

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (neljäs jaosto)

19 päivänä marraskuuta 2009*

Yhdistetyissä asioissa C-402/07 ja C-432/07,

joissa on kyse EY 234 artiklaan perustuvista ennakkoratkaisupyyntöistä, jotka Bundesgerichtshof (Saksa) ja Handelsgericht Wien (Itävalta) ovat esittäneet 17.7. ja 26.6.2007 tekemillään päätöksillä, jotka ovat saapuneet yhteisöjen tuomioistuimeen 30.8. ja 18.9.2007, asioissa

Christopher Sturgeon,

Gabriel Sturgeon ja

Alana Sturgeon

vastaan

Condor Flugdienst GmbH (C-402/07),

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

STURGEON YM.

sekä

Stefan Böck ja

Cornelia Lepuschitz

vastaan

Air France SA (C-432/07),

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (neljäs jaosto),

toimien kokoonpanossa: kolmannen jaoston puheenjohtaja K. Lenaerts, joka hoitaa neljännen jaoston puheenjohtajan tehtäviä, sekä tuomarit R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, G. Arestis ja J. Malenovský (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: E. Sharpston,
kirjaaja: hallintovirkamies R. Şereş,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 24.9.2008 pidetyssä istunnossa esitetyn,

I - 10955

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- C. Sturgeon, G. Sturgeon ja A. Sturgeon, edustajanaan Rechtsanwalt R. Schmid,

- Böck ja Lepuschitz, edustajanaan Rechtsanwalt M. Wukoschitz,

- Condor Flugdienst GmbH, edustajinaan Rechtsanwalt C. Marko ja Rechtsanwalt C. Döring,

- Air France SA, edustajanaan Rechtsanwalt O. Borodajkewycz,

- Itävallan hallitus, asiamiehenään E. Riedl,

- Kreikan hallitus, asiamiehinään S. Chala ja D. Tsagkaraki,

- Ranskan hallitus, asiamiehinään G. de Bergues ja A. Hare,

on antanut seuraavan

tuomion

- 1 Ennakkoratkaisupyynnöt koskevat 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 L 46, s. 1) 2 artiklan 1 alakohdan sekä 5, 6 ja 7 artiklan tulkintaa.

- 2 Nämä pyynnöt on esitetty asioissa, joissa yhtäältä asiassa C-402/07 kantajina ovat Christopher Sturgeon perheineen (jäljempänä Sturgeonin perhe) ja vastaajana lentoyhtiö Condor Flugdienst GmbH (jäljempänä Condor) ja toisaalta asiassa C-432/07 kantajina ovat Böck ja Lepuschitz ja vastaajana lentoyhtiö Air France SA (jäljempänä Air France) ja joissa on kysymys siitä, että mainitut lentoyhtiöt kieltäytyivät suorittamasta näille matkustajille korvausta siitä, että he saapuivat määräpaikkana olevalle lentokentälle 25 tuntia ja 22 tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

- 3 Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan ensimmäisessä, toisessa, kolmannessa ja neljännessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

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

- (2) Lennolle pääsyn epääminen sekä lentojen peruuttaminen ja pitkäaikainen viivästyminen aiheuttavat matkustajille vakavia vaikeuksia ja haittoja.

- (3) Vaikka sitä korvausjärjestelmää koskevista yhteisistä säännöistä, jota sovelletaan, jos matkustajalta säännöllisessä lentoliikenteessä evätään pääsy lennolle, 4 päivänä helmikuuta 1991 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 295/91 [EYVL L 36, s. 5] on luotu lentomatrustajien perussuoja, liian monelta matkustajalta evätään edelleen pääsy lennolle vastoin heidän tahtoaan. Ilman ennakkovaroitusta tehdyistä peruutuksista ja pitkistä viivästymisistä kärsiviä matkustajia on niin ikään liian paljon.

- (4) Yhteisön olisikin tiukennettava asetuksessa säädettyjä suojelua koskevia vähimmäisvaatimuksia matkustajien oikeuksien parantamiseksi ja sen varmistamiseksi, että lentoliikenteen harjoittajat toimivat vapautetuilla markkinoilla yhdenmukaisesti ehdoin.”

4 Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 15 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”Poikkeuksellisten olosuhteiden olisi katsottava vallitsevan, jos ilmailukenteen hallintaa koskevan päätöksen vaikutus tiettyyn lentokoneeseen jonakin tiettyinä päivinä aiheuttaa kyseisen lentoliikenteen harjoittajan kyseisen lentokoneen yhden tai useamman lennon pitkäaikaisen viivästymisen, lennon siirtymisen seuraavaan päivään tai sen peruutuksen, vaikka lentoliikenteen harjoittaja on ryhtynyt kaikkiin kohtuullisiin järjestelyihin välttääkseen viivästyksset tai peruutukset.”

5 Asetuksen 2 artiklassa, jonka otsikko on ”Määritelmät”, säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

--

- l) ’peruuttamisella’ sitä, että aikataulun mukainen lento, jolle ainakin yksi paikka oli varattu, ei toteudu.”

6 Asetuksen 5 artiklassa, jonka otsikko on ”Peruuttaminen”, säädetään seuraavaa:

”1. Jos lento peruutetaan:

- a) lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle apua 8 artiklan mukaisesti; ja

--

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

--

- iii) matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta alle seitsemän päivää ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja tarjottu uudelleenreititystä, jonka mukaan hänen olisi lähdettävä korkeintaan tuntea 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.

