



## Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kolmas jaosto)

4 päivänä toukokuuta 2017\*

Ennakkoratkaisupyyntö — Lentoliikenne — Asetus (EY) N:o 261/2004 — 5 artiklan 3 kohta — Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettava korvaus — Soveltamisala — Korvausvelvollisuudesta vapautuminen — Lentokoneen ja linnun yhteentörmäys — Käsite ”poikkeukselliset olosuhteet” — Käsite ”kohtuulliset toimenpiteet” poikkeuksellisen olosuhteen tai tällaisen olosuhteen seurausten ehkäisemiseksi

Asiassa C-315/15,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka Obvodní soud pro Prahu 6 (alueellinen tuomioistuin, Praha 6, Tšekki) on esittänyt 28.4.2015 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 26.6.2015, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

**Marcela Pešková** ja

**Jiří Peška**

vastaan

**Travel Service a.s.,**

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kolmas jaosto)

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

julkisasiamies: Y. Bot,

kirjaaja: hallintovirkamies V. Tourrès,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 13.7.2016 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- Marcela Pešková ja Jiří Peška, edustajanaan D. Sekanina, advokát,
- Travel Service a.s., edustajanaan J. Bureš, advokát,
- Tšekin hallitus, asiamiehinään M. Smolek ja J. Vláčíl,
- Saksan hallitus, asiamiehenään M. Kall,

\* Oikeudenkäyntikieli: tšekki.

- Italian hallitus, asiamiehenään G. Palmieri, avustajanaan F. Di Matteo, avvocato dello Stato,
  - Puolan hallitus, asiamiehenään B. Majczyna,
  - Euroopan komissio, asiamiehinään K. Simonsson ja P. Ondrusek,
- kuultuaan julkisasiamiehen 28.7.2016 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,  
on antanut seuraavan

### tuomion

- 1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee 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 (EUVL 2004, L 46, s. 1) 5 artiklan 3 kohdan tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Marcela Pešková ja Jiří Peška sekä lentoliikenteen harjoittaja Travel Service a.s. ja jossa on kyse viimeksi mainitun kieltäytymisestä suorittaa korvausta kyseisille matkustajille, joiden lento oli viivästynyt pitkäaikaisesti.

### Asiaa koskevat oikeussäännöt

- 3 Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 1, 7, 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.  
--  
(7) Tämän asetuksen tosiasiallisen soveltamisen varmistamiseksi olisi siinä säädettyjen velvoitteiden koskettava lennosta vastaavaa lentoliikenteen harjoittajaa, joka suorittaa tai aikoo suorittaa lennon joko omistamallaan ilma-aluksella taikka ilman miehistöä (dry lease) tai miehistön kanssa (wet lease) vuokratulla ilma-aluksella tai muulla tavoin.  
--  
(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 viivästyksiä tai peruutuksia.”

4 Asetuksen 5 artiklassa 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.

--”

5 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;

--”

6 Asetuksen 13 artiklassa, jonka otsikko on ”Takautumisoikeus”, säädetään seuraavaa:

”Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja maksaa korvauksen tai täyttää muut tämän asetuksen mukaiset velvollisuutensa, tämän asetuksen säännöksiä ei voida tulkita siten, että ne rajoittaisivat sen oikeutta hakea sovellettavan lainsäädännön nojalla korvausta muulta henkilöltä, kolmannet osapuolet mukaan luettuina. Tämä asetus ei lisäksi millään tavoin rajoita lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan oikeutta hakea korvausta matkanjärjestäjältä tai muulta henkilöltä, jonka kanssa lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla on sopimus. Vastaavasti tämän asetuksen säännöksiä ei voida tulkita siten, että ne rajoittaisivat matkanjärjestäjän tai kolmannen osapuolen, muun kuin matkustajan, jonka kanssa lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla on sopimus, oikeutta hakea sovellettavan lainsäädännön nojalla korvausta lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta.”

### **Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset**

7 Pääasian kantajat varasivat Travel Servicelta lennon Burgasista (Bulgaria) Ostravaan (Tšekki).

8 Tämä lento toteutettiin 10.8.2013, ja se saapui perille 5 tuntia ja 20 minuuttia myöhässä.

9 Lentoreitti oli seuraava: Praha – Burgas – Brno (Tšekki) – Burgas – Ostrava.

10 Prahan ja Burgasin välisellä lento-osuudella havaittiin peruutustoiminnon tekninen vika. Sen korjaaminen kesti 1 tunnin ja 45 minuuttia.

