Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
EVGENI TANCHEV
19 päivänä joulukuuta 2018 [1]

Asia C-159/18

André Moens
vastaan
Ryanair Ltd

(Ennakkoratkaisupyyntö – Justice de paix du troisième canton de Charleroi (Charleroin kolmannen kantonin rauhantuomioistuin, Belgia))

Ennakkoratkaisupyyntö – Lentoliikenne – Asetus (EY) N:o 261/2004 – Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettava korvaus – Oikeus korvaukseen – Vapautus – Poikkeuksellisten olosuhteiden käsite – Kiitotien sulkeminen polttoaineen valumisen vuoksi

1. Tämä Justice de paix du troisième canton de Charleroin (Charleroin kolmannen kantonin rauhantuomioistuin, Belgia) esittämä ennakkoratkaisupyyntö tarjoaa unionin tuomioistuimelle taas kerran tilaisuuden tarkentaa asetuksen (EY) N:o 261/2004 [2] 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua poikkeuksellisten olosuhteiden käsitettä in casu liittyen polttoaineen valumiseen kiitotielle, minkä johdosta kyseinen kiitotie suljettiin. Olen käsitellyt tätä käsitettä varsin yksityiskohtaisesti viimeaikaisessa ratkaisuehdotuksessani Germanwings (C-501/17, EU:C:2018:945, 26–87 kohta). Koska käsiteltävänä olevassa asiassa esiin nousseet kysymykset ovat jatkoa Germanwingsissä käsiteltyihin, turhan toiston välttämiseksi tukeudun kyseiseen ratkaisuehdotukseen sisältyvään arviointiin ja rajoitan käsittelyn koskemaan käsiteltävänä olevalle asialle erityisiä kysymyksiä.

I Asiaa koskevat oikeussäännöt

2. Samoista syistä viittaan yllämainitun asetuksen merkityksellisiin säännöksiin (jotka ovat identtisiä tässä asiassa) kuten niihin on viitattu asiassa Germanwings annetun ratkaisuehdotuksen 4–7 kohdissa.

II Pääasian tosiseikat ja ennakkoratkaisukysymykset

3. André Moens varasi Ryanairilta päivämäärälle 21.12.2015 lennon Venetsiasta (Treviso, Italia) Charleroihin. Koneen oli tarkoitus lähteä kello 17.00 ja laskeutua kello 18.40. Lento saapui Charleroihin 4 tuntia 23 minuuttia myöhässä. Tämän viivästymisen vuoksi Claim it -yritys, jolle Moens oli antanut asianmukaisesti valtakirjan, esitti vaatimuksen lentomatkustajien oikeuksista annettuun asetukseen perustuvan 250 euron korvauksen maksamisesta. Seuraavaksi Moensin laillinen edustaja lähetti

1 Alkuperäinen kieli: englanti.

2 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 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (jäljempänä lentomatkustajien oikeuksista annettu asetus) (EYVL 2004 L 46, s. 1).

Ryanairille maksukehotuksen. Ryanair kieltäytyi maksamasta Moensille, koska se katsoi, että tapahtuma oli ”poikkeuksellinen olosuhde”. Tosiseikaston mukaan polttoaineen valuminen kiitotielle aiheutti sen, että kiitotie oli suljettuna yli kaksi tuntia, mikä puolestaan aiheutti Moensin lennon lähdön viivästymisen.

4. Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin on epävarma yllämainitun tapahtuman luokittelemisesta poikkeukselliseksi olosuhteeksi ja siksi se päätti esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Kuuluuko nyt vireillä olevassa asiassa kyseessä oleva olosuhde eli polttoaineen valuminen lähtökiitotielle, minkä johdosta kyseinen kiitotie on suljettu, 22.12.2008 annetun tuomion Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) 22 kohdassa tarkoitetun tapahtuman käsitteen alaan vai lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleessa tarkoitetun poikkeuksellisen olosuhteen käsitteen alaan, sellaisena kuin sitä on tulkittu 31.1.2013 annetussa tuomiossa McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), vai ovatko nämä kaksi käsitettä päällekkäisiä?