-- ”

7 Asetuksen N:o 261/2004 6 artiklassa, jonka otsikko on ”Viivästyminen”, säädetään seuraavaa:

”1. Kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja perustellusti arvioi olevan todennäköistä, että lento viivästyy aikataulun mukaisesta lähtöajastaan

- a) vähintään kaksi tuntia lentojen osalta, joiden pituus on enintään 1 500 kilometriä, tai
- b) vähintään kolme tuntia 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, tai
- c) vähintään neljä tuntia kaikkien lentojen osalta, joihin ei voida soveltaa a tai b alakohdtaa,

lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle

- i) 9 artiklan 1 kohdan a alakohdassa ja 9 artiklan 2 kohdassa määriteltyä apua, ja
- ii) kun kohtuuden mukaan odotettavissa oleva lähtöaika on vähintään aiemmin ilmoitettua lähtöaikaa seuraava päivä, 9 artiklan 1 kohdan b alakohdassa ja 9 artiklan 1 kohdan c alakohdassa määriteltyä apua, ja

iii) kun viivästyminen kestää vähintään viisi tuntia, 8 artiklan 1 kohdan a alakohdassa määriteltyä apua.

2. Apua on joka tapauksessa tarjottava yllä matkan pituuden mukaisesti vahvistetun ajan kuluessa.”

8 Asetuksen 7 artiklassa, jonka otsikko on ”Oikeus korvaukseen”, säädetään seuraavaa:

”1. 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 määräpaikkaa, johon matkustaja saapuu myöhässä aikataulun mukaisesta saapumisajasta siksi, että lennolle pääsy on evätty tai lento on peruutettu.

2. Jos matkustajalle tarjotaan matkan uudelleenreititystä 8 artiklan mukaisesti siten, että hän pääsee lopulliseen määräpaikkaansa vaihtoehtoisella lennolla, jonka saapumisaika verrattuna alun perin varatun lennon aikataulun mukaiseen saapumisaikaan ei ylitä

- a) enintään 1 500 kilometrin pituisten lentojen osalta kahta tuntia, tai
- b) 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, kolmea tuntia, tai
- c) lentojen osalta, joihin ei voida soveltaa a tai b alakohtaa, neljää tuntia,

lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi alentaa 1 kohdassa säädettyä korvausta 50 prosentilla.

– –”

- 9 Asetuksen 8 artiklan 1 kohdassa säädetään, että jos tähän artiklaan viitataan, matkustajalle on annettava mahdollisuus valita tämän 1 kohdan a alakohdan nojalla lipusta maksetun hinnan palauttaminen kokonaisuudessaan tai paluulento ensimmäiseen lähtöpaikkaan taikka tämän 1 kohdan b ja c alakohdan nojalla matkan uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla lopulliseen määräpaikkaansa.

- 10 Asetuksen N:o 261/2004 9 artiklassa säädetään, että jos tähän artiklaan viitataan, matkustajalle on tarjottava ilmaiseksi 9 artiklan 1 kohdan a alakohdan nojalla aterioita ja virvokkeita, 9 artiklan 1 kohdan b ja c alakohdan nojalla hotellimajoitus ja kuljetus majoituspaikkaan sekä 9 artiklan 2 kohdan nojalla kaksi puhelua, teleksiä tai telekopioviestiä tai sähköpostiviestiä.

Pääasiat ja ennakkoratkaisukysymykset

Asia C-402/07

- 11 Sturgeonin perhe varasi Condorilta lennon Frankfurt am Mainista (Saksa) Torontoon (Kanada) ja takaisin.
- 12 Paluulennon Torontosta Frankfurt am Mainiin oli aikataulun mukaan määrä lähteä 9.7.2005 klo 16.20. Tämän lennon matkustajille ilmoitettiin lähtöselvityksen tekemisen jälkeen, että lento oli peruutettu, ja näin ilmoitettiin myös lentokentän ilmoitustaululla. Matkatavarat palautettiin matkustajille, jotka kuljetettiin hotelliin, jossa he yöpyivät. Seuraavana päivänä matkustajien lähtöselvitys tehtiin erään toisen lentoyhtiön tiskillä lennolle, jolla oli sama numero kuin heidän tekemissään varauksissa. Condor ei ollut suunnitellut tälle päivälle uutta lentoa samalla lennonnumerolla. Matkustajille annettiin eri istumapaikat kuin edellisenä päivänä. Heidän varaustaan ei myöskään siirretty varaukseksi jonkin toisen yhtiön suunnitellulle lennolle. Heidän lentonsa saapui Frankfurt am Mainiin 11.7.2005 klo 7 aikoihin, toisin sanoen noin 25 tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin.

