se on saatettu unionin lainsäädännön osaksi lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta 9.10.1997 annetulla neuvoston asetuksella (EY) N:o 2027/97 (EYVL 1997, L 285, s. 1). Montrealin yleissopimus on siis erottamaton osa unionin oikeusjärjestystä (ks. tuomio 22.11.2012, Espada Sánchez ym., C-410/11, EU:C:2012:747, 20 kohta).

18 Yleissopimus, jonka sopimuspuolena unioni ei ole, sitoo unionia, jos unioni käyttää kyseisen yleissopimuksen soveltamisalalla toimivaltaa, jota aiemmin käyttivät jäsenvaltiot (ks. vastaavasti tuomio 22.10.2009, Bogiati, C-301/08, EU:C:2009:649, 33 kohta, ja tuomio 21.12.2011, Air Transport Association of America ym., C-366/10, EU:C:2011:864, 63 kohta).

tahi omaisuuden *turvallisuuden tai saattavat sitä vaarantaa* taikka vaarantavat hyvän järjestyksen tahi kurin ilma-aluksessa”. Edellä mainittujen asetuksen 2018/1139 säännösten tavoin kyseisen yleissopimuksen 6 artiklan 1 kohdassa annetaan ilma-aluksen päällikölle oikeus ryhtyä kohtuullisiksi katsottaviin toimenpiteisiin, pakkotoimenpiteet mukaan luettuna, jotka ovat välttämättömiä ”ilma-aluksen tai siinä olevien henkilöiden – – turvallisuuden suojelemiseksi”, kun päälliköllä on riittävä syy uskoa, että ”joku henkilö on tehnyt tai on tekemäisillään ilma-aluksessa 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun rikoksen tai muun teon”.¹⁹ Edellytykset sille, että Tokion yleissopimusta voidaan käyttää tulkinnan viitesäädöksenä, vaikuttavat täyttyvän käsiteltävässä asiassa, sillä fyysinen väkivalta on poikkeustapausta lukuun ottamatta teko, josta voidaan määrätä rikosoikeudellinen seuraamus unionin jäsenvaltioiden rikoslakien mukaisesti.

36. Näiden seikkojen perusteella on niin, että koska unionin lainsäädännössä ja kansainvälisessä oikeudessa katsotaan, että käsiteltävässä asiassa kyseessä olevan kaltainen matkustajan muihin matkustajiin tai miehistön jäseniin kohdistama väkivaltainen käyttäytyminen aiheuttaa riskin ilmailun turvallisuudelle, on lähtökohtaisesti mahdollista, että kuvattu tilanne on asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu ”poikkeuksellinen olosuhde”.

2. Poikkeuksellisuuden arviointi oikeuskäytännössä asetettujen kriteerien perusteella

37. Kuten unionin tuomioistuin on jo todennut oikeuskäytännössään, ei ”turvallisuusriskejä” – kuten ei muitakaan asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 14 perustelukappaleessa tarkoitettuja olosuhteita – tosin voida pitää ”poikkeuksellisina olosuhteina”, joiden perusteella lentoliikenteen harjoittaja voitaisiin vapauttaa korvausvastuusta.²⁰ On pidettävä mielessä, että jos asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen poikkeuksellisten olosuhteiden käsite johtaa poikkeukseen pääsäännöstä eli korvauksen maksamisesta, jolla on kuluttajansuojelua koskeva tavoite, on käsitettä tulkittava suppeasti.²¹

38. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan tämä käsite edellyttää pikemmin kahden kumulatiivisen edellytyksen täyttymistä: a) poikkeamat eivät saa liittyä lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen ja b) poikkeamat eivät ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa.²² Näiden kriteerien täyttymistä on arvioitava tapauskohtaisesti. Mainittuja kriteerejä on siis arvioitava huolellisesti ottaen huomioon tosiseikat, sellaisina kuin ne ilmenevät ennakkoratkaisupyyntöstä.

19 Mendes de Leon, P., ”Introduction to Air Law”, Alphen aan den Rijn 2017, s. 514, ja Piera, A., ”ICAO’s latest efforts to tackle legal issues arising from unruly/disruptive passengers: The modernization of the Tokyo Convention 1963”, *Air & Space Law*, 2012, osa 37, nro 3, s. 237, tuovat esille, että Tokion yleissopimuksessa käsitellään ”häiritsevästi käyttäytyvän matkustajan” ongelmaa. Heidän mukaansa kyseisessä yleissopimuksessa ei määritellä mitenkään käsitettä ”rikos”, jonka tulkinta jää kansalliselle lainsäädännölle. He muistuttavat, että Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (International Civil Aviation Organization, ICAO) on antanut tulkintaohjeita sääntöjenvastaisesti/häiritsevästi käyttäytyviä matkustajia koskevan kysymyksen oikeudellisista näkökohdista (”ICAO circular 288 – Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers”) ja näiden ohjeiden mukaan matkustamomiehistöön ja muihin matkustajiin kohdistuvaa väkivaltaa on pidettävä kyseisessä yleissopimuksessa tarkoitettuna ”rikoksena”. He mainitsevat myös Tokion yleissopimuksen muuttamisesta 4.4.2014 tehdyn Montrealin pöytäkirjan, jonka kaikki Euroopan unionin jäsenvaltiot ovat allekirjoittaneet ja jossa kannustetaan allekirjoittajavaltioita ottamaan käyttöön menettelyjä vakavimpina pidettäviä tekoja vastaan eli silloin, kun ilma-aluksessa oleva henkilö kohdistaa tai uhkaa kohdistaa väkivaltaa miehistön jäsenen tai kieltäytyy noudattamasta ilma-aluksen päällikön määräystä.

20 Tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, 22 kohta); 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) ja tuomio 4.4.2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, 20 kohta).

21 Tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008: 771, 17 kohta).

22 Tuomio 31.1.2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, 38 kohta); tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, 22 kohta) ja 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, 32 kohta).

a) Poikkeaman liittyminen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen

39. Tapauskohtaisesti tarkastellen ensimmäisessä kriteerissä edellytetään, ettei kyseessä oleva poikkeama liity olennaisesti, erottamattomasti eikä tyypillisesti matkustajalentoliikenteeseen. Toisin sanoen tarkasteltava käsite tarkoittaa poikkeamia, jotka eivät kuulu tavanomaiseen asiainkulkuun lentoliikenteen järjestämisessä ja/tai harjoittamisessa. Se käsittää siis kaikki poikkeamat, jotka eivät liity varsinaiseen lentoliikennetoiminnan harjoittamiseen mutta jotka ulkoisina erityisinä olosuhteina vaarantavat kyseisen toiminnan toteuttamisen suunnitellulla tavalla tai tekevät siitä jopa kokonaan mahdotonta.