2) Onko mainitun asetuksen 5 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että nyt vireillä olevassa asiassa kyseessä olevan kaltaista tapahtumaa eli polttoaineen valumista lähtökiitotielle, minkä johdosta kyseinen kiitotie on suljettu, on pidettävä lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen liittyvänä tapahtumana eikä sitä näin ollen voida luonnehtia poikkeukselliseksi olosuhteeksi, jonka nojalla lentoliikenteen harjoittaja voi vapautua velvollisuudestaan suorittaa korvausta matkustajille kyseisellä lentokoneella toteutettavan lennon viivästyessä pitkäaikaisesti?

3) Jos nyt vireillä olevassa asiassa kyseessä olevan kaltaista tapahtumaa eli polttoaineen valumista lähtökiitotielle, minkä johdosta kyseinen kiitotie on suljettu, on pidettävä poikkeuksellisena olosuhteena, onko tästä pääteltävä, että kyse on lentoliikenteen harjoittajan kannalta poikkeuksellisesta olosuhteesta, jota ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu?”

III Asian tarkastelu

A Ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys

1. Tiivistelmä asianosaisten ja muiden osapuolten huomautuksista

5. Moens väittää, että polttoaineen valuminen kiitotielle, minkä johdosta kyseinen kiitotie suljettiin, kuuluu tapahtuman käsitteen alaan; tapahtuma voidaan katsoa poikkeukselliseksi olosuhteeksi, jos se täyttää unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä vahvistetut kaksi kumulatiivista ehtoa. Ryanair katsoo, että lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleessa ei voida katsoa asetettavan ylimääräistä oikeudellista edellytystä, jonka mukaan olosuhteen on katsottava myös muodostavan kyseisessä perustelukappaleessa tarkoitetun tapahtuman. Saksan ja Puolan hallitukset väittävät, että unionin tuomioistuimen ei tarvitse käsitellä ensimmäistä ennakkoratkaisukysymystä. Euroopan komissio katsoo, että kyseessä oleva tapahtuma ei per se ole poikkeuksellinen olosuhde, joten kaikki riidan tosiseikat on tutkittava.

2. Arviointi

6. Kysymyksellään ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin tiedustelee, onko polttoaineen valuminen lähtökiitotielle, minkä johdosta kyseinen kiitotie suljettiin: a) tapahtuma (joka voi aiheuttaa poikkeuksellisen olosuhteen) tai b) poikkeuksellinen olosuhde tai c) molemmat samanaikaisesti (jos nämä käsitteet ovat yhdistettävissä).

7. Unionin tuomioistuin katsoi 22.12.2008 antamassaan tuomiossa Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, 22 kohta), että ”lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleesta ilmenee, että yhteisön lainsäätäjä ei ole tarkoittanut, että nämä *tapahtumat*, joiden luettelo tässä perustelukappaleessa on lisäksi vain suuntaa-antava, ovat itsessään *poikkeuksellisia olosuhteita*, vaan ainoastaan, että ne ovat omiaan aiheuttamaan tällaisia *olosuhteita*. Tästä seuraa, että kaikki tällaisiin *tapahtumiin* liittyvät *olosuhteet* eivät välttämättä ole tämän asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettuja korvausvastuusta vapauttamisen perusteita” (kursivointi tässä), joten ne edellyttävät tapauskohtaista arviointia.

8. Kyseisen tuomion 23 kohdassa unionin tuomioistuin katsoi poikkeuksellisiksi olosuhteiksi vain *olosuhteet*, jotka ”liittyvät *tapahtumaan*, joka lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleessa lueteltujen tapahtumien tapaan ei liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eikä luonteensa tai alkuperänsä vuoksi ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa” (kursivointi tässä).

9. Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee – eikä tätä ole kiistetty unionin tuomioistuimessa –, että polttoainetta valui kiitotielle, minkä johdosta kyseinen kiitotie oli suljettu yli kaksi tuntia. Tämän sulkemisen seurauksena lentokenttäviranomaiset päättivät lentokoneiden nousujen aikataulun uudelleenjärjestelystä ja uusien lähtöaikojen jakamisesta. Tämä uudelleenjärjestely aiheutti puolestaan Moensin lennon lähdön viivästymisen.