- 13 Sturgeonin perhe katsoi kaikkien edellä mainittujen olosuhteiden ja erityisesti yli 25 tunnin viivästymisen perusteella, että kysymyksessä ei ollut lennon viivästyminen vaan peruuttaminen.
- 14 Sturgeonin perhe nosti Amtsgericht Rüsselsheimissa (Saksa) Condoria vastaan kanteen, jossa se vaati yhtäältä 600 euron suuruista korvausta henkilöä kohden ja toisaalta vahingonkorvausta sen vahingon vuoksi, jonka he kärsivät lennon peruuttamisen – ei siis viivästymisen – johdosta.
- 15 Condor vaati, että kanne hylätään, koska kysymyksessä oleva lento viivästyi eikä sitä peruutettu. Condor oli ennen oikeudenkäyntiä selittänyt tämän viivästymisen johtuneen Karibianmeren yllä olleesta hirmumyrskystä mutta esitti oikeudenkäynnissä viivästymisen johtuneen lentokoneen teknisistä vioista ja koneen miehistön sairastumisesta.
- 16 Amtsgericht Rüsselsheim katsoi, että kysymyksessä ei ollut peruuttaminen vaan viivästyminen, minkä vuoksi se hylkäsi Sturgeonin perheen korvausvaatimuksen. Sturgeonin perhe haki tähän päätökseen muutosta Landgericht Darmstadtilta, joka pysytti asiaa ensimmäisenä oikeusasteena käsitelleen tuomioistuimen tuomion.
- 17 Sturgeonin perhe teki näin ollen Revision-valituksen Bundesgerichtshofiin.

18 Koska Bundesgerichtshof katsoo, että asian ratkaiseminen riippuu asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan 1 alakohdan ja 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan tulkinnasta, se on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

- ”1) Onko tulkittaessa peruuttamisen käsitettä ratkaisevaa se, luovutaanko alkuperäisestä lentosuunnitelmasta, jolloin viivästys ei siitä huolimatta, miten kauan se kestää, merkitse peruuttamista, jos lentoyhtiö ei luovu alkuperäistä lentoa koskevasta suunnitelmasta?
- 2) Mikäli ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi, millä edellytyksillä aikataulun mukaisen lennon viivästymistä ei pidä käsitellä enää viivästymisenä vaan peruuttamisena? Riippuuko tähän kysymykseen annettava vastaus viivästymisen kestosta?”

Asia C-432/07

19 Böck ja Lopuschitz varasivat Air Francelta lennot reittilennoilla Wienistä (Itävalta) Méxicoon (Meksiko) ja takaisin Pariisiin (Ranska) kautta.

20 Böckin ja Lopuschitzin México–Pariisi-lennon aikataulun mukainen lähtöaika oli 7.3.2005 klo 21.30. Heille ilmoitettiin lähtöselvityksen yhteydessä – ennen kuin lähtöselvitystä oli tosiasiallisesti suoritettu – että kyseinen lento oli peruutettu. Peruuttaminen johtui Méxicon ja Pariisin välisen lento-ohjelman muutoksista, Pariisiin ja Méxicon väliseen lentoon tarkoitetun lentokoneen teknisestä viasta ja siitä, että lentohenkilökunnan sääntöjenmukaisia lepoaikoja oli noudatettava.

- 21 Saapuakseen määräpaikkaansa aikaisemmin Böck ja Lepuschitz hyväksyivät Air Francen tekemän tarjouksen käyttää Continental Airlines -yhtiön lentoa, jonka oli määrä lähteä seuraavana päivänä eli 8.3.2005 klo 12.20. Heidän lentolippunsa peruutettiin ennen kuin heille luovutettiin uudet liput viimeksi mainitun yhtiön tiskillä.
- 22 Kyseisen México–Pariisi-lennon muut matkustajat, jotka eivät käyttäneet Continental Airlinesin lentoa, sekä joukko muita matkustajia lähtivät Méxicosta 8.3.2005 klo 19.35. Tämä lento, jonka alkuperäiseen numeroon oli lisätty A-kirjain, lennettiin niin ikään Air Francen samana päivänä lentämän reittilennon lisäksi.
- 23 Böck ja Lepuschitz saapuivat Wieniin lähes 22 tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin.
- 24 Asianosaiset nostivat Bezirksgericht für Handelssachen Wienissä (Itävalta) Air Francea vastaan kanteen, jossa he vaativat lentonsa peruuttamisen vuoksi 600 euron suuruista korvausta henkilöä kohden asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan ja 7 artiklan 1 kohdan c alakohdan perusteella. Kyseinen tuomioistuin hylkäsi kanteen, koska se katsoi, että vaikka lennon viivästys oli ilmeinen, sitä ei voitu asetuksen N:o 261/2004 perusteella pitää lennon peruuttamisena. Böck ja Lepuschitz hakivat tähän päätökseen muutosta Handelsgericht Wieniltä.

25 Handelsgericht Wien on päättänyt tässä tilanteessa lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

- ”1) Onko – – asetuksen – – N:o 261/2004 5 artiklaa, kun sitä luetaan yhdessä 2 artiklan 1 alakohdan ja 6 artiklan kanssa, tulkittava siten, että lennon lähdön lykkääntyminen 22 tunnilla katsotaan 6 artiklassa tarkoitetuksi viivästymiseksi?
- 2) Onko asetuksen – – N:o 261/2004 2 artiklan 1 alakohtaa tulkittava siten, että tapaukset, joissa matkustajat kuljetetaan huomattavasti myöhäisempänä ajankohdantana (22 tuntia) lennolla, jonka lennon numeroa on täydennetty (lisäämällä alkuperäiseen lennon numeroon 'A') ja jolla kuljetetaan vain osa – joskin suuri osa – kyseisen lennon alun perin varanneista matkustajista mutta jolla on mukana lisäksi muita matkustajia, jotka eivät olleet varanneet alun perin kyseistä lentoa, katsottava viivästymisen sijasta peruuttamiseksi?