40. Aluksi on muistutettava – vaikka tämä voi vaikuttaa itsestään selvältä –, että siviili-ilmailun tehtävänä on huolehtia matkustajien ja tavaroiden pitkän matkan kuljetuksista. Matkustajien ja tavaroiden kuljettaminen on merkittävää taloudellista toimintaa, jota harjoittavat useimmiten yksityiset yritykset, ja näin se edistää unionin taloutta. Etenkin matkustajien kuljettamisen osalta on todettava, että lentomatkojen antaminen tarjolle on lähentänyt unionin kansalaisia ja tarjonnut heille paremmat yhteydet muuhun maailmaan. Lentoreittien runsas tarjonta on antanut monille unionin kansalaisille tilaisuuden matkustaa, opiskella ja työskennellä Euroopassa ja muualla maailmassa. Lisäksi lentojen määrä ja tiheys ovat kasvaneet merkittävästi lentoliikenteen sisämarkkinoiden perustamisen ansiosta, kun lisääntyvä kilpailu on vaikuttanut suotuisasti hintojen kehitykseen.²³

41. Tältä kannalta tarkastellen minusta vaikuttaa niin ikään ilmeiseltä, ettei väkivaltaisesti käyttäytyvien matkustajien valistamista ja rankaisemista ole kohtuullista katsoa siviili-ilmailun tehtäväksi. Vaikka on totta, että matkustamomiehistö tiedottaa matkustajille turvallisuusmääräyksistä ennen jokaista lentoa, on yhtä lailla totta, että tällä käytännöllä pyritään ainoastaan varmistamaan kuljetuksen sujuminen mutkattomasti. Turvallisuusmääräykset on laadittu siten, että matkustajia autetaan tutustumaan lentoliikenteeseen erottamattomasti liittyviin riskeihin eli vahingoittumisvaaraan nousun, turbulenssin, matkustamon ilmanpaineen laskemisen, laskeutumisen tai muun vastaavan aikana.²⁴

42. Sitä vastoin turvallisuusmääräyksissä ei käsitellä yleisemmän ongelman muodostavaa henkilöiden välisissä suhteissa ilmenevää väkivallan käyttöä, mikä on perusteltua, sillä se ei kuulu kuljetusalaan, kuten jäljempänä selitän. Matkustajien on puolestaan noudatettava miehistön määräyksiä. Erittäin harvinaisia poikkeustapauksia lukuun ottamatta kukaan ei kyseenalaista tosissaan ilma-aluksen käyttöön liittyvää matkustamomiehistön osaamista eikä sen toimivaltaa pitää yllä kuria ja järjestystä koneen sisällä.

43. Kuten useat käsiteltävän asian osapuolet ovat tuoneet esille, tiettyjen matkustajien väkivaltainen käyttäytyminen muita matkustajia ja matkustamomiehistöä kohtaan ei ole kuitenkaan poikkeama, joka kuuluisi tyypillisesti lentoliikenteen harjoittajan toimintaan. Väkivallanteko voi tapahtua missä tahansa muussakin tilanteessa ja siihen voi olla monta syytä, mikä on kaikkien osallisina olevien kannalta valitettavaa. Osa syistä voi liittyä yksinomaan väkivallan tekijän persoonallisuuteen, mutta osa syistä, esimerkiksi stressi, johtuu siitä erityisestä tilanteesta, jossa väkivallan tekijä on lennon aikana.²⁵

23 Ks. 1.3.2019 annettu komission kertomus Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Ilmailustrategia Euroopalle: korkeiden sosiaalisten standardien ylläpitäminen ja edistäminen (COM(2019) 120 final).

24 Asetuksen 2018/1139 liitteessä V olevan 2 kohdan b alakohdan mukaan ”miehistö on perehtynyt ja matkustajat on opastettu *asiaankuuluvien hätävarusteiden sijaintiin ja käyttöön*”. Kyseisessä alakohdassa säädetään myös, että ”*hätämenetelmistä ja matkustamon turvavarusteiden käytöstä on annettu miehistölle ja matkustajille riittävästi tietoa, joka liittyy ilma-alueen asennettujen varusteiden toimintaan ja koskee erityisesti niitä*”.

25 Mendes de Leon, P., ”Introduction to Air Law”, Alphen aan den Rijn 2017, s. 512; Nase, V. ja Humphrey, N., ”Angry People in the Sky: Air Rage and the Tokyo Convention”, *Journal of Air Law and Commerce*, osa 79, nro 4, s. 702, ja Ginger, S., ”Violence in the skies: The rights and liabilities of air carriers when dealing with disruptive passenger”, *Air & Space Law*, 1998, osa 23, nro 3, s. 109, tuovat esille, että matkustajan häiritsevä käyttäytyminen voi johtua ”ulkoisista” tekijöistä (kuten raivostuminen pitkän viivästymisen, matkatavaroiden katoamisen, huonon palvelun tai suhteessa odotuksiin syntyvän turhautumisen, koneeseen nousun aikana muodostuvien pitkien jonojen ja liian täysien matkustamojen vuoksi) tai ”sisäisistä” tekijöistä (kuten psyykkiset tai psykiatriset ongelmat, liiallinen alkoholin käyttö, tupakoinnin vieroitusoireet tai yleisesti epäsosiaalinen käytös).

44. On kuitenkin todettava, ettei ennakkoratkaisupyyntöä täsmennetä, mikä on ollut asianomaisen matkustajan väkivaltaisen käyttäytymisen perimmäisenä syynä. Tämän vuoksi sekä siksi, että on mahdotonta luetella kaikkia esimerkkitapauksia, jotka voisivat johtaa matkustajan väkivaltaiseen käyttäytymiseen lennolla, unionin tuomioistuimen on tarkasteltava vain yleisluonteisia näkökohtia ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen vastatessaan.