10. Unionin tuomioistuimen edellä mainitun oikeuskäytännön perusteella tapahtuman ja poikkeuksellisen olosuhteen käsitteet, joihin ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on viitannut, ovat kiinteästi yhteydessä toisiinsa, mutta eivät yhdistettävissä.

11. Kuten komissio huomauttaa, on selvää, ettei poikkeuksellista olosuhdetta voi olla olemassa ilman jotakin tapahtumaa, joka sen aiheuttaa. Kuitenkaan päinvastainen ei ole aina totta. Kiitotien sulkeminen ei välttämättä aiheuta poikkeuksellista olosuhdetta: näin on esimerkiksi tilanteessa, jossa lentoasemalla on käytettävissään muita kiitoteitä, joita voidaan käyttää tästä sulkemisesta aiheutuvien haittojen välttämiseksi. On ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen asia tutkia tämä kysymys tapauksen tosiseikkojen tutkimisen yhteydessä.

12. Unionin tuomioistuin vahvisti implisiittisesti tämän tulkinnan 4.5.2017 antamassaan tuomiossa Pešková ja Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, 17 kohta), jossa unionin tuomioistuimelle esitettiin käytännössä identtinen kysymys. Käsiteltävänä olevassa asiassa esitetty ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys sekä asiassa Pešková ja Peška ja myös asiassa van der Lans[3] esitetyt kysymykset osoittavat, että kansalliset tuomioistuimet kamppailevat lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklan 3 kohdan ja sen johdanto-osan 14 perustelukappaleen sanamuodon kanssa. Näin ollen katson – toisin kuin Saksan hallitus –, että ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys ei ole pelkästään teoreettinen ja vaatii selvän vastauksen unionin tuomioistuimelta.

3 Ks. ennakkoratkaisukysymykset 17.9.2015 annetussa tuomiossa van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, 18 kohta). Unionin tuomioistuin vastasi kyseisiin kysymyksiin implisiittisesti ja tavalla, joka on analoginen jäljempänä käsiteltävän ja 4.5.2017 annetun tuomion Pešková ja Peška (C-315/15, EU:C:2017:342) sisältämän arvioinnin kanssa.

13. Unionin tuomioistuin vastasi mainittuun kysymykseen lähinnä implisiittisesti katsoessaan, että ”lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuina *poikkeuksellisina olosuhteina* voidaan pitää *tapahtumia*, jotka eivät luonteensa tai alkuperänsä vuoksi liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eivätkä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa” (tuomio Pešková ja Peška, 22 kohta, kursiivi tässä).

14. Käänteisesti ”tällainen *poikkeuksellinen olosuhde* ei ole lentokoneen tiettyjen osien ennenaikaisen toimimattomuuden kaltainen *tapahtuma*, koska tällainen vika on erottamattomasti sidoksissa koneen toimintajärjestelmään. Tämä odottamaton tapahtuma on tosiasiallisesti asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan hallittavissa, koska juuri viimeksi mainitun tehtäviin kuuluu varmistaa liiketoiminnassaan käyttämiensä lentokoneiden huolto ja moitteeton toiminta” (tuomio Pešková ja Peška, 23 kohta, kursiivi tässä).

15. Unionin tuomioistuin totesi, että ”lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklan 3 kohtaa, luettuna asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, on tulkittava siten, että lentokoneen ja linnun yhteentörmäys kuuluu tässä säännöksessä tarkoitetun poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan” (tuomio Pešková ja Peška, 26 kohta).

16. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön soveltamisesta nyt käsiteltävänä olevaan asiaan seuraa, että tapahtuma, joka muodostuu siitä, että polttoainetta valuu lähtökiitotielle, minkä johdosta kyseinen kiitotie suljettiin, ei ole per se lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde. Jotta kyseinen tapahtuma voitaisiin katsoa poikkeukselliseksi olosuhteeksi, ennakkoratkaisupyynnön esittäneen tuomioistuimen on näin ollen tutkittava sen käsiteltävänä olevan asian kaikki tosiseikat.