Mikäli toiseen kysymykseen annetaan myöntävä vastaus:

- 3) Onko asetuksen – – N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että lentokoneen tekninen vika ja siitä johtuvat aikataulun muutokset on katsottava poikkeukselliseksi olosuhteiksi (joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu)?”

26 Yhteisöjen tuomioistuimen presidentin 19.10.2007 antamalla määräyksellä asiat C-402/07 ja C-432/07 yhdistettiin kirjallista ja suullista käsittelyä sekä tuomion antamista varten.

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

- 27 Pääasioiden kantajat vaativat kansallisissa tuomioistuimissa Condorilta ja vastaavasti Air Francelta asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan mukaista korvausta sillä perusteella, että kyseiset yhtiöt ovat kuljettaneet heidät määräpaikkana olevalle lentokentälle 25 tuntia ja 22 tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin. Condor ja Air France katsovat, että kantajilla ei ole mitään oikeutta korvaukseen, koska yhtäältä kysymyksessä olevia lentoja ei peruutettu vaan ne viivästyivät ja toisaalta asetuksessa N:o 261/2004 säädetään oikeudesta korvaukseen vain lennon peruutuksen ollessa kysymyksessä. Nämä lentoyhtiöt väittävät myös, että kyseisten lentojen viivästynyt saapuminen johtui lentokoneessa ilmenneistä teknisistä vioista, jotka kuuluvat asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun ”poikkeuksellisten olosuhteiden” käsitteen alaan, mikä vapauttaa ne velvollisuudesta suorittaa korvaus.
- 28 Jotta näissä olosuhteissa kansallisille tuomioistuimille voitaisiin antaa hyödyllinen vastaus, esitetyt kysymykset on ymmärrettävä siten, että ne koskevat seuraavia seikkoja:
- Onko lennon viivästyminen pidettävä asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan I alakohdassa ja 5 artiklassa tarkoitettuna peruuttamisena, kun tämä viivästyminen on pitkäaikainen?
 - Onko asetuksen N:o 261/2004 5, 6 ja 7 artiklaa tulkittava siten, että viivästyneiden lentojen matkustajat voidaan rinnastaa peruutettujen lentojen matkustajiin kyseisen asetuksen 7 artiklan mukaisen korvausta koskevan oikeuden soveltamisen kannalta?
 - Kuuluuko lentokoneessa ilmennyt tekninen vika asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan?

Ennakkoratkaisukysymysten ensimmäinen osa, joka koskee viivästymisen käsitettä

- 29 Asetuksessa N:o 261/2004 ei ole lennon viivästymisen määritelmää. Tätä käsitettä voidaan kuitenkin täsmentää sen asiayhteyden perusteella.
- 30 Tältä osin on ensiksi palautettava mieleen, että asetuksessa N:o 261/2004 tarkoitettu ”lento” muodostuu ilmakuljetustoimesta, jonka toteuttaa lentoliikenteen harjoittaja, joka määrää sen reitin (asia C-173/07, Emirates Airlines, tuomio 10.7.2008, Kok., s. I-5237, 40 kohta). Reitti on siis lennon olennainen osatekijä, kun lento toteutetaan lentoliikenteen harjoittajan ennalta vahvistaman suunnitelman mukaisesti.
- 31 Asetuksen N:o 261/2004 6 artiklasta ilmenee lisäksi, että yhteisön lainsäätäjä käyttää sellaista lennon viivästymisen käsitettä, joka käsitetään vain suhteessa aikataulun mukaiseen lähtöaikaan ja joka merkitsee tämän vuoksi sitä, että lähtöajan jälkeen lentoon vaikuttavien muiden seikkojen on pysyttävä muuttumattomina.
- 32 Lento siis viivästyy asetuksen N:o 261/2004 6 artiklassa tarkoitettuun tavoin, jos se toteutetaan alkuperäisen suunnitelman mukaisesti ja jos sen tosiasiallinen lähtöaika viivästyy aikataulun mukaisesta lähtöajasta.
- 33 On todettava toiseksi, että asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan I alakohdan mukaan lennon viivästymisestä poiketen lennon peruuttaminen on seurausta siitä, että aikataulun mukaista lentoa ei ole toteutettu. Tästä seuraa, että tältä osin peruutetut lennot ja viivästyneet lennot muodostavat kaksi selvästi erillistä lentojen luokkaa. Asetuksesta ei siis voida päätellä, että viivästynyttä lentoa voitaisiin pitää peruutettuna lentona yksinomaan sillä perusteella, että viivästyminen pitkittyy, vaikka se pitkittyisi merkittävästikin.

34 Tämän vuoksi viivästynyttä lentoa ei viivästymisen kestosta riippumatta voida pitää peruutettuna, vaikka viivästys olisi pitkäaikainenkin, kun lähtö tapahtuu alkuperäisen lentosuunnitelman mukaisesti.

35 Näin ollen silloin, kun matkustajat kuljetetaan lennolla, jonka lähtöaika viivästyy aikataulun mukaisesta lähtöajasta, lentoa voidaan pitää peruutettuna vain, jos lentoliikenteen harjoittaja hoitaa matkustajien kuljetuksen toisella lennolla, jonka alkuperäinen lentosuunnitelma poikkeaa aikataulun mukaisen lennon lentosuunnitelmasta.