45. Kattavuuden vuoksi haluaisin korostaa, etteivät yllättäen ilmenevät yksittäiset väkivallanteot ole nähdäkseni yksin riittävä peruste päätellä, että väkivallan käyttö kuuluu olennaisesti matkustajalentoliikenteen harjoittajien toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen. Suhtaudun tässä yhteydessä yhtä varautuneesti kuin julkisasiamies Tanchev asiassa C-501/17 esittämässään ratkaisuehdotuksessa Germanwings²⁶ siihen väitteeseen, että poikkeaman yleisyyden olisi oltava rajoittava/erottava peruste. Minun on todettava tämän väitteen kyseenalaisesta pätevyydestä riippumatta, ettei mikään seikka käsiteltävässä asiassa tue sitä ja kaikki osapuolet ovat tulleet siihen tulokseen, että väkivallan käyttö lentokoneessa on pikemmin harvinainen poikkeama tai ainakaan sitä ei käytetä lentokoneessa useammin kuin muualla.²⁷

46. Koska matkustajan muihin matkustajiin ja/tai matkustamomiehistöön kohdistama väkivalta poikkeaa sosiaalisesti hyväksyttävänä pidettävästä käyttäytymisestä ja on lisäksi jäsenvaltioiden rikoslakien mukaan rangaistava teko, se on selvästi ilmakuljetuksille vieras poikkeama. Se ei kuulu tavanomaiseen asiainkulkuun lentoliikenteen järjestämisessä ja/tai harjoittamisessa. Väkiältä saattaa jopa vaarantaa koko lentoliikenteen järjestämisen tai harjoittamisen, jos se kohdistuu ilma-aluksen rakenteisiin tai ilma-aluksen toiminnasta vastaavaan miehistöön. Kansallisissa lainsäädännöissä tämä otetaan yleensä huomioon luokittelemalla tällainen väkivallanteko törkeäksi rikokseksi.

47. Edellä esitetyn perusteella riidanalainen poikkeama ei kuulu olennaisesti asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen.

b) Poikkeaman hallinta

48. Toisessa kriteerissä edellytetään, ettei kyseinen poikkeama ole lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisessa hallinnassa. Kuten edellä on todettu,²⁸ yksilön väkivaltaisuuteen voi olla monia syitä, minkä vuoksi sitä on lähes mahdotonta ennakoida ja siihen on lähes mahdotonta reagoida riittävällä tavalla. Tämän ennalta-arvaamattomuuden vuoksi ja ottaen huomioon, että ennakkoratkaisupyyntöä kuvatus kaltainen matkustajan väkivaltaisen käyttäytyminen ei ole olennainen osa lentoliikennettä, olisi mielestäni epäasianmukaista sysätä lentokoneessa tapahtuvien väkivallanteiden ehkäisemiseen ja torjuntaan liittyvä vastuu yksin lentoliikenteen harjoittajalle. Koska käytöstapoja on ensinnäkin noudatettava kaikissa arkipäivän tilanteissa ja koska matkustamomiehistöllä on toiseksi parhaat mahdollisuudet auttaa ratkomaan matkustajien väliset mahdolliset erimielisyydet hyvässä hengessä, jokaisen matkustajan on mielestäni kannettava vastuu käyttäytymisestään sekä tästä käyttäytymisestä aiheutuvista seurauksista.

49. Asetun samalle kannalle kuin useat käsiteltävässä asiassa huomautuksia esittäneet jäsenvaltiot, erityisesti Saksan ja Puolan hallitukset, joiden mukaan matkustamomiehistöllä on vain hyvin rajalliset keinot väkivaltaisen matkustajan hillitsemiseksi. Vaikka ilma-aluksen päällikkö ja matkustamomiehistö voivat antaa matkustajalle konkreettisia määräyksiä (kuten kehoitus rauhoittua, varoitus tai istumapaikan vaihto) tai kohdistaa tähän pakkokeinoja lennon turvallisuuden varmistamiseksi, he eivät nimittäin pysty kuitenkaan hallitsemaan kyseistä matkustajaa niin, ettei hänen käyttäytymisensä aiheuta lennolla mitään häiriöitä, joista hän on itse vastuussa, kuten edellä todetaan.

²⁶ Julkisasiamies Tanchevin ratkaisuehdotus Germanwings (C-501/17, EU:C:2018:945, 60 ja 61 kohta).

²⁷ Kansainvälisen ilmakuljetusliiton (International Air Transport Association, IATA) laatimasta asiakirjasta ”Unruly Passengers – Enhancing the deterrent” (3.4.2019) ilmenee, että häiritsevästi käyttäytyviin matkustajiin liittyviä välikohtauksia tapahtuu vain yhdellä lennolla 1 053:sta, joskin määrän on havaittu kasvavan.

²⁸ Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 43 kohta.

50. Tämä pätee erityisesti tällaisten väkivallantekojen ennalta ehkäisemiseen, sillä yleensä lentoliikenteen harjoittajilla ei ole mitään tietoa, jonka perusteella ne voisivat päätellä, että matkustaja tulee käyttäytymään lentokoneessa väkivaltaisesti, mikä saattaa vaarantaa lennon turvallisuuden. Toisaalta lentoliikenteen harjoittajilla ei ole oikeutta evätä sellaisen matkustajan koneeseen nousua, joka käyttäytyy kyseisellä hetkellä normaalisti. On kuitenkin muistettava, että jos väkivalta ilmenee ilma-aluksen noustua, matkustamomiehistö ei pysty käyttämään enää ennalta ehkäiseviä toimenpiteitä, vaan miehistön käytettävissä ovat ainoastaan edellä mainitut pakkokeinot hyvin ahtaissa tiloissa koneen matkustamossa.

51. Olen samaa mieltä kuin Itävallan hallitus ja komissio: tilannetta olisi arvioitava pohjimmiltaan toisella tavalla, jos matkustaja olisi käyttäytynyt häiritsevästi jo aiemmin, jopa koneeseen nousun aikana, ja jos lentoliikenteen harjoittaja olisi näin voinut olla tietoinen häiritsevistä käyttäytymisistä. Tuolloin ei mielestäni olisi perusteltua vapauttaa lentoliikenteen harjoittajaa vastuusta antamalla sen vedota pätevällä tavalla poikkeukselliseen olosuhteeseen, jos asianomainen matkustaja käyttäytyisi sitten epäasianmukaisella tavalla tai jatkaisi epäasianmukaista käyttäytymistään.²⁹ Niiden edellä mainittujen unionin oikeuteen kuuluvien oikeussääntöjen sekä Tokion yleissopimuksen määräysten tulkinnassa, joissa ilma-aluksen päällikölle annetaan valtuudet toteuttaa tarvittavat toimenpiteet lennon turvallisuuden varmistamiseksi,³⁰ on otettava huomioon ajatus riskien ehkäisemisestä mahdollisuuksien mukaan, jotta kyseiset oikeussäännöt voisivat olla tehokkaita.