11 Travel Servicen mukaan lennolla Burgasista Brnoon lentokone törmäsi laskeutuessaan lintuun, minkä vuoksi koneen tila tarkastettiin, mutta vahinkoja ei löydetty. Travel Service lähetti kuitenkin yksityiskoneella teknikon Slanýsta (Tšekki) Brnoon, jotta tämä saattaisi siellä lentokoneen jälleen

toimintakuntoon. Hän sai lentokoneen miehistöltä tietää, että eräs toinen yritys oli jo suorittanut tarkastukset, mutta lentokoneen omistaja Sunwing ei ollut hyväksynyt tämän yrityksen valtuutusta. Travel Service tarkasti uudelleen törmäyskohdan, joka oli jo puhdistettu, muttei havainnut moottoreissa tai muualla koneessa jälkiä.

- 12 Tämän jälkeen lentokone jatkoi matkaansa Brnosta Burgasiin ja sitten Burgasista Ostravaan; viimeksi mainittu oli kantajien käyttämä lento.
- 13 Pääasian kantajat nostivat 26.11.2013 Obvodní soud pro Prahu 6:ssa (alueellinen tuomioistuin, Praha 6, Tšekki) kanteen, jossa kumpikin vaati noin 6 825 Tšekin korunan (CZK) (noin 250 euroa) suuruisen summan maksamista asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohdan a alakohdan perusteella. Kyseinen tuomioistuin hyväksyi heidän vaatimuksensa 22.5.2014 antamallaan ratkaisulla, jonka se perusteli sillä, että käsiteltävän asian olosuhteita ei voitu pitää kyseisen asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuina poikkeuksellisina olosuhteina, koska sen menettelytavan valinta, jolla lentokone palautetaan toimintakuntoon linnun kanssa tapahtuneen yhteentörmäyksen kaltaisen teknisen ongelman jälkeen, on Travel Servicen tehtävä. Obvodní soud pro Prahu 6 lisäsi, ettei Travel Service ollut osoittanut tehneensä kaikkea sen varmistamiseksi, ettei lento viivästy, koska tämä oli ainoastaan todennut, että lentokoneen ja linnun yhteentörmäyksen vuoksi ”oli välttämätöntä” odottaa valtuutetun teknikon saapumista paikalle.
- 14 Travel Service valitti tästä ratkaisusta 2.7.2014. Městský soud v Praze (Prahan kaupungin tuomioistuin, Tšekki) jätti valituksen tutkimatta 17.7.2014 antamallaan määräyksellä sen vuoksi, että Obvodní soud pro Prahu 6:n ratkaisussa ratkaistiin kaksi erillistä korvausvaatimusta, joista kumpikaan ei ollut yli 10 000 Tšekin korunaa (noin 365 euroa).
- 15 Travel Service teki 18.8.2014 Ústavní souduin (perustuslakituomioistuin, Tšekki) perustuslakivalituksen Obvodní soud pro Prahu 6:n 22.5.2014 antamasta ratkaisusta. Ústavní soud hyväksyi 20.11.2014 antamallaan ratkaisulla valituksen ja kumosi Obvodní soud pro Prahu 6:n antaman ratkaisun sillä perusteella, että sillä loukattiin Travel Servicen perusoikeutta oikeudenmukaiseen oikeudenkäyntiin ja laillisesti perustettuun tuomioistuimeen, koska Obvodní soud pro Prahu 6 oli ylimpänä oikeusasteena SEUT 267 artiklan nojalla velvollinen esittämään unionin tuomioistuimelle ennakkoratkaisukysymyksen sen vuoksi, että kysymyksen siitä, onko lentokoneen ja linnun yhteentörmäystä yhdessä muiden teknisten tapahtumien kanssa pidettävä asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuna poikkeuksellisena olosuhteena, ei ole selkeää vastausta asetuksessa eikä unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä.
- 16 Asia palautettiin Obvodní soud pro Prahu 6:n käsiteltäväksi. Kyseinen tuomioistuin oli epävarma ensiksi siitä, onko lentokoneen ja linnun yhteentörmäys 22.12.2008 annetun tuomion Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) 22 kohdassa tarkoitettu tapahtuma, vai onko se kyseisen asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleessa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde, sellaisena kuin sitä on tulkittu 31.1.2013 annetussa tuomiossa McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), vai ovatko nämä kaksi käsitettä päällekkäisiä. Se pohtii tämän jälkeen, kuuluvatko nämä tapahtumat lentoliikenteen harjoittajan tavanomaisen toiminnan harjoittamiseen, kun otetaan huomioon yhtäältä niiden esiintymisen yleisyys ja toisaalta se, että liikenteenharjoittaja ei voi ennustaa eikä valvoa niitä, koska tätä valvontaa harjoittavat lentoaseman pitäjät. Se pohtii myös, onko tällaisesta yhteentörmäyksestä aiheutuneita teknisiä vikoja ja niiden korjaamiseksi toteutettuja hallinnollisia ja teknisiä toimenpiteitä myös pidettävä poikkeuksellisina olosuhteina, ja missä määrin niitä voidaan pitää välttämättöminä. Se pohtii lopuksi, miten arvioidaan vähintään kolmen tunnin pituista viivästystä, joka johtuu – kuten pääasiassa – useista tekijöistä yhdessä eli teknisen vian korjaamisesta ja tarkastusmenettelyistä, jotka on suoritettava linnun kanssa tapahtuneen yhteentörmäyksen jälkeen.