36 On siis lähtökohtaisesti mahdollista katsoa, että kysymys on peruuttamisesta, kun aikataulun mukainen lento viivästyy ja se siirretään toiselle lennolle, toisin sanoen silloin, kun alkuperäisen lennon lentosuunnitelma hylätään ja viimeksi mainitun matkustajat yhdistetään niin ikään suunnitellun toisen lennon matkustajiin; näin on riippumatta lennosta, jolle näin siirretyt matkustajat olivat tehneet varauksensa.

37 Lennon viivästymisestä tai peruuttamisesta ei sitä vastoin voida lähtökohtaisesti päätellä lentokentän ilmoitustaululla olevan tai lentoliikenteen harjoittajan henkilökunnan antaman lennon viivästymistä tai peruuttamista koskevan tiedon perusteella. Ratkaiseva seikka ei lähtökohtaisesti ole myöskään se, noutavatko matkustajat matkatavaransa takaisin tai saavatko he uudet tarkastuskortit. Nämä seikat eivät näet liity itse lennon objektiivisesti todettaviin ominaisuuksiin. Ne voivat johtua luokitteluvirheistä tai asianomaisella lentokentällä vallitsevista tekijöistä tai ne voivat olla välttämättömiä odotusajan pituuden vuoksi ja sen vuoksi, että asianomaisten matkustajien on yöyttävä hotellissa.

38 Ratkaisevaa ei lähtökohtaisesti ole myöskään se, että sen matkustajaryhmän kokoonpano, jolla alun perin oli varaus, on olennaisesti sama kuin sittemmin kuljetetun matkustajaryhmän kokoonpano. Siltä osin kuin viivästyminen aikataulun mukaisesta lähtöajasta pitkittyy, ensiksi mainitun ryhmän matkustajamäärä saattaa vähentyä sen vuoksi, että joillekin matkustajille tarjotaan matkan uudelleenreititys käyttäen toista lentoa, ja sen vuoksi, että jotkut matkustajat eivät henkilökohtaisista

syistä käytä viivästynyttä lentoa. Siltä osin kuin alun perin suunnitellulle lennolle vapautuu paikkoja, mikään ei päinvastoin estä sitä, että lentoliikenteen harjoittaja ottaa lisää matkustajia ennen viivästyneen lennon suorittavan lentokoneen lähtöä.

- 39 Edellä esitetyn perusteella esitettyjen kysymysten ensimmäiseen osaan on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan 1 alakohtaa ja 5 ja 6 artiklaa on tulkittava siten, että viivästynyttä lentoa ei viivästymisen kestosta riippumatta voida pitää peruutettuna, vaikka viivästys olisi pitkäaikainenkin, kun lento toteutetaan lentoliikenteen harjoittajan alkuperäisen lentosuunnitelman mukaisesti.

Ennakkoratkaisukysymysten toinen osa, joka koskee oikeutta korvaukseen viivästymisen johdosta

- 40 Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdassa säädetään, että jos lento peruutetaan, matkustajalla on oikeus saada lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus asetuksen 7 artiklan mukaisesti.

- 41 Asetuksen N:o 261/2004 sanamuodosta ei sitä vastoin nimenomaisesti seuraa, että viivästyneiden lentojen matkustajilla olisi tällainen oikeus. Kuten yhteisöjen tuomioistuimien on korostanut oikeuskäytännössään, yhteisön oikeuden säännöksen tai määräyksen tulkittamisessa on kuitenkin otettava huomioon paitsi sen sanamuoto myös asiayhteys ja sillä lainsäädännöllä tavoitellut päämäärät, jonka osa säännös tai määräys on (ks. erityisesti asia C-156/98, Saksa v. komissio, tuomio 19.9.2000, Kok., s. I-6857, 50 kohta ja asia C-306/05, SGAE, tuomio 7.12.2006, Kok., s. I-11519, 34 kohta).

- 42 Tältä osin yhteisön toimen varsinaista normatiivista osaa ei voida erottaa toimen perusteluista, joten toimea on tulkittava ottamalla tarvittaessa huomioon sen antamiseen johtaneet syyt (asia C-298/00 P, Italia v. komissio, tuomio 29.4.2004, Kok., s. I-4087, 97 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 43 On todettava, että vaikka mahdollisuudesta vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin, joiden perusteella lentoliikenteen harjoittajat voivat vapautua asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan mukaisesta korvausvelvollisuudesta, säädetään vain tämän asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa, joka koskee lennon peruuttamista, asetuksen johdanto-osan 15 perustelukappaleessa todetaan kuitenkin, että tähän perusteeseen voidaan vedota myös, kun ilmaliikenteen hallintaa koskevan päätöksen vaikutus tiettyyn lentokoneeseen jonakin tiettyinä päivänä aiheuttaa ”lennon pitkäaikaisen viivästymisen [tai] lennon siirtymisen seuraavaan päivään”. Koska pitkäaikaisen viivästymisen käsitteeseen viitataan poikkeuksellisten olosuhteiden yhteydessä, on katsottava, että lainsäätäjä on myös liittänyt sen korvausta koskevaan oikeuteen.
- 44 Tätä vahvistaa implisiittisesti asetuksen N:o 261/2004 tavoite, koska asetuksen johdanto-osan ensimmäisestä, toisesta, kolmannelta ja neljännestä – ja etenkin toisesta – perustelukappaleesta ilmenee, että asetuksella pyritään varmistamaan matkustajien suojelun korkea taso riippumatta siitä, onko matkustajilta evätty lennolle pääsy, onko lento peruutettu vai onko se viivästynyt, koska heille kaikille aiheutuu lentoliikenteeseen liittyviä samankaltaisia vakavia vaikeuksia ja haittoja.
- 45 Näin on sitäkin suuremmalla syyllä sen vuoksi, että säännöksiä ja määräyksiä, joilla annetaan lentomatkustajille oikeuksia – myös niitä, joilla annetaan oikeus korvaukseen – on tulkittava laajasti (ks. vastaavasti asia C-549/07, Wallentin-Hermann, tuomio 22.12.2008, Kok., s. I-11061, 17 kohta).
- 46 Näissä olosuhteissa ei voida oikopäätä olettaa, että viivästyneiden lentojen matkustajilla ei ole oikeutta korvaukseen ja että heitä ei voida rinnastaa peruutettujen lentojen matkustajiin tällaisen oikeuden tunnustamisen kannalta.