52. Matkustamomiehistöön tällaisten riskien ennalta ehkäisemisen ja torjunnan yhteydessä tavallisesti kohdistuvat rajoitukset huomioon ottaen väkivaltaisen matkustajan poistaminen koneesta lähimmällä käytettävissä olevalla lentoasemalla ei vaikuta viimeisenä keinona kohtuuttomalta, jos ilma-aluksen päällikkö katsoo asiaa perinpohjaisesti pohdittuaan ja kaikki tapauksen olosuhteet huomioon ottaen, että lennon jatkaminen noissa olosuhteissa on mahdotonta, tai muutoin ilma-aluksen tai ilma-aluksessa olevien henkilöiden turvallisuus vaarantuu. Lisäksi on todettava, että juuri tähän ilma-aluksen päällikölle annetaan tällaisessa tilanteessa valtuudet Tokion yleissopimuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdassa ja 8 artiklan 1 kohdassa.³¹

53. Edellä esitetyn perusteella on niin, että jollei matkustamomiehistö onnistu rauhoittamaan matkustajaa sallittuja toimenpiteitä käyttämällä ja jos kyseinen matkustaja vaarantaa lennon turvallisuuden esimerkiksi uhkaamalla tai loukkaamalla ilma-aluksessa olevien henkilöiden fyysistä koskemattomuutta, muodostaa kyseinen tilanne olosuhteen, joka ei ole lentoliikenteen harjoittajan hallittavissa oikeuskäytännössä vahvistetussa toisessa kriteerissä tarkoitettulla tavalla. Näin on taatusti pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa, jossa häiritsevästi käyttäytyvä matkustaja puree muita matkustajia ja hyökkää häntä rauhoittamaan pyrkivän matkustamomiehistön kimppuun.

29 Schmid, R., *Fluggastrechte-Verordnung*, C.H.Beck, 11. painos, 121 ja 122 kohta, on yhtä mieltä useiden häiritsevästi käyttäytyvän matkustajan ongelmaan kantaa ottaneiden saksalaisten tuomioistuinten kanssa: matkustajan ”arvaamaton, hallitsematon ja väkivaltainen” käyttäytyminen on ”poikkeuksellinen olosuhde”. Kirjoittajan mukaan tilanne olisi toinen, jos matkustamomiehistö olisi saanut jo aiemmin, jopa koneeseen nousun aikana, viitteitä siitä, että matkustaja oli päähtynyt ja saattoi näin aiheuttaa riskin lennon turvallisuudelle.

30 Mendes de Leon, P., ”Introduction to Air Law”, Alphen aan den Rijn 2017, s. 501; Ginger, S., ”Violence in the skies: The rights and liabilities of air carriers when dealing with disruptive passengers”, *Air & Space Law*, 1998, osa 23, nro 3, s. 107; Michaelides, S., ”Unruly passenger behaviour and the Tokyo Convention”, *Coventry Law Journal*, 2001, nro 6, s. 38; Piera, A., ”ICAO’s latest efforts to tackle legal issues arising from unruly/disruptive passengers: The modernization of the Tokyo Convention 1963”, *Air & Space Law*, 2012, osa 37, nro 3, s. 236, ja Abeyratne, R., ”A protocol to amend the Tokyo Convention of 1963: Some unanswered questions”, *Air & Space Law*, 2014, osa 39, nro 1, s. 48, tuovat esille, että Tokion yleissopimuksessa annetaan ilma-aluksen päällikölle laajat valtuudet reagoida ilma-aluksessa tapahtuviin rikoksiin. Kirjoittajien mukaan ilma-aluksen päällikkö voi käyttää näitä valtuuksia ilman pelkoa joutumisesta siviili- tai rikosoikeudelliseen vastuuseen toiminnastaan, sillä Tokion yleissopimuksessa taataan hänelle koskemattomuus.

31 Ks. Michaelides, S., ”Unruly passenger behaviour and the Tokyo Convention”, *Coventry Law Journal*, 2001, nro 6, s. 41; Ginger, S., ”Violence in the skies: The rights and liabilities of air carriers when dealing with disruptive passengers”, *Air & Space Law*, 1998, osa 23, nro 3, s. 107 ja Abeyratne, R., ”A protocol to amend the Tokyo Convention of 1963: Some unanswered questions”, *Air & Space Law*, 2014, osa 39, nro 1, s. 49. Mendes de Leon, P., ”Introduction to Air Law”, Alphen aan den Rijn 2017, s. 512, selittää, että toisinaan voi olla vaikeaa määrittää, mikä muodostaa rikoksen tiettyssä yksittäistapauksessa, mutta lopullisen päätöksen tekeminen kuuluu ilma-aluksen päällikölle.

54. Tosiseikkojen tarkastelun perusteella minun on todettava, että oikeuskäytännössä asetetut kaksi kriteeriä, joiden perusteella voidaan määrittää asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa, sellaisena kuin sitä tulkitaan kyseisen asetuksen johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleen valossa, tarkoitettu ”poikkeuksellinen olosuhde”, täyttyvät tässä tapauksessa.

3. Vastaus ensimmäiseen kysymykseen

55. Edellä esitetyn perusteella ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen on vastattava siten, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu käsite ”poikkeukselliset olosuhteet” käsittää tilanteen, jossa matkustaja puree lennon aikana muita matkustajia ja hyökkää häntä rauhoittamaan pyrkivän matkustamomiehistön kimppuun niin, että ilma-aluksen päällikkö katsoo turvallisuussyistä aiheelliseksi poiketa reitiltä lähimmälle lentoasemalle, jotta kyseinen matkustaja matkatavaroineen voidaan poistaa koneesta, ja jossa lennon saapuminen määräpaikkaan viivästyy tämän vuoksi.

C Toinen kysymys

56. Toisella ennakkoratkaisukysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että vapautukseen velvollisuudesta maksaa korvaus matkustajalle lennon pitkäaikaisen viivästymisen johdosta mainitun asetuksen 7 artiklan perusteella lentoliikenteen harjoittaja voi vedota myös poikkeuksellisiin olosuhteisiin, jotka eivät ole ilmenneet kyseisen matkustajan varaamalla lennolla vaan samana päivänä kyseistä lentoa edeltäneellä lennolla, joka oli lennetty samalla koneella, jolla varattu lento oli määrä lentää, lentoasemien välillä käytettävässä konerotaatiojärjestelmässä.