17 Näissä olosuhteissa Obvodní soud pro Prahu 6 on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

- ”1) Onko lentokoneen ja linnun yhteentörmäys 22.12.2008 annetun tuomion Wallentin-Hermann [(C-549/07, EU:C:2008:771)] 22 kohdassa tarkoitettu tapahtuma vai onko se asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 14 perustelukappaleessa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde vai onko [tällaista yhteentörmäystä] mahdotonta luokitella kumpaankaan käsitteeseen kuuluvaksi?
- 2) Jos lentokoneen ja linnun yhteentörmäys on asetuksen [N:o 261/2004] johdanto-osan 14 perustelukappaleessa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde, voidaanko etenkin lentokenttiä ympäröivillä alueilla käyttöön otettuja ehkäiseviä valvontajärjestelmiä (kuten lintujen äänikarkottimet, yhteistyö ornitologien kanssa, sellaisten alueiden poistaminen, joille linnut tyypillisesti kokoontuvat tai joilla ne lentävät, valon käyttö karkottimena jne.) pitää kohtuudella edellyttävänä toimenpiteinä, joita lentoliikenteen harjoittajan on toteutettava tällaisen yhteentörmäyksen välttämiseksi? Mikä on tässä tapauksessa tuomion Wallentin-Hermann 22 kohdassa tarkoitettu tapahtuma?
- 3) Jos lentokoneen ja linnun yhteentörmäys on tuomion Wallentin-Hermann 22 kohdassa tarkoitettu tapahtuma, voidaanko sitä lisäksi pitää asetuksen [N:o 261/2004] johdanto-osan 14 perustelukappaleessa tarkoitettuna tapauksena ja voidaanko tällaisessa tilanteessa niitä teknisiä ja hallinnollisia toimenpiteitä, jotka lentoliikenteen harjoittajan on toteutettava lentokoneen ja linnun yhteentörmäyksen johdosta, vaikka se ei aiheuttanut vahinkoa lentokoneelle, pitää asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleessa tarkoitettuina poikkeuksellisina olosuhteina?
- 4) Jos lentokoneen ja linnun yhteentörmäyksen, joka ei kuitenkaan aiheuttanut vahinkoa lentokoneelle, johdosta toteutetut tekniset ja hallinnolliset toimenpiteet ovat asetuksen [N:o 261/2004] johdanto-osan 14 perustelukappaleessa tarkoitettuja poikkeuksellisia olosuhteita, voidaanko kohtuudella edellyttävänä toimenpiteenä vaatia, että lentoliikenteen harjoittaja ottaa lentoja suunnitellessaan huomioon riskin siitä, että lentokoneen ja linnun yhteentörmäyksen johdosta on välttämätöntä toteuttaa tällaisia teknisiä ja hallinnollisia toimenpiteitä, ja että se varaa lentoaikataulussa aikaa näille toimenpiteille?
- 5) Millä tavoin asetuksen [N:o 261/2004] 7 artiklassa säädettyä lentoliikenteen harjoittajan korvausvelvollisuutta on arvioitava, kun viivästys ei aiheudu ainoastaan lentokoneen ja linnun yhteentörmäyksen, joka ei vahingoittanut lentokonetta, johdosta toteutetuista hallinnollisista ja teknisistä toimenpiteistä vaan suurelta osin myös sellaisen teknisen vian korjaamisesta, joka ei liity yhteentörmäykseen?”

## **Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu**

### *Ensimmäinen kysymys*

- 18 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy ensimmäisellä kysymyksellään ennen kaikkea, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, luettuna asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, tulkittava siten, että lentokoneen ja linnun yhteentörmäys kuuluu tässä säännöksessä tarkoitettujen poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan.
- 19 Aluksi on muistutettava, että unionin lainsäätäjän tarkoituksena on ollut mukauttaa asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdassa säädettyjä lentoliikenteen harjoittajan velvollisuuksia niissä tilanteissa, joissa lento peruutetaan tai se viivästyy pitkäaikaisesti eli vähintään kolme tuntia (tuomio Nelson ym., C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, 40 kohta).