- 47 On myös huomattava, että yleisen tulkintaa koskevan periaatteen mukaan yhteisön tointa on tulkittava niin pitkälle kuin mahdollista tavalla, joka ei aseta sen pätevyyttä kyseenalaiseksi (ks. vastaavasti asia C-403/99, Italia v. komissio, tuomio 4.10.2001, Kok., s. I-6883, 37 kohta). Samoin silloin, kun yhteisön oikeuden säännöstä voidaan tulkita usealla tavalla, etusija on annettava tulkinnalle, jolla voidaan varmistaa säännöksen tehokas vaikutus (ks. asia 187/87, Land de Sarre ym., tuomio 22.9.1988, Kok., s. 5013, Kok. Ep. IX, s. 663, 19 kohta ja asia C-434/97, komissio v. Ranska, tuomio 24.2.2000, Kok., s. I-1129, 21 kohta).
- 48 Tältä osin kaikkia yhteisön toimia on tulkittava kaiken primaarioikeuden mukaisesti ja näin ollen myös yhdenvertaisen kohtelun periaatteen mukaisesti, joka edellyttää, että toisiinsa rinnastettavia tilanteita ei kohdella eri tavalla ja että erilaisia tilanteita ei kohdella samalla tavalla, ellei tällaista eroa voida objektiivisesti perustella (asia C-210/03, Swedish Match, tuomio 14.12.2004, Kok., s. I-11893, 70 kohta ja asia C-344/04, IATA ja ELFAA, tuomio 10.1.2006, Kok., s. I-403, 95 kohta).
- 49 Kun otetaan huomioon asetuksen N:o 261/2004 tavoite, joka on lentomatrustajien suojan parantaminen siten, että korvataan asianomaisille lentoliikenteen yhteydessä aiheutuvat vahingot, tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia tilanteita on verrattava muun muassa asianomaisille matkustajille aiheutuvien vaikeuksien ja haittojen laadun ja suuruuden perusteella (ks. vastaavasti em. asia IATA ja ELFAA, tuomion 82, 85, 97 ja 98 kohta).
- 50 Käsiteltävänä olevassa asiassa on verrattava viivästyneiden lentojen matkustajien ja peruutettujen lentojen matkustajien tilannetta.
- 51 Tältä osin on palautettava mieleen, että asetuksella N:o 261/2004 pyritään korvaamaan vahingot vakiomuotoisesti ja välittömästi, ja tämä tapahtuu erityyppisillä toimenpiteillä, jotka perustuvat lennolle pääsyn epäämistä, lennon peruuttamista ja pitkäkestoisista viivästyistä koskeviin järjestelmiin (ks. vastaavasti em. asia IATA ja ELFAA, tuomion 43 kohta).

- 52 Asetuksen N:o 261/2004 tavoitteena on näillä toimenpiteillä korjata muun muassa vahinko, joka asianomaisille matkustajille aiheutuu ajan menetyksestä, joka ei sen peruuttamattoman luonteen vuoksi ole korjattavissa muutoin kuin korvauksella.
- 53 Tältä osin on todettava, että sekä peruutettujen lentojen että viivästyneiden lentojen matkustajat kärsivät tämän vahingon, jos aika, joka heidän kuljettamiseensa kuluu ennen kuin he saapuvat määräpaikkaansa, on pitempi kuin lentoliikenteen harjoittajan alun perin vahvistama.
- 54 Näin ollen on todettava, että matkustajat, joiden lento on peruutettu, ja matkustajat, joiden lento on viivästynyt, kärsivät vastaavan vahingon, joka muodostuu ajan menetyksestä, ja he ovat siis toisiinsa rinnastettavissa tilanteissa asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan mukaisen korvausta koskevan oikeuden soveltamisen kannalta.
- 55 Tarkemmin sanottuna viivästyneiden lentojen matkustajien tilanne ei juuri poikkea niiden peruutettujen lentojen matkustajien tilanteesta, joille on tarjottu matkan uudelleenreititys asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdan mukaisesti ja joille voidaan ilmoittaa lennon peruuttamisesta äärimmäisessä tilanteessa vasta silloin, kun he saapuvat lentokentälle (ks. asia C-204/08, Rehder, tuomio 9.7.2009, Kok., s. I-6073, 19 kohta).
- 56 Yhtäältä näille molemmille matkustajaluokille ilmoitetaan lähtökohtaisesti samanlaisesti tapahtumasta, jonka vuoksi heidän lentokuljetuksensa vaikeutuu. Toisaalta vaikka heidät kuljetetaan määräpaikkaansa, he saapuvat sinne aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin, minkä vuoksi heille aiheutuu vastaava ajan menetys.