1. Aiempi oikeuskäytäntö

57. Tässä yhteydessä unionin tuomioistuimen huomio on kiinnitettävä aivan ensimmäiseksi siihen, että sillä on jo ollut tilaisuus ottaa kantaa – tosin vain välillisesti – tähän oikeuskysymykseen. Unionin tuomioistuin on nimittäin myöntänyt tuomiossa Pešková ja Peška³², että poikkeukselliseen olosuhteeseen – tuossa tapauksessa lintuihin törmäämiseen – voitiin vedota, vaikkei tapahtuma ollut liittynyt sen matkustajan varaamaan lentoon, jonka saapuminen oli viivästynyt, vaan sitä edeltäneeseen, samalla ilma-aluksella lentovuorosuunnitelman mukaisesti lennettyyn lentoon. Tuomiossa Germanwings³³ nauhasta johtunutta lentokoneen renkaan puhkeamista viivästynyttä lentoa edeltäneellä lennolla pidettiin niin ikään poikkeuksellisenä olosuhteenä. Ennakkoratkaisukysymykseen olisi siis vastattava kyseisten tuomioiden perusteella myöntävästi.

2. Asiassa sovellettavien oikeussääntöjen tulkinta

58. Jos unionin tuomioistuin katsoo, ettei pelkästään kyseinen oikeuskäytäntö anna riittävää vastausta ennakkoratkaisukysymykseen, ehdotan, että päättelyä täydennetään asiassa sovellettavien oikeussääntöjen tulkinnalla. Huomautan kuitenkin, ettei asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdan sanamuodon, hengen eikä tarkoituksen perusteella voida todeta, kun kyseistä kohtaa tulkitaan saman asetuksen johdanto-osan 15 perustelukappaleen valossa, että poikkeuksellisten olosuhteiden – kuten käsiteltävässä asiassa turvallisuuden lentokoneessa vaarantavan väkivaltaisen matkustajan – tulisi liittyä suoraan siihen lentoon, joka lopulta joudutaan peruuttamaan tai jonka saapuminen viivästyy näiden poikkeuksellisten olosuhteiden johdosta.

³² Tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, 9–11 kohta).

³³ Tuomio 4.4.2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, 9 kohta).

a) ”Poikkeuksellisten olosuhteiden” ja lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen välistä syy-yhteyttä koskeva edellytys

59. Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdan sanamuodon eri kielitoisintojen tarkastelun perusteella voidaan päinvastoin todeta, että pelkkä syy-yhteys poikkeuksellisten olosuhteiden ja lennon peruuttamisen tai viivästymisen välillä on riittävä.³⁴ Tämän tulkinnan vahvistaa kyseisen asetuksen johdanto-osan 15 perustelukappaleen sanamuoto, josta ilmenee, että peruuttamisen tai viivästymisen on pitänyt aiheutua ilmaliikenteen hallintaa koskevasta päätöksestä, jolla on vaikutus ”tiettyyn lentokoneeseen” ja ”kyseisen lentokoneen yhteen tai useampaan lentoon”.³⁵ Toisin sanoen tärkeää on, että syy-yhteys jatkuu kyseessä olevaan lennon peruuttamiseen tai viivästymiseen saakka.

60. Lisäksi on todettava, että koska asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 15 perustelukappaleessa mainitaan tilanne, jossa poikkeukselliset olosuhteet vaikuttavat useisiin lentoliikenteen harjoittajan samalla lentokoneella suorittamiin lentoihin, lainsäätävä vaikuttaa ajatelleen erityisesti käsiteltävässä asiassa kyseessä olevan kaltaisia tapauksia, joissa lentoliikenteen harjoittaja käyttää konerotaatiota tietyllä lentoreitillä. Kuten monet käsiteltävän asian osapuolet ovat tuoneet huomautuksissaan esille, tällainen konerotaatio on tavallinen käytäntö matkustajalentoliikenteessä, mikä johtuu tarpeesta käyttää lentokoneita taloudellisesti viisaalla tavalla.³⁶

b) Kaikkien kohtuudella edellytettävien toimenpiteiden toteuttamista lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen välttämiseksi koskeva edellytys

61. Yhtäältä asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan laaja tulkinta, joka antaa matkustajille oikeuden korvaukseen myös silloin, kun lennon peruuttaminen tai pitkäaikainen viivästyminen johtuu aiemmalla lennolla ilmenteistä poikkeuksellisista olosuhteista, vaikuttaa vastaavan kyseisen asetuksen tarkoitusta, joka on lentomatkustajien suojelun korkean tason varmistaminen. Kuten unionin tuomioistuin on muistuttanut antamassaan tuomiossa Nelson ym.³⁷, edellä mainitussa artiklassa säädetty kiinteämääräinen korvaus vastaa tätä tarkoitusta, koska sen avulla on mahdollista hyvittää matkustajille aiheutunut ajan menetys ilman, että näiden olisi osoitettava, että heille on aiheutunut yksilöityä vahinkoa.

62. Toisaalta on ilmeistä, että ajallisesti rajoittamattomaan vastuuseen asettaminen pelkän syy-yhteyden perusteella säätämättä korjaavista kriteereistä jättäisi huomioimatta sen hienovaraisen tasapainon, jonka unionin lainsäätävä on muodostanut lentomatkustajien edun ja lentoliikenteen harjoittajien edun välille asetuksen N:o 261/2004 antaessaan. Lainsäätävä on nimittäin pyrkinyt näiden toisistaan poikkeavien etujen väliseen tasapainoon säätämällä, että lentoliikenteen harjoittajat vapautetaan korvausvelvollisuudesta, jos ne pystyvät osoittamaan, että poikkeuksellisista olosuhteista aiheutunutta lennon peruuttamista tai pitkäaikaista viivästymistä ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.³⁸

34 Espanjaksi: ”se debe a”, tanskaksi: ”skyldes”, saksaksi: ”auf – – zurückgeht”, viroksi: ”põhjustasid”, englanniksi: ”is caused by”, ranskaksi: ”est due à”, italiaksi: ”è dovuta a”, hollanniksi: ”het gevolg is van”, puolaksi: ”jest spowodowane” ja portugaliksi: ”se ficou a dever a”.

35 Espanjaksi: ”una aeronave determinada / den lugar / uno o más vuelos de la aeronave”, tanskaksi: ”bestemt fly / medfører / af en eller flere flyafgange”, saksaksi: ”einem einzelnen Flugzeug / zur Folge hat / bei einem oder mehreren Flügen des betreffenden Flugzeugs”, viroksi: ”konkreetselle lennukile / ühe või mitme lennu”, englanniksi: ”a particular aircraft / gives rise / one or more flights by that aircraft”, ranskaksi: ”un avion précis / génère / d’un ou de plusieurs vols de cet avion”, italiaksi: ”un particolare aeromobile / provoca / uno o più voli per detto aeromobile”, hollanniksi: ”één of meer vluchten van dat vliegtuig veroorzaakt”, puolaksi: ”danego samolotu spowodowała / jednego lub więcej lotów” ja portugaliksi: ”uma determinada aeronave / provoca / um ou mais voos dessa aeronave”.