- 20 Kyseisen asetuksen johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleessa ja 5 artiklan 3 kohdassa säädetään saman artiklan 1 kohdan säännöksistä poiketen, että lentoliikenteen harjoittajan ei siis tarvitse maksaa matkustajille korvausta asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan mukaisesti, jos se pystyy osoittamaan, että lennon peruutus tai sen saapumisen viivästyminen vähintään kolme tuntia johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu (ks. vastaavasti tuomio 19.11.2009, Sturgeon ym., C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, 69 kohta ja tuomio 31.1.2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, 38 kohta).
- 21 Tältä osin asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 14 perustelukappaleesta ilmenee, että tällaisia olosuhteita saattaa syntyä erityisesti poliittisesti epävakaisissa oloissa, sääolosuhteiden ollessa kyseisen lennon suorittamiseen sopimattomat, turvallisuusriskien ja odottamattomien lentoturvallisuuteen vaikuttavien puutteiden ilmetessä ja lennon suorittavan lentoliikenteen harjoittajan toimintaan vaikuttavissa työtaistelutilanteissa (ks. tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, 21 kohta).
- 22 Unionin tuomioistuin on päättänyt tästä, että asetuksen N:o 261/2004 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 (ks. vastaavasti tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, 23 kohta; tuomio 31.1.2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, 29 kohta ja tuomio 17.9.2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, 36 kohta).
- 23 Käänteisesti unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä käy ilmi, että tällainen poikkeuksellinen olosuhde ei ole lentokoneen tiettyjen osien ennenaikainen toimimattomuus, 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 (ks. vastaavasti tuomio 17.9.2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, 41 ja 43 kohta).
- 24 Tässä tapauksessa lentokoneen ja linnun yhteentörmäys sekä tästä törmäyksestä mahdollisesti aiheutunut vahinko eivät sen vuoksi, että ne eivät ole erottamattomasti sidoksissa koneen toimintajärjestelmään, liity luonteensa tai alkuperänsä vuoksi lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eivätkä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa. Näin ollen kyseistä yhteentörmäystä on pidettävä asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuna poikkeuksellisena olosuhteena.
- 25 Tältä osin ei ole tarpeen tietää, onko yhteentörmäys tosiasiallisesti vahingoittanut asianomaista lentokonetta. Asetukseen N:o 261/2004 sisältyvä matkustajien suojelun korkean tason varmistamisen tavoite, sellaisena kuin se on yksilöity asetuksen johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa, merkitsee, ettei lentoliikenteen harjoittajia tule rohkaista pidättäytymään tällaisen häiriön edellyttämien toimenpiteiden toteuttamisesta asettamalla lentojensa ylläpitämisen ja täsmällisyyden etusijalle lentojen turvallisuuden tavoitteeseen nähden.
- 26 Edellä esitetyn perusteella ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, luettuna asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, on tulkittava siten, että lentokoneen ja linnun yhteentörmäys kuuluu tässä säännöksessä tarkoitettujen poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan.

## *Toinen ja kolmas kysymys*

### Alustavat huomautukset

- 27 Kuten edellä 20 kohdassa on todettu, lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa matkustajille korvausta asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja 7 artiklan mukaisesti, jos se pystyy osoittamaan, että lennon peruutus tai sen saapumisen viivästyminen vähintään kolme tuntia johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.
- 28 Koska kaikki poikkeukselliset olosuhteet eivät siis vapauta vastuusta, on sen, joka aikoo vedota niihin, osoitettava lisäksi, ettei niitä 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 (ks. tuomio 12.5.2011, Eglitis ja Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, 25 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 29 Sen on nimittäin 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 kestävämpiä uhrauksia yrityksensä tuolloiseen kapasiteettiin nähden – välttää sitä, että poikkeukselliset olosuhteet, joihin se joutui, johtivat lennon peruuttamiseen tai saapumisen viivästyminen vähintään kolme tuntia (ks. vastaavasti tuomio 19.11.2009, Sturgeon ym., C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, 61 kohta ja tuomio 12.5.2011, Eglitis ja Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, 25 kohta).
- 30 Unionin tuomioistuin on siis vahvistanut joustavan ja yksilöllistetyn, kohtuudella edellytettävän toimenpiteen käsitteen ja jättänyt kansallisen tuomioistuimen arvioitavaksi, voidaanko lentoliikenteen harjoittajan katsoa asianomaisen asian olosuhteissa toteuttaneen tilanteeseen soveltuvat toimenpiteet (ks. vastaavasti tuomio 12.5.2011, Eglitis ja Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, 30 kohta).
- 31 Edellä esitettyjen seikkojen valossa on siis vastattava toiseen ja kolmanteen kysymykseen, joilla ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee toimenpiteistä, jotka lentoliikenteen harjoittajan on toteutettava vapautuakseen sillä asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan nojalla matkustajia kohtaan olevasta korvausvelvollisuudesta, kun kyseessä on lentokoneen ja linnun yhteentörmäys, josta aiheutuu lennon saapumisen vähintään kolmen tunnin viivästyminen.