- 57 Näin ollen matkustajille, joiden lentomatka uudelleenreititetään asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdan mukaisesti, annetaan asetuksen 7 artiklan mukainen oikeus korvaukseen, kun lentoliikenteen harjoittaja ei järjestä uudelleenreititystä lennolle, joka lähtee korkeintaan tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja saapuu määräpaikkaan alle kaksi tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin. Nämä matkustajat saavat siis oikeuden korvaukseen, kun heille aiheutunut ajan menetys on vähintään kolme tuntia verrattuna lentoliikenteen harjoittajan aikataulun mukaisen matkan kestoon.
- 58 Jos viivästyneiden lentojen matkustajat eivät sitä vastoin saisi oikeutta korvaukseen, heitä kohdeltaisiin epäedullisemmin, vaikka heille aiheutuisi kuljetuksen yhteydessä tapauskohtaisesti vastaava eli vähintään kolmen tunnin pituinen ajan menetys.
- 59 Tätä erilaista kohtelua ei näytä voitavan perustella minkään objektiivisen seikan nojalla.
- 60 Koska lentomatrustajien peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta kärsimät vahingot ovat toisiaan vastaavia, myöhästyneiden lentojen ja peruutettujen lentojen matkustajia ei voida kohdella eri tavalla, jotta ei loukattaisi yhdenvertaisen kohtelun periaatetta. Näin on sitäkin suuremmalla syyllä, kun otetaan huomioon asetuksen N:o 261/2004 tavoite, joka on kaikkien lentomatrustajien suojan parantaminen.
- 61 Näissä olosuhteissa on todettava, että viivästyneiden lentojen matkustajat voivat vedota asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan mukaiseen korvausta koskevaan oikeuteen, kun heille aiheutuu tällaisten lentojen vuoksi vähintään kolmen tunnin pituinen ajan menetys, toisin sanoen kun he saapuvat lopulliseen määräpaikkaansa vähintään kolme tuntia lentoliikenteen harjoittajan ilmoittaman aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin.

- 62 Tämä ratkaisu on lisäksi yhteensopiva asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 15 perustelukappaleen kanssa. Kuten tämän tuomion 43 kohdassa on todettu, on näet katsottava, että lainsäätäjä on tällä perustelukappaleella myös liittännyt pitkäaikaisen viivästymisen käsitteen korvausta koskevaan oikeuteen. On todettava, että tämä käsite vastaa viivästymistä, johon lainsäätäjä on liittännyt tietyt oikeudelliset seuraukset. Koska asetuksen 6 artiklassa jo todetaan tällaiset oikeudelliset seuraukset tiettyjen kaksi tuntia viivästyneiden lentojen tilanteessa, asetuksen johdanto-osan 15 perustelukappale kattaa väistämättä vähintään kolme tuntia kestäneet viivästykset.
- 63 On syytä täsmentää, että matkustajalle asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohdan nojalla myönnettävää korvausta voidaan alentaa 50 prosentilla, jos asetuksen 7 artiklan 2 mukaiset edellytykset täyttyvät. Vaikka viimeksi mainitussa säännöksessä käsitellään vain tilannetta, jossa matkustajalle järjestetään matkan uudelleenreititys, on todettava, että säädetty korvauksen alentaminen riippuu vain matkustajille aiheutuneesta viivästyksestä, joten mikään ei estä sitä, että tätä säännöstä sovelletaan vastaavasti viivästyneiden lentojen matkustajille maksettaviin korvauksiin. Tästä seuraa, että sellaisille viivästyneen lennon matkustajille maksettava korvaus, jotka saapuvat lopulliseen määräpaikkaansa vähintään kolme tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin, maksettavaa korvausta voidaan alentaa asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaisesti 50 prosentilla, kun viivästys sellaisen lennon osalta, joka ei kuulu 7 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdan soveltamisalaan, on alle neljä tuntia.
- 64 Tämän tuomion 61 kohdassa esitettyä päätelmää ei horjuta se, että asetuksen 261/2004 6 artiklassa säädetään viivästyneiden lentojen matkustajille asetuksen 8 ja 9 artiklan mukaisesti annettavan avun eri muodoista.
- 65 Kuten yhteisöjen tuomioistuin on jo todennut, asetuksessa N:o 261/2004 säädetään erilaisista toimenpiteistä matkustajien lentoliikenteen viivästymisestä aiheutuvien haittojen muodostamien vahinkojen korjaamiseksi vakiomuotoisesti ja välittömästi (ks. vastaavasti em. asia IATA ja ELFAA, tuomion 43 ja 35 kohta).

