



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (neljäs jaosto)

26 päivänä kesäkuuta 2019*

Ennakkoratkaisupyyntö – Lentoliikenne – Asetus (EY) N:o 261/2004 – 5 artiklan 3 kohta –
Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen
viivästymisen johdosta annettava korvaus – Ulottuvuus – Vapautuminen korvausvelvollisuudesta –
Poikkeuksellisten olosuhteiden käsite – Lentoaseman kiitotiellä oleva polttoaine

Asiassa C-159/18,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka juge de paix du
troisième canton de Charleroi (Charleroin kolmannen kantonin rauhantuomioistuin, Belgia) on
esittänyt 31.1.2018 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 27.2.2018,
saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

André Moens

vastaan

Ryanair Ltd,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (neljäs jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja M. Vilaras sekä tuomarit K. Jürimäe, D. Šváby
(esittelevä tuomari), S. Rodin ja N. Piçarra,

julkisasiamies: E. Tanchev,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- André Moens, edustajanaan N. Leys, advocaat,
- Ryanair Ltd, edustajanaan C. Price, avocat,
- Saksan hallitus, asiamiehinään aluksi T. Henze, M. Hellmann ja A. Berg, sittemmin M. Hellmann ja
A. Berg,
- Puolan hallitus, asiamiehenään B. Majczyna,
- Euroopan komissio, asiamiehinään J. Hottiaux ja N. Yerrell,

* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

kuultuaan julkisasiamiehen 19.12.2018 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 André Moens ja lentoliikenteen harjoittaja Ryanair Ltd ja jossa on kyse viimeksi mainitun kieltäytymisestä suorittaa korvausta kyseiselle matkustajalle, jonka lento on viivästynyt pitkäaikaisesti.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

- 3 Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(14) [Eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn] yleissopimuksen [(Montrealin yleissopimus) (EYVL 2001, L 194, s. 39)] 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 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 viivästyksiä tai peruutuksia.”
- 4 Kyseisen asetuksen 5 artiklassa, jonka otsikko on ”Peruuttaminen”, 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;

– –”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

- 6 André Moens varasi Ryanairilta lennon Trevisosta (Italia) Charleroihin (Belgia).
- 7 Tämä lento toteutettiin 21.12.2015, ja se saapui perille 4 tuntia ja 23 minuuttia myöhässä; kyseisen myöhästymisen taustalla oli se, että eräällä Trevison lentoaseman kiitotiellä oli polttoainetta, mikä johti mainitun kiitotien sulkemiseen yli kahden tunnin ajaksi ja näin ollen kyseessä olevan lennon suorittamiseen tarkoitettua lentokoneen lähdön lykkääntymiseen.
- 8 Tämän yli kolmen tunnin pituisen viivästymisen vuoksi Moens vaati Ryanairia maksamaan asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa, luettuna yhdessä kyseisen asetuksen 7 artiklan 1 kohdan a alakohdan kanssa, säädetyn 250 euron suuruisen korvauksen.
- 9 Koska Ryanair kieltäytyi hyväksymästä tätä vaatimusta sillä perusteella, että asianomaisen lennon pitkäaikainen viivästyminen johtui asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua poikkeuksellisesta olosuhteesta, Moens saattoi asian juge de paix du troisième canton de Charleroi (Charleroin kolmannen kantonin rauhantuomioistuimelle, Belgia) käsiteltäväksi saadakseen vaaditun korvauksen.
- 10 Kyseinen tuomioistuin pohtii siis, voidaanko sitä tällaisen viivästymisen taustalla olevaa seikkaa, että yhdellä Trevison lentoaseman kiitotiellä on ollut polttoainetta, pitää kyseisessä säännöksessä tarkoitettuna poikkeuksellisenä olosuhteena.
- 11 Tässä tilanteessa juge de paix du troisième canton de Charleroi päätti lykätä asian käsittelyä ja 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 tarkoitettua tapahtuman käsitteen alaan vai [asetuksen N:o 261/2004] johdanto-osan 14 perustelukappaleessa tarkoitettua 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 [asetuksen N:o 261/2004] 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 poikkeuksellisenä olosuhteena, onko tästä pääteltävä, että kyse on lentoliikenteen harjoittajan kannalta poikkeuksellisesta olosuhteesta, jota ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu?”