### Kolmas kysymys

- 32 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy kolmannella kysymyksellään, jota on syytä tarkastella ensiksi, ennen kaikkea, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, kun se luetaan asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, tulkittava siten, että lennon peruuttaminen tai pitkäaikainen viivästyminen johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, kun peruutus tai viivästyminen johtuu siitä, että lentoliikenteen harjoittaja on käyttänyt valitsemaansa asiantuntijaa suorittamaan linnun kanssa tapahtuneen yhteentörmäyksen edellyttämät turvallisuustarkastukset uudelleen sen jälkeen, kun voimassa olevien säännösten mukaisesti valtuutettu asiantuntija on jo suorittanut ne.
- 33 Ennakkoratkaisupyynnöstä käy ilmi, että linnun kanssa tapahtuneen yhteentörmäyksen jälkeen asianomaiselle Travel Servicen liikennöimälle lentokoneelle tehtiin sen laskeutumisen jälkeen turvallisuustarkastus, jonka suoritti valtuutettu yhtiö, eikä lentokoneessa ilmennyt vahinkoja. Travel Service lähetti kuitenkin paikan päälle teknikon suorittamaan toisen turvallisuustarkastuksen, koska lentokoneen omistaja oli kieltäytynyt tunnustamasta alkuperäisen tarkastuksen suorittaneen yhtiön valtuutusta.

- 34 On todettava, että lentoliikenteen harjoittajan, joka kohtaa erityisen olosuhteen, kuten sen lentokoneen ja linnun yhteentörmäyksen, on toteutettava tilaisuuteen soveltuvat toimenpiteet hyödyntämällä kaikki käytettävissään oleva henkilökunta ja kalusto sekä taloudelliset keinot välttääkseen mahdollisuuksien mukaan lentojensa peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen.
- 35 Vaikka asetus N:o 261/2004 ei vaikuta lentoliikenteen harjoittajien vapauteen käyttää valitsemiaan asiantuntijoita linnun kanssa tapahtuvan yhteentörmäyksen edellyttämien tarkastusten suorittamiseksi, on kuitenkin niin, että kun tällaisen törmäyksen jälkeen tarkastuksen on jo suorittanut sovellettavien säännösten mukaisesti tätä varten valtuutettu asiantuntija, mikä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on tarkistettava, ei voida katsoa, että toinen tarkastus, joka väistämättä johtaa asianomaisen lennon saapumisen vähintään kolmen tunnin viivästymiseen, on tilanteeseen soveltuva toimenpide edellä 28 kohdassa mainitussa oikeuskäytännössä tarkoitettu tavoin.
- 36 Lisäksi ja siltä osin kuin ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että lentokoneen omistaja oli kieltäytynyt tunnustamasta asianomaisen lentokoneen tarkastuksen suorittaneen paikallisen yhtiön valtuutusta, on syytä palauttaa mieleen, 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 rasitus voi näin ollen keventyä tai jopa poistua kokonaan tällaisen korvauksen johdosta (tuomio 17.9.2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, 46 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 37 Edellä esitetyn perusteella kolmanteen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, kun se luetaan asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, on tulkittava siten, että lennon peruuttaminen tai pitkäaikainen viivästyminen ei johdu poikkeuksellisista olosuhteista, kun peruutus tai viivästyminen johtuu siitä, että lentoliikenteen harjoittaja on käyttänyt valitsemaansa asiantuntijaa suorittamaan linnun kanssa tapahtuneen yhteentörmäyksen edellyttämät turvallisuustarkastukset uudelleen sen jälkeen, kun voimassa olevien säännösten mukaisesti valtuutettu asiantuntija on jo suorittanut ne.