B Toinen ja kolmas ennakkoratkaisukysymys

1. Tiivistelmä asianosaisten ja muiden osapuolten huomautuksista

17. *Toisen ennakkoratkaisukysymyksen* osalta kaikki osapuolet (Moensia lukuun ottamatta) ovat yksimielisiä siitä, että polttoaineen valuminen kiitotielle, mikä aiheutti kyseisen kiitotien sulkemisen ja lennon huomattavan viivästymisen, on poikkeuksellinen olosuhde. Tämän päätelmän taustalla olevat perustelut kuitenkin eroavat osapuolten välillä.

18. Ryanair katsoo, että lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen liittymistä koskeva ehto ei sovellu eikä ole välttämätön: sitä ei mainita lentomatkustajien oikeuksista annetussa asetuksessa ja se aiheuttaa epävarmuutta. Ryanair tuo esiin kansallisten tuomioistuimien hankaluudet salamaniskujen tai lintuihin törmäämisen kaltaisten tapahtumien luokittelussa. Unionin tuomioistuimen olisi Ryanairin mukaan luovuttava tästä subjektiivisesta ja epävarmasta ehdosta ja rajattava tarkastelu ehtoon, joka koskee ”olosuhteita, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu”. Saksan hallitus ja komissio väittävät lähinnä, että merkityksellinen olosuhde käsiteltävänä olevassa asiassa ei ole polttoaineen valuminen kiitotielle vaan siitä seurannut lentokenttäviranomaisten päätös kyseisen kiitotien sulkemisesta. Puolan hallitus katsoo, että viivästyksen syynä olivat kaksi läheisesti toisiinsa liittyvää olosuhdetta: toimintahäiriö lentokoneessa, joka ei ollut kyseisen lennon toteuttanut Ryanairin lentokone, ja lennonjohdon päätös kiitotien sulkemisesta, jotka molemmat ovat poikkeuksellisia olosuhteita. Moens katsoo sitä vastoin, että polttoaineen valuminen kiitotielle on luonteeltaan lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen liittyvää: se on ilmailulle tavanomainen tapahtuma, kun otetaan huomioon lentokoneen venttiilit, jotka on suunniteltu välttämään liiallista polttoainesäiliössä olevasta polttoaineesta syntyvää painetta. Tällainen valuminen ei myöskään ole lentoliikenteen harjoittajan

hallitsemattomissa, koska riittämättömästä huollosta, kyseisten venttiilien ennenaikaisesta toimimattomuudesta tai virheellisestä käsittelystä seuraa usein tekninen ongelma. Moens lisää, että mitä luultavimmin polttoaineen valumisen lähteenä oli toinen Ryanairille kuuluva lentokone, mikä vahvistaa sen, että tilanne oli lentoliikenteen harjoittajan hallittavissa.

19. *Kolmannen ennakkoratkaisukysymyksen* osalta Moens sekä Saksan ja Puolan hallitukset katsovat lähinnä, että poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteellä viitataan siihen, että kyseessä oleva tapahtuma on ennakoimaton. Saksan ja Puolan hallitukset sekä komissio eivät katso, että Ryanair olisi voinut toteuttaa mitään toimenpiteitä viivästymisen välttämiseksi. Ryanair katsoo, että toiseen ennakkoratkaisukysymykseen annettu vastaus huomioiden on yksinomaan välttämätöntä arvioida, olisiko olosuhteet voitu välttää, jos lentoliikenteen harjoittaja olisi toteuttanut kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet – tämä on sen mukaan kuitenkin tosiseikkojen arviointia, joka on ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen vastuulla.

2. Arviointi

20. Toisella ja kolmannella ennakkoratkaisukysymyksellään, jotka on syytä käsitellä yhdessä, ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin tiedustelee, onko tapahtuma, jossa polttoainetta on valunut kiitotielle, minkä johdosta kyseinen kiitotie suljettiin, katsottava poikkeukselliseksi olosuhteeksi, jonka nojalla lentoliikenteen harjoittaja voi vapautua velvollisuudestaan suorittaa korvausta matkustajille kyseisen lentoyhtiön toteuttaman lennon viivästyessä pitkäaikaisesti.