Kysymysten tarkastelu

Ensimmäinen ja toinen kysymys

- 12 Aluksi on todettava, ettei ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämistä tiedoista ilmene, että pääasiassa kyseessä olevan lennon pitkäaikaisen viivästymisen taustalla ollut lähtökiitotielle valunut polttoaine oli peräisin kyseisen lennon toteuttaneen lentoliikenteen harjoittajan eli Ryanairin ilma-aluksesta.
- 13 Ensimmäinen ja toinen kysymys, joita on arvioitava yhdessä, on siis ymmärrettävä siten, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, luettuna kyseisen asetuksen johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleen valossa, tulkittava siten, että se, että lentoaseman kiitotiellä on polttoainetta, minkä johdosta kiitotie on suljettu ja näin ollen lento on viivästynyt pitkäaikaisesti kyseiseltä lentoasemalta lähdettäessä tai sinne saavuttaessa, kuuluu kyseisessä säännöksessä tarkoitettujen poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan, kun kyseessä oleva polttoaine ei ole peräisin tuon lennon toteuttaneen lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksesta.
- 14 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 4.5.2017, Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, 19 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 15 Kyseisen asetuksen johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleessa ja 5 artiklan 3 kohdassa säädetään kyseisen artiklan 1 kohdan säännöksistä poiketen, että lentoliikenteen harjoittaja vapautuu siten sillä asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan nojalla matkustajia kohtaan olevasta korvausvelvollisuudesta, jos se pystyy osoittamaan, että lennon peruuttaminen tai sen saapumisen viivästyminen vähintään kolme tuntia johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu, tai kun tällainen olosuhde ilmenee, että se on toteuttanut tilanteeseen soveltuvat toimenpiteet hyödyntämällä kaiken käytettävissään olevan henkilökunnan ja kaluston sekä taloudelliset keinot välttääkseen asianomaisen lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen (tuomio 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, 19 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 16 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan 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, ja nämä kaksi edellytystä ovat kumulatiivisia (tuomio 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, 20 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 17 Tältä osin on huomautettava, että kyseisessä säännöksessä tarkoitetuksi poikkeukselliseksi olosuhteeksi luonnehtiminen on tehtävä ottamalla huomioon pelkästään asianomaisen lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen taustalla oleva olosuhde, ilman että on tarpeen arvioida etukäteen, ja kuten ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin näyttää katsovan, onko mainittu olosuhde 22.12.2008 annetun tuomion Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) 22 kohdassa tarkoitettu ”tapahtuma”.

- 18 Siltä osin kuin on kyse siitä, kuuluuko se, että lentoaseman kiitotiellä on polttoainetta, minkä johdosta kiitotie on suljettu ja näin ollen lento on viivästynyt pitkäaikaisesti kyseiseltä lentoasemalta lähdettäessä tai sinne saavuttaessa, mainitussa säännöksessä tarkoitettujen poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan, kun kyseessä oleva polttoaine ei ole peräisin tuon lennon toteuttaneen lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksesta, on huomautettava, että tällaisen olosuhteen ei määritelmän mukaan voida katsoa olevan erottamattomasti sidoksissa sen ilma-aluksen toimintaan, jolla kyseinen lento on toteutettu (ks. analogisesti tuomio 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, 24 kohta).
- 19 Tällaisen olosuhteen ei siis voida luonteensa tai alkuperänsä vuoksi katsoa liittyvän asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen (ks. analogisesti tuomio 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, 26 kohta).
- 20 Se ei myöskään ole asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa siltä osin kuin kiitoteiden kunnossapito ei kuulu sen toimivaltaan (ks. vastaavasti tuomio 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, 26 kohta) ja toimivaltaisten lentoasemaviranomaisten tekemä päätös lentoaseman kiitoteiden sulkemisesta sitoo lentoliikenteen harjoittajia.
- 21 Näin ollen se, että lentoaseman kiitotiellä on polttoainetta, minkä johdosta kiitotie on suljettu ja lento on näin ollen viivästynyt pitkäaikaisesti, on luonnehdittava asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuksi poikkeukselliseksi olosuhteeksi.
- 22 Edellä esitettyjen seikkojen perusteella ensimmäiseen ja toiseen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, luettuna kyseisen asetuksen johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleen valossa, on tulkittava siten, että se, että lentoaseman kiitotiellä on polttoainetta, minkä johdosta kiitotie on suljettu ja näin ollen lento on viivästynyt pitkäaikaisesti kyseiseltä lentoasemalta lähdettäessä tai sinne saavuttaessa, kuuluu kyseisessä säännöksessä tarkoitettujen poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan, kun kyseessä oleva polttoaine ei ole peräisin tuon lennon toteuttaneen lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksesta.