#### Toinen kysymys

- 38 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy toisella kysymyksellään ennen kaikkea, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, kun se luetaan yhdessä asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen kanssa, tulkittava siten, että kohtuudella edellytettäviin toimenpiteisiin, jotka lentoliikenteen harjoittajan on toteutettava pienentääkseen linnun kanssa tapahtuvan yhteentörmäyksen riskiä tai jopa poistaakseen tämän riskin, ja vapautuakseen näin velvollisuudestaan maksaa matkustajille korvausta kyseisen asetuksen 7 artiklan nojalla, kuuluvat mainittujen lintujen esiintymistä koskevat ehkäisevän valvonnan toimenpiteet.
- 39 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin mainitsee esimerkkeinä lintujen ääni- ja valokarkottimet, yhteistyön ornitologien kanssa, ja sellaisten alueiden poistamisen, joille linnut tyypillisesti kokoontuvat tai joilla ne lentävät. Unionin tuomioistuimen istunnossa mainittiin lisäksi muita teknisiä laitteita, jotka voidaan asentaa lentokoneeseen.
- 40 Ennakkoratkaisupyynnöstä ja unionin tuomioistuimessa käydystä keskustelusta on myös ilmennyt, että lintuja koskeva ehkäisevä valvonta voi olla lentoliikenteen eri toimijoiden, joita ovat muun muassa lentoliikenteen harjoittajat, lentoasemien pitäjät ja jäsenvaltioiden lennonjohtajat, tehtävä.
- 41 Toiseen kysymykseen on vastattava tässä asiayhteydessä.



- 42 Kuten asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdasta, kun se luetaan yhdessä asetuksen johdanto-osan seitsemännen perustelukappaleen kanssa, ilmenee, lentoliikenteen harjoittajan itse on toteutettava kohtuudella edellytettävät toimenpiteet lentojen pitkäaikaisen viivästymisen ja peruuttamisen välttämiseksi.
- 43 Tästä seuraa, että sen arvioimiseksi, onko lentoliikenteen harjoittaja tosiasiallisesti toteuttanut tarvittavat ehkäisevät toimenpiteet pienentääkseen riskiä mahdollisista yhteentörmäyksistä lintujen kanssa tai jopa poistaakseen nämä riskit vapautuakseen velvollisuudestaan maksaa matkustajille korvausta kyseisen asetuksen 7 artiklan nojalla, 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.
- 44 Sen yksilöllistetyn tarkastelun puitteissa, joka kansallisen tuomioistuimen on edellä 30 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaisesti suoritettava, sen on ensiksi arvioitava erityisesti tekniseltä ja hallinnolliselta kannalta, oliko asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan pääasiassa kyseessä olevien kaltaisissa olosuhteissa tosiasiallisesti mahdollista toteuttaa suoraan tai välillisesti ehkäiseviä toimenpiteitä linnun kanssa tapahtuvan yhteentörmäyksen riskin pienentämiseksi tai jopa sen ehkäisemiseksi.
- 45 Jos näin ei ollut, lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa matkustajille korvausta asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan nojalla.
- 46 Siinä tapauksessa, että asianomainen lentoliikenteen harjoittaja voi tosiasiallisesti toteuttaa tällaisia toimenpiteitä, kansallisen tuomioistuimen on sitten edellä 29 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaisesti varmistauduttava siitä, että kyseiset toimenpiteet eivät merkitse sille kestävämmiä uhrauksia yrityksensä kapasiteettiin nähden.
- 47 Jos asianomainen lentoliikenteen harjoittaja voi toteuttaa tällaiset toimenpiteet ilman, että ne merkitsevät sille kestävämmiä uhrauksia yrityksensä kapasiteettiin nähden, sen on osoitettava, että nämä toimenpiteet tosiasiallisesti toteutettiin sen lennon osalta, johon yhteentörmäys linnun kanssa vaikutti.
- 48 Edellä esitetystä seuraa, että toiseen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, kun se luetaan asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, on tulkittava siten, että kohtuudella edellytettäviin toimenpiteisiin, jotka lentoliikenteen harjoittajan on toteutettava pienentääkseen linnun kanssa tapahtuvan yhteentörmäyksen riskiä tai jopa poistaakseen tämän riskin ja vapautuakseen näin velvollisuudestaan maksaa matkustajille korvausta kyseisen asetuksen 7 artiklan nojalla, kuuluvat mainittujen lintujen esiintymistä koskevat ehkäisevän valvonnan toimenpiteet sillä edellytyksellä, että kyseisen lentoliikenteen harjoittajan on tosiasiallisesti mahdollista erityisesti tekniseltä ja hallinnolliselta kannalta toteuttaa tällaiset toimenpiteet, että nämä toimenpiteet eivät merkitse sille kestävämmiä uhrauksia yrityksensä kapasiteettiin nähden ja että mainittu lentoliikenteen harjoittaja on osoittanut, että nämä toimenpiteet tosiasiallisesti toteutettiin sen lennon osalta, jota lintutörmäys koski; ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on varmistuttava siitä, että nämä edellytykset täyttyvät.