21. Kuten totesin ratkaisuehdotuksessani Germanwings (C-501/17, EU:C:2018:945, 48 kohta), unionin tuomioistuimen lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklan 3 kohdan poikkeuksellisia olosuhteita koskevassa oikeuskäytännössä on määritetty kaksiosainen arviointi: i) ongelma johtuu tapahtumasta, joka – asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleessa mainittujen tapahtumien tavoin – ei liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen (ensimmäinen osa), ja ii) joka ei luonteensa tai alkuperänsä vuoksi ole tämän hallittavissa (toinen osa). On syytä korostaa, että näitä kahta osaa (edellytystä) eli i) liittymistä ja ii) hallintaa on arvioitava tapauskohtaisesti ja ne ovat kumulatiivisia. Tarkastelen niitä vuoron perään jäljempänä.

a) Liittyminen

22. Ensiksi on pohdittava sitä, mikä kausaaliyhteydessä oleva tapahtuma on otettava huomioon tässä yhteydessä: polttoaineen valuminen vai päätös kiitotien sulkemisesta vai molemmat?

23. Katson (Saksan hallituksen ja komission tapaan), että merkityksellinen olosuhde ei tässä asiassa ole polttoineen valuminen kiitotielle vaan sitä seurannut lentokenttäviranomaisten päätös kyseisen kiitotien sulkemisesta – ja päätöksen taustalla olleen syyn osoittaminen ei ole merkityksellistä, kunhan sulkeminen ei ollut ennakoitavissa, suunniteltu tai etukäteen ilmoitettu.

24. Sääolosuhteita, jotka voivat estää lennon suunnitellun toteutumisen, koskevan esimerkin mukaisesti lentokenttäviranomaisten päätökset voivat myös vaikuttaa ”ulkoisella tavalla” (eli ulkopuolelta käsin) suunniteltuun lennon toteutumiseen.

25. Kuten Saksan hallitus on huomauttanut, tällaiset päätökset eivät kuulu kyseisen lentoliikenteen harjoittajan toimintaan lentoliikenteen harjoittamisen yhteydessä: ne kuuluvat lentokenttäviranomaisten toiminnan ja toimivallan alaan, mitkä on erotettava kyseisen lentoliikenteen harjoittajan vastaavista.

26. Ei ole välttämätöntä tietää, mitkä syyt johtivat siihen, että lentokenttäviranomaiset määräsivät kiitotien suljettavaksi, siltä osin kuin ainoastaan päätöksellä itsellään on negatiivinen vaikutus kyseisen lennon suunniteltuun toteutumiseen ja lentoliikenteen harjoittajalla ei ole siihen vaikutusta. Jos päätös johtaa viivästymisiin tai peruuttamisiin, lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklan 3 kohdan tarkoittama poikkeuksellinen olosuhde on kyseisessä päätöksessä. On perusteltua väittää, että lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen johdanto-osan 15 perustelukappale tukee myös lähestymistapaa, jonka mukaan lentokenttäviranomaisten päätökseen johtaneet syyt eivät ole merkityksellisiä. Kyseisessä perustelukappaleessa mainitaan eksplisiittisesti poikkeuksellisena olosuhteena tiettyyn lentokoneeseen liittyvä lennonjohdon päätös, josta aiheutuu kyseisellä lentokoneella toteutettavien yhden tai useamman lennon pitkäaikainen viivästyminen tai peruuttaminen.

27. Unionin tuomioistuin on katsonut, että seuraavat olosuhteet eivät ole asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen liittyviä tapahtumia: islantilaisen Eyjafjallajökull-tulivuoren purkautumisesta aiheutunut ilmatilan (osittainen) sulkeminen, joka oli ulkoinen tapahtuma, joka ei ollut lentoliikenteen harjoittajan hallittavissa (tuomio 31.1.2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43)); lentokoneen ja linnun yhteentörmäys ja tästä aiheutunut vahinko, siltä osin kuin ne eivät ole erottamattomasti sidoksissa koneen toimintajärjestelmään ja eivät liity luonteensa tai alkuperänsä vuoksi lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eivätkä lisäksi ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa (tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška (C-315/15, EU:C:2017:342)); piilevät valmistusvirheet, jotka vaikuttavat lentoturvallisuuteen, tai vahingot, jotka johtuvat lentokoneisiin kohdistuneesta sabotaasista tai terroriteosta (tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)); ja tulin ratkaisuehdotuksessani Germanwings (C-501/17, EU:C:2018:945) johtopäätökseen, jonka mukaan lentokoneen renkaan vaurioituminen lähtö- tai laskukiitotiellä olleen ruuvin vuoksi kuuluu poikkeuksellisen olosuhteen käsitteen alaan.