Kolmas kysymys

- 23 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kolmannella kysymyksellään lähinnä, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, luettuna kyseisen asetuksen johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleen valossa, tulkittava siten, että se, että lentoaseman kiitotiellä on polttoainetta, minkä johdosta kiitotie on suljettu, – ja minkä on osoitettu merkitsevän poikkeuksellista olosuhdetta – on katsottava kyseisessä säännöksessä tarkoitetuksi olosuhteeksi, jota ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.
- 24 Tältä osin on huomautettava, että – kuten tämän tuomion 15 kohdasta ilmenee – lentoliikenteen harjoittaja vapautuu sillä asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja 7 artiklan nojalla matkustajia kohtaan olevasta korvausvelvollisuudesta, jos se pystyy osoittamaan, että lennon peruuttaminen tai sen saapumisen viivästyminen vähintään kolme tuntia johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.
- 25 Koska kaikki poikkeukselliset olosuhteet eivät siis vapauta korvausvelvollisuudesta, on sen, joka aikoo vedota niihin, osoitettava, 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 (tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, 28 kohta).

- 26 Sen on siten osoitettava, että vaikka se on hyödyntänyt kaiken käytettävissään olevan henkilökunnan ja kaluston sekä taloudelliset keinot, 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 viivästymiseen vähintään kolme tuntia (tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, 29 kohta).
- 27 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 (tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, 30 kohta), samalla kun se on todennut, että 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).
- 28 Käsiteltävässä asiassa – kuten julkisasiamies lähinnä huomauttaa ratkaisuehdotuksensa 35 ja 36 kohdassa – lentoliikenteen harjoittajan, joka on tilanteessa, jossa lentoasemaviranomaiset ovat tehneet päätöksen lentoaseman lähtökiitotien sulkemisesta, on noudatettava tätä päätöstä ja odotettava kyseisten viranomaisten päätöstä kiitotien uudelleen avaamisesta tai mitä tahansa vaihtoehtoisia toimenpiteitä. Pääasiassa kyseessä olevan kaltaisella lentoliikenteen harjoittajalla ei siis ole mahdollisuutta toteuttaa mahdollisia kohtuudella edellytettäviä toimenpiteitä välttääkseen kyseessä olevan poikkeuksellisen olosuhteen.
- 29 Edellä esitetyistä seikoista seuraa, että kolmanteen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, luettuna kyseisen asetuksen johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleen valossa, on tulkittava siten, että se, että lentoaseman kiitotiellä on polttoainetta, minkä johdosta kiitotie on suljettu, – ja minkä on osoitettu merkitsevän poikkeuksellista olosuhdetta – on katsottava kyseisessä säännöksessä tarkoitetuksi olosuhteeksi, jota ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.

Oikeudenkäyntikulut

- 30 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 (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 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, luettuna kyseisen asetuksen johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleen valossa, on tulkittava siten, että se, että lentoaseman kiitotiellä on polttoainetta, minkä johdosta kiitotie on suljettu ja näin ollen lento on viivästynyt pitkäaikaisesti kyseiseltä lentoasemalta lähdettäessä tai sinne saavuttaessa, kuuluu kyseisessä säännöksessä tarkoitettujen poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan, kun kyseessä oleva polttoaine ei ole peräisin tuon lennon toteuttaneen lentoliikenteen harjoittajan ilma-alueesta.**

- 2) Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, luettuna kyseisen asetuksen johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleen valossa, on tulkittava siten, että se, että lentoaseman kiitotiellä on polttoainetta, minkä johdosta kiitotie on suljettu, – ja minkä on osoitettu merkitsevän poikkeuksellista olosuhdetta – on katsottava kyseisessä säännöksessä tarkoitetuksi olosuhteeksi, jota ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.

Allekirjoitukset