- 66 Nämä toimenpiteet ovat itsenäisiä siten, että niillä on eri tarkoitus ja niillä pyritään korjaamaan näistä viivästymisistä aiheutuneet erilaiset vahingot.
- 67 On näin ollen palautettava mieleen, että antaessaan asetuksen N:o 261/2004 lainsäätäjä pyrki myös punnitsemaan lentomatkestajien ja lentoliikenteen harjoittajien etuja keskenään. Se vahvisti näille matkustajille tiettyjä oikeuksia ja säati samanaikaisesti asetuksen johdanto-osan 15 perustelukappaleessa ja 5 artiklan 3 kohdassa, että lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa korvausta, jos se pystyy osoittamaan, että peruutus tai pitkäaikainen viivästyminen johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu – toisin sanoen olosuhteista, jotka eivät ole lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa.
- 68 On vielä todettava, että asetuksesta N:o 261/2004 johtuvat velvollisuudet eivät estä lentoliikenteen harjoittajia vaatimasta korvausta viivästymisen aiheuttaneelta muulta henkilöltä, kolmannet osapuolet mukaan luettuina, kuten asetuksen 13 artiklassa säädetään. Mainittujen liikenteenharjoittajien näiden velvollisuuksien seurauksena kantama taloudellinen taakka voi näin ollen keventyä tai jopa poistua kokonaan tällaisen korvauksen johdosta. Ei vaikuta myöskään kohtuuttomalta, että näistä velvollisuuksista vastaavat ensi kädessä – edellä mainittua korvauksensaantioikeutta koskevalla varauksella – lentoliikenteen harjoittajat, joiden kanssa kyseiset matkustajat ovat tehneet kuljetussopimuksen, joka antaa heille oikeuden lentoon, jonka ei pitäisi peruuntua eikä viivästyä (em. asia IATA ja ELFAA, tuomion 90 kohta).
- 69 Edellä esitetyn perusteella ennakkoratkaisukysymysten toiseen osaan on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 5, 6 ja 7 artiklaa on tulkittava siten, että viivästyneiden lentojen matkustajat voidaan rinnastaa peruutettujen lentojen matkustajiin korvausta koskevan oikeuden soveltamisen kannalta ja että he voivat näin ollen vedota asetuksen 7 artiklan mukaiseen korvausta koskevaan oikeuteen, kun heille aiheutuu viivästyneen lennon johdosta vähintään kolmen tunnin pituinen ajan menetys eli kun he saapuvat lopulliseen määräpaikkaansa vähintään kolme tuntia lentoliikenteen harjoittajan ilmoittaman aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin. Tällainen viivästyminen

ei kuitenkaan perusta matkustajalle oikeutta korvaukseen, jos lentoliikenteen harjoittaja pystyy osoittamaan, että pitkäaikainen viivästyminen johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu, eli olosuhteista, jotka eivät ole lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa.

Asiassa C-432/07 esitetty kolmas kysymys, joka koskee lentokoneessa ilmenneestä teknisestä viasta aiheutuvia poikkeuksellisia olosuhteita

- 70 Yhteisöjen tuomioistuin on jo todennut, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että lentokoneessa ilmennyt tekninen vika, josta seuraa lennon peruuttaminen, ei kuulu tässä säännöksessä tarkoitettujen poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan, jollei tämä vika johdu tapahtumista, jotka eivät luonteensa tai alkuperänsä perusteella liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen ja jotka eivät ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa (em. asia Wallentin-Hermann, tuomion 34 kohta).
- 71 Sama päätelmä on tehtävä, kun asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaan vedotaan lennon viivästy mistapauksessa.
- 72 Asiassa C-432/07 esitettyyn kolmanteen kysymykseen on siis vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että lentokoneessa ilmennyt tekninen vika, josta seuraa lennon peruuttaminen tai viivästyminen, ei kuulu tässä säännöksessä tarkoitettujen poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan, jollei tämä vika johdu tapahtumista, jotka eivät luonteensa tai alkuperänsä perusteella liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen ja jotka eivät ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa.

Oikeudenkäyntikulut

73

Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen 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 yhteisöjen tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla yhteisöjen tuomioistuin (neljäs jaosto) on ratkaissut asian 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 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 2 artiklan 1 alakohtaa ja 5 ja 6 artiklaa on tulkittava siten, että viivästynyttä lentoa ei viivästymisen kestosta riippumatta voida pitää peruutettuna, vaikka viivästys olisi pitkäaikainenkin, kun lento toteutetaan lentoliikenteen harjoittajan alkuperäisen lentosuunnitelman mukaisesti.**

- 2) **Asetuksen N:o 261/2004 5, 6 ja 7 artiklaa on tulkittava siten, että viivästyneiden lentojen matkustajat voidaan rinnastaa peruutettujen lentojen matkustajiin korvausta koskevan oikeuden soveltamisen kannalta ja että he voivat näin ollen vedota asetuksen 7 artiklan mukaiseen korvausta koskevaan oikeuteen, kun heille aiheutuu viivästyneen lennon johdosta vähintään kolmen tunnin pituinen ajan menetyks eli kun he saapuvat lopulliseen määräpaikkaansa vähintään kolme tuntia lentoliikenteen harjoittajan ilmoittaman aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin. Tällainen viivästyminen ei kuitenkaan perusta matkustajalle oikeutta korvaukseen, jos lentoliikenteen harjoittaja pystyy osoittamaan, että pitkäaikainen viivästyminen johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu, eli olosuhteista, jotka eivät ole lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa.**

- 3) Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että lentokoneessa ilmennyt tekninen vika, josta seuraa lennon peruuttaminen tai viivästyminen, ei kuulu tässä säännöksessä tarkoitettujen poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan, jollei tämä vika johdu tapahtumista, jotka eivät luonteensa tai alkuperänsä perusteella liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen ja jotka eivät ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa.

Allekirjoitukset