28. Jos edellä mainittua oikeuskäytäntöä sovelletaan nyt käsiteltävänä olevaan asiaan, on selvää, että ennakoimaton ja ennalta ilmoittamaton kiitotien sulkeminen on lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukainen ”poikkeuksellinen olosuhde” siltä osin kuin se on kyseiseen lentoliikenteen harjoittajaan nähden ”ulkoinen” – se ei liity lentokoneen huoltoon tai moitteettomaan toimintaan.

29. Olen lisäksi yhtä mieltä Saksan hallituksen kanssa siitä, että vaikka sulkemisen syy otettaisiin huomioon (quod non), se ei sulkisi pois päätelmää, jonka mukaan kyseessä on poikkeuksellinen olosuhde. Näin on, koska kyseessä oleva polttoaineen valuminen johtuu ennakkoratkaisupyynnön mukaan toisesta lentoliikenteen harjoittajasta kuin nyt kyseessä olevasta ja ei ole näin ollen jälkimmäisen vastuulla (samoin kuin päätös kiitotien sulkemisesta), eikä ennakkoratkaisupyynnöstä ilmene myöskään, että kyseisen valumisen siivoaminen olisi ollut kyseisen lentoliikenteen harjoittajan vastuulla.[4]

4 Esim. Alankomaissa tuomioistuimet ovat katsoneet, että tekninen vika, kuten kerosiinin vuotaminen, on katsottava turvallisuusongelmaksi ja luokiteltava poikkeukselliseksi olosuhteeksi. Ks. Valittajat v. KLM Royal Dutch Airlines, Rb Amsterdam, 9.5.2007, 791233 CV Expl 06-19812; NAS a.O. v. Transavia, Rb Utrecht, 27.6.2007, LJN BE9027; Rb Haarlem, 29.10.2009, LJN BG2720; Rb Haarlem, 3.10.2007, LJN AZ5828.

30. Edeltävää arviointia tukee myös komission ehdotus COM(2013)130 final uudeksi asetukseksi lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen muuttamisesta,[5] jossa säädetään nyt eksplisiittisesti tätä koskevasta selvennyksestä: lentoaseman ennakoimaton sulkeminen on katsottava poikkeukselliseksi olosuhteeksi.[6]

31. Lopuksi huomautan, että saksalainen oikeuskäytäntö on tältä osin erityisen runsasta ja vaikuttaa samansuuntaiselta esittämäni kanssa.[7]

b) Valvonta

32. Unionin tuomioistuin katsoi 22.12.2008 antamassaan tuomiossa Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, 39–41 kohta), että ”yhteisön lainsäätäjä ei ole tarkoittanut antaa kaikille poikkeuksellisille olosuhteille sitä ominaisuutta, että ne vapauttavat velvollisuudesta suorittaa matkustajille korvauksen lennon peruuttamisen johdosta, vaan ainoastaan niille poikkeuksellisille olosuhteille, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu”. Tästä seuraa, että ”koska kaikki poikkeukselliset olosuhteet eivät vapauta vastuusta, on sen, joka aikoo vedota niihin, osoitettava lisäksi, että niitä ei olisi missään tapauksessa voitu välttää tilanteeseen soveltuvilla toimenpiteillä, toisin sanoen sellaisilla, jotka poikkeuksellisten olosuhteiden ilmetessä ovat erityisesti asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan kannalta teknisesti ja taloudellisesti siedettävissä olevien edellytysten mukaisia”. Tämän asianosaisen on osoitettava, että ”huolimatta siitä, että se olisi tehnyt kaikkensa käytettävissään olevien henkilökunnan ja kaluston sekä taloudellisten keinojen puitteissa, se ei aivan ilmeisesti olisi voinut – tekemättä kestämättömiä uhrauksia yrityksensä tuolloiseen kapasiteettiin nähden – välttää sitä, että poikkeukselliset olosuhteet, joihin se joutui, johtivat lennon peruuttamiseen”.