36 Ks. Clarke, L., Johnson, E., Nemhauser, G. ja Zhu, Z., ”The aircraft rotation problem”, *Annals of Operations Research*, 1997, s. 33 ja Lindner, M., Rosenow, J., Förster, S. ja Fricke, H., ”Potential of integrated aircraft rotation and flight scheduling by using individual tail sign performance”, *Deutscher Luft- und Raumfahrtkongress 2016*.

37 Tuomio 23.10.2012, Nelson ym. (C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, 74 kohta).

38 Tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008: 771, 39 kohta).

63. Edellä esitetyn perusteella ei ole olemassa lähtökohtaisesti mitään ajallista rajoitetta, joka estäisi soveltamasta asetuksen N:o 261/2004 7 artiklaa käsiteltävässä asiassa kyseessä olevan kaltaiseen tilanteeseen, jossa käytetään konerotaatiota, sillä kyseisessä artiklassa edellytetään ainoastaan, että edeltävällä lennolla ilmenneiden poikkeuksellisten olosuhteiden ja matkustajan varaaman lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen välillä on syy-yhteys. Huomautan kuitenkin, että ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen toimittamien tietojen mukaan Lissabonista lähteneen lennon poikkeaminen Las Palmasin lentoasemalle lentokoneessa tapahtuneen välikohtauksen vuoksi aiheutti koneeseen nousun viivästymisen Fortalezasta Lissaboniin lennetyllä lennolla, jolla matkustajana ollut kantaja oli matkustanut. On siis mahdollista, että asetuksen N:o 261/2004 7 artiklaa voidaan soveltaa käsiteltävässä asiassa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tosiseikkojen tarkistamista, joka on ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tehtävä.

64. Lentoliikenteen harjoittaja voidaan kuitenkin vapauttaa velvollisuudesta maksaa korvaus asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdan perusteella, jos se pystyy osoittamaan, että poikkeuksellisten olosuhteiden aiheuttamaa lennon peruuttamista tai pitkäaikaista viivästymistä ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki ”kohtuudella edellytettävät toimenpiteet” olisi toteutettu.³⁹ Tämän edellytyksen täyttyminen riippuu käsiteltävässä asiassa kolmannen ennakkoratkaisukysymyksen kohteena olevasta kysymyksestä, joka koskee sitä, mikä on kyseisen unionin oikeuden käsitteen ulottuvuus, ja tätä käsitellään jäljempänä.

3. Vastaus toiseen kysymykseen

65. Edellä esitetyn perusteella toiseen ennakkoratkaisukysymykseen on vastattava siten, että konerotaatiojärjestelmän yhteydessä lentokoneessa ilmenevän ”poikkeuksellisen olosuhteen” perusteella on lähtökohtaisesti mahdollista vapauttaa lentoliikenteen harjoittaja velvollisuudesta korvata tästä aiheutuvat lennon peruuttamiset tai pitkäaikaiset viivästymiset. Lentoliikenteen harjoittajan tulee kuitenkin pystyä osoittamaan, että se on toteuttanut kaikki taloudelliselta kannalta kohtuudella edellytettävät toimenpiteet lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen välttämiseksi.

D Kolmas kysymys

66. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kolmannella ennakkoratkaisukysymyksellään lähinnä, onko TAP toteuttanut lentoliikenteen harjoittajana käsiteltävässä asiassa kaikki asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetut ”kohtuudella edellytettävät toimenpiteet”. Se viittaa TAP:n pääasiassa esittämiin väitteisiin, joiden mukaan matkustajana olleelle kantajalle aiheutunutta lopulliseen määräpaikkaan saapumisen viivästymistä ei olisi voitu välttää, kun huomion otetaan tilanteen erityispiirteet, jotka voidaan tiivistää seuraavasti: Lissabonin ja Fortalezan välillä käytettiin konerotaatiota, reitillä lennettiin yhdellä ainoalla koneella, sekä meno- että paluulento viivästyivät ja Lissabonista Osloon lennettiin vain kerran päivässä.

³⁹ On täsmennettävä, että ”kohtuudella edellytettävillä toimenpiteillä”, joita lentoliikenteen harjoittajalta vaaditaan asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdan nojalla, on pyrittävä välttämään poikkeuksellisten olosuhteiden ilmenemisestä matkustajille aiheutuvat tyypilliset – toisin sanoen ennakoitavissa olevat – kielteiset seuraukset eli lennon peruuttamiset ja pitkäaikaiset viivästymiset. Sillä, olivatko poikkeukselliset olosuhteet sinänsä vältettävissä, ei sitä vastoin ole merkitystä.

1. Unionin tuomioistuimen ja kansallisten tuomioistuinten välinen toimivallanjako ”kohtuudella edellytettäviä toimenpiteitä” tarkasteltaessa

67. Tältä osin on muistutettava aluksi, että SEUT 267 artiklassa määrätty menettely on unionin tuomioistuimen ja kansallisten tuomioistuinten välisen yhteistyön väline, jonka avulla unionin tuomioistuin esittää kansallisille tuomioistuimille ne unionin oikeuden tulkintaan liittyvät seikat, joita ne tarvitsevat ratkaistakseen käsiteltävikseen saatetut asiat.⁴⁰ Tämän vakiintuneen toimivallanjaon mukaisesti kansallisten tuomioistuinten tehtävänä on ottaa unionin oikeutta soveltaessaan huomioon unionin tuomioistuimen esittämä tulkinta. Kolmannen kysymyksen muotoilusta vaikuttaa siis ilmenevän, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyytää unionin tuomioistuinta ratkaisemaan, olivatko TAP:n toteuttamat konkreettiset järjestelytoimenpiteet ”kohtuudella edellytettäviä”. Unionin tuomioistuimen on kuitenkin ainoastaan *selkiytettävä kyseisen käsitteen ulottuvuutta* ottaen käsiteltävän asian olosuhteet huomioon.