#### *Viides kysymys*

- 49 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy viidennellä kysymyksellään, jota on syytä tarkastella seuraavaksi, ennen kaikkea, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, kun se luetaan asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, tulkittava siten, että siinä tapauksessa, että lennon saapumisen vähintään kolmen tunnin viivästyminen, joka ei johdu pelkästään poikkeuksellisesta olosuhteesta, jota ei olisi voitu välttää tilanteeseen soveltuvilla toimenpiteillä ja johon lentoliikenteen harjoittaja on kohdistanut kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet sen seurausten välttämiseksi,

vaan myös toisesta tähän ryhmään kuulumattomasta olosuhteesta, ensimmäisestä olosuhteesta johtunut viivästyminen on vähennettävä asianomaisen lennon saapumisen kokonaisviivästyemisestä sen ratkaisemiseksi, onko tämän lennon saapumisen viivästyemisestä maksettava kyseisen asetuksen 7 artiklassa tarkoitettua korvausta.

- 50 Pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa, jossa lennon saapumisen vähintään kolmen tunnin viivästyminen ei johdu pelkästään poikkeuksellisesta olosuhteesta, vaan myös toisesta, tähän ryhmään kuulumattomasta olosuhteesta, kansallisen tuomioistuimen on ratkaistava, onko siltä osin kuin kyse on viivästyksen osasta, jonka lentoliikenteen harjoittaja väittää johtuneen poikkeuksellisesta olosuhteesta, viimeksi mainittu esittänyt näyttöä siitä, että kyseinen viivästyksen osa oli johtunut poikkeuksellisesta olosuhteesta, jota ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu, ja lentoliikenteen harjoittaja on kohdistanut kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet sen seurausten välttämiseksi. Jos näin on, kansallisen tuomioistuimen on vähennettävä lennon saapumisen kokonaisviivästyemisestä tästä poikkeuksellisesta olosuhteesta johtuva viivästyminen.
- 51 Sen ratkaisemiseksi, onko tällaisessa tilanteessa lennon saapumisen viivästyisestä suoritettava asetuksen N:o 261/2004 7 artiklassa tarkoitettu korvaus, kansallisen tuomioistuimen on siis otettava huomioon ainoastaan viivästyminen, joka johtuu seikasta, joka ei ole poikkeuksellinen olosuhde, ja viivästyisestä suoritetaan korvaus vain, jos sen kesto on vähintään kolme tuntia asianomaisen lennon saapussa.
- 52 Jos sen sijaan ilmenee, että siltä osin kuin kyse on viivästyksen siitä osasta, jonka lentoliikenteen harjoittaja väittää johtuneen poikkeuksellisesta olosuhteesta, tämän viivästyksen alkuperä on poikkeuksellinen olosuhde, johon ei ole kohdistettu edellä 50 kohdassa tarkoitettujen vaatimusten mukaisia toimenpiteitä, lentoliikenteen harjoittaja ei voi vedota tällaiseen olosuhteeseen ja vähentää asianomaisen lennon saapumisen kokonaisviivästyemisestä tästä poikkeuksellisesta olosuhteesta johtuvaa viivästyistä.
- 53 Sen arvioimiseksi, onko tällaisessa tilanteessa sovellettava asetuksen N:o 261/2004 7 artiklaa, kansallisen tuomioistuimen on otettava huomioon paitsi viivästyminen, joka ei johdu olosuhteesta, joka ei ole luonteeltaan poikkeuksellinen, myös viivästyminen, joka johtuu poikkeuksellisesta olosuhteesta, johon ei ole kohdistettu mainittujen vaatimusten mukaisia toimenpiteitä.
- 54 Kaikki edellä esitetty huomioon ottaen viidenteen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, kun se luetaan asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, on tulkittava siten, että siinä tapauksessa, että lennon saapumisen vähintään kolmen tunnin viivästyminen, joka ei johdu pelkästään poikkeuksellisesta olosuhteesta, jota ei olisi voitu välttää tilanteeseen soveltuville toimenpiteillä ja johon lentoliikenteen harjoittaja on kohdistanut kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet sen seurausten välttämiseksi, vaan myös toisesta tähän ryhmään kuulumattomasta olosuhteesta, ensimmäisestä olosuhteesta johtunut viivästyminen on vähennettävä asianomaisen lennon saapumisen kokonaisviivästyemisestä sen ratkaisemiseksi, onko tämän lennon saapumisen viivästyemisestä maksettava kyseisen asetuksen 7 artiklassa tarkoitettua korvausta.