33. Unionin tuomioistuin on katsonut, että ”asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa ei voida tulkita siten, että siinä velvoitettaisiin kohtuudella edellytettävinä toimenpiteinä suunnittelemaan yleisesti ja erottelematta ajallinen liikkumavara, jota sovelletaan erotuksetta kaikkiin lentoliikenteen harjoittajiin kaikissa tilanteissa, joissa on kyse poikkeuksellisista olosuhteista” (tuomio 12.5.2011, Eglītis ja Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, 31 kohta).

34. Lisäksi, ”on kansallisen tuomioistuimen tehtävänä tutkia, onko asianomainen lentoliikenteen harjoittaja pääasian olosuhteissa toteuttanut tilanteeseen soveltuvat toimenpiteet, toisin sanoen sellaiset, jotka todettujen poikkeuksellisten olosuhteiden ilmetessä olivat erityisesti asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan kannalta teknisesti ja taloudellisesti siedettävissä olevien edellytysten mukaisia” (tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, 42 kohta).

35. Olen yhtä mieltä Saksan hallituksen kanssa siinä, että käsiteltävänä olevassa asiassa ennakkoratkaisupyynnöstä ei käy ilmi, että kyseisellä lentoliikenteen harjoittajalla olisi ollut mitään sellaista ennakkotietoa tai vihjettä kiitotien sulkemisesta, että se olisi voinut toteuttaa ehkäiseviä toimenpiteitä. Vaikka lentoliikenteen harjoittajalla olisi ollut tällaista tietoa käytettävissään, ei ole

5 Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 ja matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta 9 päivänä lokakuuta 1997 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamisesta annettu ehdotus parlamentin ja neuvoston asetukseksi.

6 Oikeuskirjallisuudessa on myös katsottu, että 22.12.2008 annetun tuomion, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) mukaan poikkeuksellisiksi olosuhteiksi voidaan katsoa lentoaseman väliaikainen sulkeminen tai operatiiviset rajoitukset (Bartlik, M., ”Der ’außergewöhnliche Umstand’ nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs in der Rechtssache Wallentin-He[r]mann gegen Alitalia”, *RRa*, 2009, s. 278 ja Balfour, J., ”The ’Extraordinary Circumstances’ Defence in EC Regulation 261/2004 after Wallentin-Hermann v Alitalia”, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, 58, 2009, s. 224 ja 230).

7 Ks. Amtsgericht Erdingin (Erdingin alioikeus, Saksa) 18.4.2011 antama tuomio, asia 2 C 1053/11. Ks. myös muut merkitykselliset tuomiot: Amtsgericht Weddingin (Weddingin alioikeus, Saksa) 28.10.2010 antama tuomio, asia 2 C 115/10; Amtsgericht Geldernin (Geldernin alioikeus, Saksa) 3.8.2011 antama tuomio, asia 4 C 242/09; Amtsgericht Königs Wusterhausenin (Königs Wusterhausenin alioikeus, Saksa) 8.6.2011 antama tuomio, asia 9 C 113/11; Amtsgericht Frankfurt am Mainin (Frankfurt am Mainin alioikeus, Saksa) 30.1.2014 antama tuomio, asia 32 C 3328/13 ja Amtsgericht Frankfurt am Mainin (Frankfurt am Mainin alioikeus, Saksa) 1.8.2014 antama tuomio, asia 30 C 2922/13.

selvää, mitä toimenpiteitä se olisi voinut tosiasiassa toteuttaa poikkeuksellisen olosuhteen välttämiseksi. In casu, lentoliikenteen harjoittaja oli tilanteessa, joka oli yksinomaan passiivinen, ja sen oli seurattava lentokenttäviranomaisten ohjeita. Unionin tuomioistuimella olevasta asiakirja-aineistosta ilmenee, että lentoliikenteen harjoittajalla itsellään ei ollut tarvittavaa toimivaltaa, jonka vuoksi se voisi toteuttaa korjaavat toimenpiteet oma-aloitteisesti – tämä ei ollut mahdollista myöskään ehkäisevästi (kuten nousemalla aikaisemmin ennen kiitotien sulkemista) tai jälkikäteen, kun päätös kiitotien sulkemisesta oli tehty. Lentoliikenteen harjoittaja ei myöskään ollut velvollinen tai kykenevä toteuttamaan aktiivisia toimenpiteitä uuden lähtöajan saamiseksi mahdollisimman pian lentokenttäviranomaisten tekemän nousujen uudelleenjärjestelyn yhteydessä.