68. Nämä alustavat huomautukset ovat sitäkin painavampia, kun ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on sovellettava asetuksen N:o 261/2004 säännöksiä sen jälkeen, kun se on tutkinut tosiseikat huolellisesti, kuten oikeuskäytännössä edellytetään.⁴¹ Koska tosiseikat kuvataan ennakkoratkaisupyynnössä hyvin lyhyesti, on kuitenkin mahdollista, että asiaan liittyy muitakin tärkeitä seikkoja, jotka olisi pidettävä mielessä tämän ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelussa ja joita unionin tuomioistuin ei pysty ottamaan huomioon, koska sillä ei ole tarvittavia tietoja esimerkiksi lentoliikenteen harjoittajan käytettävissä olevista logistisista, teknisistä ja taloudellisista resursseista. Unionin tuomioistuimen ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle antaman ohjeistuksen tarkkuus riippuu siis suurelta osin saaduista tiedoista. Tämä on pidettävä mielessä selvitetäessä, mitä ”kaikkien kohtuudella edellytettävien toimenpiteiden” toteuttamista pitkäaikaisen viivästymisen välttämiseksi koskeva edellytys merkitsee käsiteltävässä asiassa tarkasteltavana olevan kaltaisessa asiayhteydessä.

2. Käsite ”kohtuudella edellytettävät toimenpiteet” oikeuskäytännössä

69. Unionin tuomioistuin on tulkinnut tämän käsitteen edellyttävän, että poikkeuksellisten olosuhteiden ilmetessä lentoliikenteen harjoittajan on toteutettava sellaiset ”tilanteeseen soveltuvat toimenpiteet”, jotka ovat ”teknisesti ja taloudellisesti siedettävissä”.⁴² Lentoliikenteen harjoittajan täytyy hyödyntää ”kaiken käytettävissään olevan henkilökunnan ja kaluston sekä taloudelliset keinot”, mutta se ei ole kuitenkaan velvollinen tekemään ”kestämättömiä uhrauksia yrityksellään – – olevaan kapasiteettiin nähden”.⁴³ Todistustaakka on lentoliikenteen harjoittajalla, joka voi vapautua vastuusta, joka sillä on matkustajaa kohtaan, ainoastaan osoittamalla toteuttaneensa kohtuudella edellytettävät toimenpiteet vahingon välttämiseksi tai lieventämiseksi tai osoittamalla päinvastoin, että sen oli mahdotonta toteuttaa tällaisia toimenpiteitä.

70. Minun on todettava, että edellä mainitussa oikeuskäytännössä asetetaan kuluttajien suojelemiseksi erityisen tiukat vapauttamista koskevat edellytykset, joiden mukaan lentoliikenteen harjoittajan on tehtävä käytettävissään olevin keinoin kaikki objektiiviselta kannalta mahdollinen lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen välttämiseksi. Kuten edellä todetaan, koska unionin tuomioistuimella ei ole kattavia tietoja lentoliikenteen harjoittajan tilanteen arvioimiseksi, ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on tarkistettava, olisiko TAP:llä ollut käytettävissään tehokkaampia keinoja sen varmistamiseksi, että matkustajana ollut kantaja saapuu ajallaan lopulliseen

⁴⁰ Tuomio 5.7.2016, Ognyanov (C-614/14, EU:C:2016:514, 16 kohta).

⁴¹ Ks. tuomio 12.5.2011, Eglitis ja Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, 29 kohta ja sitä seuraavat kohdat) ja tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, 30 kohta).

⁴² Tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008: 771, 40 kohta).

⁴³ Tuomio 4.4.2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, 31 kohta) ja tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, 41 kohta).

määräpaikkaansa Osloon. Tässä asiayhteydessä on muistettava, että kuljetusvelvollisuus edellyttää, että matkustaja saapuu mahdollisimman nopeasti lopulliseen määräpaikkaansa eikä pelkästään jatkoyhteyden lähtöpaikkaan.⁴⁴ Lentoliikenteen harjoittaja ei siis voi väittää pätevällä tavalla täyttäneensä kyseisen velvoitteen osittain.

3. Ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle esitettävät tulkintaan liittyvät seikat

71. Jäljempänä esitetyillä tulkintaan liittyvillä seikoilla pyritään antamaan ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle tarvittavat ohjeet, jotta tämä voi arvioida tosiseikat kohdennetusti ja tehokkaasti.

72. Ensinnäkin on otettava huomioon, että mitä pidempi aika jää poikkeuksellisen olosuhteen muodostaman tapahtuman ja aikataulun mukaisen, lopulliseen määräpaikkaan saapumisen välille, sitä laajempi liikkumavara lentoliikenteen harjoittajalla on. Toisin sanoen jos lentoliikenteen harjoittajalla on riittävästi aikaa, sillä on normaalisti käytettävissään useita ratkaisuja, joilla matkustaja voidaan kuljettaa lopulliseen määräpaikkaan. Nämä ratkaisut ovat sen sijaan hyvin rajalliset tai niitä ei ole lainkaan, jos aikaa on vähän. Huomioon on otettava myös asianomainen lentomatka kokonaisuutena. Lentomatkan muodostuminen useista lento-osuuksista, kuten käsiteltävässä asiassa, ei merkitse välttämättä sitä, että yhden lennon myöhästyminen kertautuisi jatko-osuuksilla. Se voi päinvastoin tarjota lentoliikenteen harjoittajalle myös mahdollisuuksia edellyttäen, että lentoliikenteen harjoittaja varaa suhteellisen pitkän ajan koko lentomatkan kullekin osuudelle niin, että pystyy tarvittaessa käyttämään vaihtoehtoisia ratkaisuja.

73. Kuten unionin tuomioistuin on muistuttanut tuomiossa Eglitis ja Ratnieks⁴⁵, järkevä lentoliikenteen harjoittaja suunnittelee resurssinsa hyvissä ajoin, jotta sillä on aikaa muiden ratkaisujen käyttämiseen. Lentoliikenteen harjoittajan on siis erittäin tärkeää suunnitella lentomatkojen reitit huolellisesti ja järkevästi lentojen peruuttamisista ja pitkäaikaisista viivästymisistä matkustajille aiheutuvien vaikeuksien ja haittojen vähentämiseksi asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 12 perustelukappaleessa mainitun tavoitteen mukaisesti. Olen samaa mieltä kuin Portugalin hallitus: lentoliikenteen harjoittajia ei pidä kannustaa siihen, että ne kieltäytyvät toteuttamasta kaikkia tarvittavia toimenpiteitä pyrkien väistämään vastuunsa. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on siis selvitettävä, oliko lentoliikenteen harjoittajalla kyseisenä ajankohtana käytettävissään vaihtoehtoisia logistisia tai teknisiä ratkaisuja, joilla se olisi voinut kuroa kiinni lennon viivästymisen tai ainakin vähentää viivästymistä merkittävästi, kuten korvaavan ilma-aluksen käyttäminen,⁴⁶ ilma-aluksen lentonopeuden kasvattaminen tai matkustajan siirtäminen sen itsensä tai muiden samaan yhtymään (tässä tapauksessa ”Star Alliance”) kuuluvien lentoliikenteen harjoittajien operoimille muille lennoille, joko suorille tai välilaskun sisältäville. Häätäsuunnitelma arvaamattomien tilanteiden varalta on erityisen tähdellinen käytettäessä konerotaatiota, jossa yhtä ainoaa lentokonetta käytetään kuljetuksissa, joiden etäisyys on huomattavan pitkä, kuten käsiteltävässä asiassa Lissabonin ja Fortalezan välillä. Kuten Itävallan hallitus huomauttaa, konerotaatio täysin ilman tukiresursseja on haavoittuva, sillä samalla koneella suoritettava seuraava lento viivästyy väistämättä.

74. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on tehtävä arviointinsa asianmukaisten todisteiden, kuten kyseistä ajankohtaa koskevien tilanneraporttien ja muiden lentoliikenteen harjoittajan laatimien analyysien, pohjalta, jotta se ymmärtää paremmin lennonsuunnittelun taustalla olevia perusteita. Tässä vaiheessa minun on kuitenkin huomautettava Portugalin hallituksen tavoin, ettei TAP ilmeisesti ole väittänyt tai osoittanut, että se olisi toteuttanut mitään toimenpiteitä kyseisenä ajankohtana, joka alkaa

44 Ks. tuomio 26.2.2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, 35 ja 47 kohta).

45 Tuomio 12.5.2011, Eglitis ja Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, 28 kohta).

46 Ks. julkisasiamies Sharpstonin ratkaisuehdotus Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, 47 kohta).

lennon saapumisesta Lissaboniin 22.8.2017 ja päättyy matkustajan nousemiseen koneeseen lennolle Osloon 23.8.2017. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on nähdäkseni tarkoituksenmukaista kuulla lentoliikenteen harjoittajaa tästä seikasta ja tarkastella syitä, joiden vuoksi lentomatkan viimeistä osuutta ei harkittu toteutettavan vaihtoehtoisille reiteille siirtämällä.

4. Kolmannen kysymyksen vastaus

75. Ehdotan siis, että kolmanteen ennakkoratkaisukysymykseen vastataan siten, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdan mukaisilla lentoliikenteen harjoittajalta ”kohtuudella edellytettävillä toimenpiteillä” on pyrittävä välttämään poikkeuksellisten olosuhteiden tyypilliset seuraukset eli lentojen peruuttamiset ja saapumisten pitkäaikaiset viivästymiset. Toimenpiteet, joita lentoliikenteen harjoittajalta voidaan tässä yhteydessä konkreettisesti vaatia poikkeuksellisen olosuhteen seurausten eli tässä tapauksessa pitkäaikaisen viivästymisen välttämiseksi, on arvioitava tapauskohtaisesti.

76. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on selvitettävä, oliko lentoliikenteen harjoittaja suunnitellut resurssinsa hyvissä ajoin siten, että sillä oli riittävästi aikaa käyttää vaihtoehtoisia logistisia tai teknisiä ratkaisuja, joilla se olisi voinut pyrkiä kuroma kiinni lennon viivästymisen tai ainakin lyhentämään viivästymistä merkittävästi, kuten korvaavan ilma-aluksen käyttäminen, ilma-aluksen lentonopeuden kasvattaminen tai matkustajan siirtäminen sen itsensä tai muiden lentoliikenteen harjoittajien operoimille muille lennoille, joko suorille tai välilaskun sisältäville. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on tehtävä arviointinsa asianmukaisten todisteiden, kuten tilanneraporttien ja muiden lentoliikenteen harjoittajan laatimien analyysien, pohjalta, jotta se ymmärtää paremmin lennonsuunnittelun taustalla olevia perusteita.

VI Ratkaisuehdotus

77. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Tribunal Judicial da Comarca de Lisboaan (Lissabonin alioikeus, Portugali) esittämiin ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti:

- 1) 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 kohdassa tarkoitettu käsite ”poikkeukselliset olosuhteet” käsittää tilanteen, jossa matkustaja puree lennon aikana muita matkustajia ja hyökkää häntä rauhoittamaan pyrkivän matkustamomiehistön kimppuun niin, että ilma-aluksen päällikkö katsoo turvallisuussyistä aiheelliseksi poiketa reitiltä lähimmälle lentoasemalle, jotta kyseinen matkustaja matkatavaroineen voidaan poistaa koneesta, ja jossa lennon saapuminen määräpaikkaan viivästyy tämän vuoksi.
- 2) Konerotaatiojärjestelmän yhteydessä lentokoneessa ilmenevän, käsiteltävässä asiassa kyseessä olevan kaltaisen poikkeuksellisen olosuhteen perusteella on lähtökohtaisesti mahdollista vapauttaa lentoliikenteen harjoittaja asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti velvollisuudesta korvata tästä aiheutuvat lennon peruuttamiset tai pitkäaikaiset viivästymiset. Lentoliikenteen harjoittajan on kuitenkin pystyttävä osoittamaan, että se on toteuttanut kaikki taloudelliselta kannalta kohtuudella edellytettävät toimenpiteet lennon peruuttamisen tai viivästymisen välttämiseksi.
- 3) Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdan mukaisilla lentoliikenteen harjoittajalta ”kohtuudella edellytettävillä toimenpiteillä” on pyrittävä välttämään poikkeuksellisten olosuhteiden tyypilliset seuraukset eli lentojen peruuttamiset ja saapumisten pitkäaikaiset viivästymiset. Toimenpiteet, joita lentoliikenteen harjoittajalta voidaan tässä yhteydessä konkreettisesti vaatia poikkeuksellisen olosuhteen seurausten eli tässä tapauksessa pitkäaikaisen viivästymisen välttämiseksi, on arvioitava tapauskohtaisesti.

Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on selvitettävä, oliko lentoliikenteen harjoittaja suunnitellut resurssinsa hyvissä ajoin siten, että sillä oli riittävästi aikaa käyttää vaihtoehtoisia logistisia tai teknisiä ratkaisuja, joilla se olisi voinut pyrkiä kuroma kiinni lennon viivästymisen tai ainakin lyhentämään viivästymistä merkittävästi, kuten korvaavan ilma-aluksen käyttäminen, ilma-aluksen lentonopeuden kasvattaminen tai matkustajan siirtäminen sen itsensä tai muiden lentoliikenteen harjoittajien operoimille muille lennoille, joko suorille tai välilaskun sisältäville. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on tehtävä arviointinsa asianmukaisten todisteiden, kuten tilanneraporttien ja muiden lentoliikenteen harjoittajan laatimien analyysien, pohjalta, jotta se ymmärtää paremmin lennonsuunnittelun taustalla olevia perusteita.