#### *Neljäs kysymys*

- 55 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy neljännellä kysymyksellään, jota on tarkasteltava lopuksi, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, kun se luetaan asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, tulkittava siten, että lentoliikenteen harjoittajan, jonka lentokone on joutunut yhteentörmäykseen linnun kanssa, on sen kohtuudella toteutettavaksi kuuluvien toimenpiteiden osana lentojensa suunnittelun yhteydessä varattava riittävä aika vaadittavien turvallisuustarkastusten toteuttamiseen.

- 56 Käsiteltävässä asiassa on todettava, että ennakkoratkaisupyynnön esittäneen tuomioistuimen esittämästä tosiseikkojen kuvauksesta ei käy millään tavoin ilmi, että riidanalaisen lennon saapumisen viivästyminen vähintään kolme tuntia voisi perustua siihen, että asianomainen lentoliikenteen harjoittaja ei mahdollisesti olisi varannut riittävää aikaa vaadittavien turvallisuustarkastusten toteuttamiseen.
- 57 Vakiintuneessa oikeuskäytännössä on todettu, että vaikka ennakkoratkaisumenettelyssä noudatettavan toimivallanjaon perusteella yksinomaan kansallisen tuomioistuimen asiana on määrittää niiden kysymysten kohde, jotka se haluaa esittää unionin tuomioistuimelle, unionin tuomioistuin voi kuitenkin kieltäytyä vastaamasta ennakkoratkaisukysymykseen erityisesti, jos sille esitetty ongelma on luonteeltaan hypoteettinen taikka jos unionin tuomioistuimella ei ole tiedossaan niitä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja, jotka ovat tarpeen, jotta se voisi antaa hyödyllisen vastauksen sille esitettyyn kysymykseen (ks. vastaavasti tuomio 17.3.2016, *Aspiro*, C-40/15, EU:C:2016:172, 17 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 58 Asia on näin tässä tapauksessa.
- 59 Neljänteen kysymykseen ei näin ollen ole tarpeen vastata.

### Oikeudenkäyntikulut

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

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

- 1) **Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästyksen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, kun se luetaan asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, on tulkittava siten, että lentokoneen ja linnun yhteentörmäys kuuluu tässä säännöksessä tarkoitettun poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan.**
- 2) Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, kun se luetaan asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, on tulkittava siten, että lennon peruuttaminen tai pitkäaikainen viivästyminen ei johdu poikkeuksellisista olosuhteista, kun peruutus tai viivästyminen johtuu siitä, että lentoliikenteen harjoittaja on käyttänyt valitsemaansa asiantuntijaa suorittamaan linnun kanssa tapahtuneen yhteentörmäyksen edellyttämät turvallisuustarkastukset uudelleen sen jälkeen, kun voimassa olevien säännösten mukaisesti valtuutettu asiantuntija on jo suorittanut ne.
- 3) Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, kun se luetaan asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, on tulkittava siten, että kohtuudella edellytettäviin toimenpiteisiin, jotka lentoliikenteen harjoittajan on toteutettava pienentääkseen linnun kanssa tapahtuvan yhteentörmäyksen riskiä tai jopa poistaakseen tämän riskin ja vapautuakseen näin velvollisuudestaan maksaa matkustajille korvausta kyseisen asetuksen 7 artiklan nojalla, kuuluvat mainittujen lintujen esiintymistä koskevat ehkäisevän valvonnan toimenpiteet sillä edellytyksellä, että kyseisen lentoliikenteen harjoittajan on tosiasiallisesti mahdollista erityisesti tekniseltä ja hallinnolliselta kannalta toteuttaa tällaiset toimenpiteet,

**että nämä toimenpiteet eivät merkitse sille kestäättömiä uhrauksia yrityksensä kapasiteettiin nähden ja että mainittu lentoliikenteen harjoittaja on osoittanut, että nämä toimenpiteet tosiasiallisesti toteutettiin sen lennon osalta, jota lintutörmäys koski; ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on varmistuttava siitä, että nämä edellytykset täyttyvät.**

- 4) **Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, kun se luetaan asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, on tulkittava siten, että siinä tapauksessa, että lennon saapumisen vähintään kolmen tunnin viivästyminen, joka ei johdu pelkästään poikkeuksellisesta olosuhteesta, jota ei olisi voitu välttää tilanteeseen soveltuvilla toimenpiteillä ja johon lentoliikenteen harjoittaja on kohdistanut kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet sen seurausten välttämiseksi, vaan myös toisesta tähän ryhmään kuulumattomasta olosuhteesta, ensimmäisestä olosuhteesta johtunut viivästyminen on vähennettävä asianomaisen lennon saapumisen kokonaisviivästyisestä sen ratkaisemiseksi, onko tämän lennon saapumisen viivästyisestä maksettava kyseisen asetuksen 7 artiklassa tarkoitettua korvausta.**

Allekirjoitukset