36. Lentoliikenteen harjoittaja on tilanteessa, jossa se ei saa välitöntä tietoa tapahtumasta, ei osallistu kiitotien sulkemisesta päättämiseen, ei voi oma-aloitteisesti etsiä vaihtoehtoisia ratkaisuja ja on velvollinen seuraamaan lennonjohdon antamia ohjeita.

37. Kuten Puolan hallitus toteaa kiitotien sulkemispäätöksen osalta, EU:n oikeudessa itsessään edellytetään tällaista sulkemista siivoamisen ajaksi,[8] eikä lentoliikenteen harjoittajalla ole vaikutusvaltaa tähän päätökseen (tai siivoamisoperaation nopeuteen).

38. Niiden kohtuudella edellytettävien toimenpiteiden, jotka lentoliikenteen harjoittajan on toteutettava, arvioinnin yhteydessä ”huomioon voidaan ottaa vain toimenpiteet, jotka voivat tosiasiallisesti olla sen tehtävänä, pois lukien toimenpiteet, jotka kuuluvat kolmannen, kuten esimerkiksi lentoaseman pitäjien tai toimivaltaisten lennonjohtajien, toimivaltaan” (tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, 43 kohta).

39. Lopuksi katson (komission tapaan), että käsiteltävänä olevassa asiassa kyseessä oleva tilanne muistuttaa jossakin määrin lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen johdanto-osan 15 perustelukappaletta,[9] jossa tunnustetaan poikkeuksellinen luonne, joka on kyseessä olevaan tilanteeseen verrannollisella tilanteella eli tilanteella, jossa tiettyyn lentokoneeseen jonakin tiettynä päivänä kohdistuva ilmaliikenteen hallintaa koskeva päätös aiheuttaa pitkäaikaisen viivästymisen.

40. Tästä seuraa, että lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklan 3 kohdan ehto, jonka mukaan poikkeuksellisia olosuhteita ja niiden seurauksia, kuten pitkäaikaista viivästymistä ”ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu”, täyttyy käsiteltävänä olevassa asiassa. Koska lentoliikenteen harjoittaja ei voinut ennakoida kiitotien väliaikaista sulkemista polttoaineen valumisen johdosta eikä lyhentää ajanjaksoa, jonka kiitotie oli suljettuna, eikä turvautua vaihtoehtoisiin ratkaisuihin, lentokenttäviranomaisten päätös ei ollut sen hallittavissa eikä sitä olisi voitu välttää.

IV Ratkaisuehdotus

41. Näistä syistä ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Justice de paix du troisième canton de Charleroin esittämiin ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti:

1) Tapahtuma, joka koostuu polttoaineen valumisesta kiitotielle, minkä johdosta kyseinen kiitotie suljettiin, ei ole per se 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

8 Ks. lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti 12.2.2014 annetun komission asetuksen (EU) N:o 139/2014 (EUVL 2014, L 44, s. 1) liitteessä IV olevan ADR.OPS.C.010 kohdan, jonka otsikko on ”Päällystemateriaalit, muut pinnoitteet ja vedenpoisto”, a ja b alakohta.

9 Ks. myös tämän ratkaisuehdotuksen 26 kohta.

poikkeuksellinen olosuhde. Jotta kyseinen tapahtuma voitaisiin katsoa poikkeukselliseksi olosuhteeksi, ennakkoratkaisupyynnön esittäneen tuomioistuimen on tutkittava kaikki pääasian tosiseikat.

2) Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että polttoaineen valuminen kiitotielle, minkä johdosta kyseinen kiitotie oli suljettuna yli kaksi tuntia ja mistä aiheutui kyseisen lennon viivästyminen, kuuluu kyseisessä säännöksessä tarkoitetun poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan. Kyseinen tapahtuma ei liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eikä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa.