

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kolmas jaosto)

12 päivänä toukokuuta 2011 *

Asiassa C-294/10,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Augstākās Tiesas Senāts (Latvia) on esittänyt 9.6.2010 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 15.6.2010, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Andrejs Eglītis ja

Edvards Ratnieks

vastaan

Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija,

Air Baltic Corporation AS :n

osallistuessa asian käsittelyyn,

* Oikeudenkäyntikieli: latvia.

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kolmas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja K. Lenaerts sekä tuomarit D. Šváby, R. Silva de Lapuerta, E. Juhász ja J. Malenovský (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: E. Sharpston,
kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija, asiamiehenään J. Pūce,
- Puolan hallitus, asiamiehenään K. Rokicka,
- Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus, asiamiehenään L. Seeboruth,
- Euroopan komissio, asiamiehinään A. Sauka ja K. Simonsson,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

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 L 46, s. 1) 5 artiklan 3 kohdan ja 6 artiklan 1 kohdan tulkintaa.
- ² Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat yhtäältä Andrejs Eglītis ja Edvards Ratnieks, kaksi matkustajaa lennolla Kööpenhamina–Riika, ja toisaalta lentoyhtiö Air Baltic Corporation AS (jäljempänä Air Baltic), ja joka on saatettu vireille tämän jälkimmäisen kieltäytyttyä maksamasta korvauksia matkustajille, joiden lento BT 140, joka piti lentää 14.7.2006, oli peruutettu.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

- 3 Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan ensimmäisessä ja toisessa 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.

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

- 4 Kyseisen asetuksen johdanto-osan 13–15 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(13) Matkustajilla, joiden lennot peruutetaan, olisi oltava mahdollisuus joko saada lippujen hinta takaisin tai saada uudelleenreititys tyydyttävissä olosuhteissa, ja heistä olisi huolehdittava asianmukaisesti heidän odottaessaan myöhempää lentoa.

(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

epāvakaissa 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 viivästyket tai peruutukset.”

- 5 Saman asetuksen 5 artiklan, jonka otsikkona on ”Peruuttaminen”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jos lento peruutetaan:

- a) lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle apua 8 artiklan mukaisesti; ja
- b) lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle apua 9 artiklan 1 kohdan a alakohdan ja 2 kohdan mukaisesti sekä uudelleenreitityksen osalta, kun uuden lennon kohtuuden mukaan odotettavissa oleva lähtöaika on vähintään peruutetulle lennolle aikataulun mukaista lähtöaikaa seuraava päivä, 9 artiklan 1 kohdan b alakohdassa ja 9 artiklan 1 kohdan c alakohdassa määritettyä apua;

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

i) matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta vähintään kaksi viikkoa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa, tai

ii) matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta vähintään seitsemän päivää ja enintään kaksi viikkoa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja tarjottu uudelleenreititystä, jonka mukaan hänen olisi lähdettävä korkeintaan kaksi tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa tai hän saapuisi määräpaikkaan alle neljä tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin, tai

iii) matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta alle seitsemän päivää ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja tarjottu uudelleenreititystä, jonka mukaan hänen olisi lähdettävä korkeintaan tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa tai hän saapuisi määräpaikkaan alle kaksi tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin.”

6 Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

”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 Saman asetuksen 6 artiklan, jonka otsikkona on ”Viivästyminen”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”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 alakohtaa,

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.”

- 8 Kyseisen asetuksen 7 artiklan, jonka otsikkona on ”Oikeus korvaukseen”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

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

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

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

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

- 9 Ruotsin ilmatila Malmön alueella suljettiin 14.7.2006 kello 20.30 lähtien sähkökatkosten aiheuttamien tutka- ja lennonjohtojärjestelmän häiriöiden vuoksi. Kyseisenä päivänä Air Balticin lennon Kööpenhaminasta Riikaan piti lähteä kello 20.35.
- 10 Matkustajat nousivat koneeseen ja pysyivät siellä lähtöä odottaen hieman yli kaksi tuntia eli noin kello 22.45:een saakka. Kello 22.45 matkustajille ilmoitettiin, että lento oli peruutettu ja heitä pyydettiin näin ollen poistumaan koneesta.
- 11 Koska kaksi matkustajaa eli Eglītis ja Ratnieks katsoivat, että heillä oli oikeus saada korvausta Air Balticilta heidän lentonsa peruuttamisen vuoksi, he saattoivat asian Patērētāju tiesību aizsardzības centrsin (kuluttajariitalautakunta) käsiteltäväksi.
- 12 Kuluttajariitalautakunta hylkäsi heidän valituksensa. Tämä päätös pysytettiin Latvijas Republikas Ekonomikas ministrijan (Latvian tasavallan talousministeriö, jäljempänä ministeriö) 22.3.2007 tekemällä päätöksellä.
- 13 Pääasian valittajat valittivat tästä ministeriön päätöksestä ensin Administratīvā rajona tiesaan (alueellinen hallintotuomioistuin) ja sitten Administratīvā apgabaltiesaan (muutoksenhakutuomioistuin hallintoasioissa). Koska heidän valituksensa hylättiin, he tekivät kassaatiovalituksen ennakkoratkaisua pyytäneeseen tuomioistuimeen.
- 14 Kuluttajariitalautakunta ja ministeriö ja sittemmin ensimmäisen oikeusasteen hallintotuomioistuin ja muutoksenhakutuomioistuin katsoivat, ettei asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdan perusteella Air Balticin velvollisuutena ollut maksaa

valittajille korvausta, koska lennon oli katsottava peruuntuneen poikkeuksellisissa, tämän lentoyhtiön tahdosta riippumattomissa olosuhteissa.

- 15 Pääasian valittajat väittävät puolestaan, ettei lennon peruuntumisen syy ollut Ruotsin ilmatilan sulkeminen vaan tämän lennon miehistön sallitun työajan päättyminen. He eivät kiistä sitä, että Ruotsin ilmatilan sulkeminen sähkökatkosten vuoksi voidaan luokitella poikkeukselliseksi olosuhteiksi, joita lentoyhtiö ei voi hallita. Heidän mukaansa tämä tapahtuma selittää kuitenkin yksinomaan lennon alkuperäisen viivästyksen kello 20.35:n ja 22.45:n välillä. Päätös lennon peruuttamisesta tehtiin heidän mukaansa kello 22.45, koska miehistön sallittu palvelusaika ei riittänyt koko tämän lennon suorittamiseen.
- 16 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuim katsoo puolestaan, että on mahdollista katsoa, että lennon aikataulun mukaisena lähtöaikana kello 20.35 vallitsivat sellaiset poikkeukselliset olosuhteet eli käsiteltävässä asiassa Malmön alueen ilmatilan sulkeminen, joita lentoliikenteen harjoittaja ei voinut välttää. Se lisää kuitenkin, ettei lentoliikenteen harjoittajilla yleisesti ottaen ole tapana peruuttaa lentoja aina, kun kone ei pääse lähtemään täsmälleen aikataulunsa mukaisesti. Se väittää, että kun otetaan huomioon lentoliikennetoimintaan liittyvät erityispiirteet, jotka johtuvat siitä, että matkustajien on vaikea löytää vaihtoehtoisia lentoja tai turvautua muihin kuljetusmuotoihin tai reitteihin, ja siitä, etteivät lentoyhtiöt voi järjestää resurssejaan uudelleen varsinkaan kotilentoasemansa ulkopuolella, lentoliikenteen harjoittaja ja lentoasema pyrkivät tavanomaisesti mahdollisuuksien mukaan kuitenkin varmistamaan suunnitellun lennon.
- 17 Kyseinen tuomioistuim pohtii tässä tilanteessa, onko se, että asianomainen lento ei voinut lähteä täsmälleen aikataulun mukaisesti, riittävä syy päättää peruuttaa se. Se pohdii erityisesti, voisivatko poikkeukselliset olosuhteet oikeuttaa lennon peruuttamisen,

jos lähtö viivästyy aikataulun mukaisesta ajasta vain vähän kyseisten olosuhteiden vuoksi.

- 18 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii näin ollen, että kun asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa säädetään, ettei lentoliikenteen harjoittajan tarvitse maksaa matkustajille korvausta, jos se on toteuttanut kaikki kohtuudella edellyttävät toimenpiteet poikkeuksellisten olosuhteiden välttämiseksi, kuuluuko tämän lentoliikenteen harjoittajan näihin toimenpiteisiin velvollisuus järjestää resurssinsa, joihin miehistöt kuuluvat, siten, että se voi toteuttaa lennot tietyn ajan kuluessa tällaisten olosuhteiden ilmaantuessa.
- 19 Tästä "tietyn ajan" määritelmästä pääasian valittajat katsovat, että on varattava riittävät resurssit, jotta lento voidaan toteuttaa vähintään kahden tunnin sisällä alkupe-
räisestä aikataulun mukaisesta lähtöajasta. Tässä yhteydessä niiden perusteluissa en-
nakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa tukeuduttiin asetuksen N:o 261/2004
säännöksiin, joissa vahvistetaan lentoliikenteen harjoittajien velvollisuudet viivästy-
mistapauksissa. Asetuksen N:o 261/2004 6 artiklan 1 kohdan a alakohdassa sääde-
tään, että kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja arvioi olevan todennä-
köistä, että lento viivästyy aikataulun mukaisesta lähtöajastaan vähintään kaksi tuntia
lentojen osalta, joiden pituus on enintään 1 500 kilometriä, sen on tarjottava matkus-
tajille tässä asetuksessa säädettyä apua. Ne päättelevät tästä, että kahden tunnin vii-
västyminen on tässä tapauksessa "tavallista", eli se, ettei lentoa voida toteuttaa kahden
tunnin kuluessa, ei itsessään ole lennon peruuttamiseen oikeuttava olosuhde.
- 20 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo puolestaan, ettei asetuksen
N:o 261/2004 6 artiklan 1 kohdan ensisijainen tarkoitus ole säännellä näitä kysymyk-
siä pääasian valittajien ehdottamassa merkityksessä, mutta ei voida sulkea pois sitä,
että tätä säännöstä voidaan käyttää kyseisen asetuksen 5 artiklan 3 kohdan systemaat-
tiseen tulkintaan.

- 21 Tässä tilanteessa Augstākās Tiesas Senāts on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

- ”1) Onko [asetuksen N:o 261/2004] 5 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että lentoliikenteen harjoittajalla on, jotta sen voitaisiin katsoa toteuttaneen kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet poikkeuksellisten olosuhteiden välttämiseksi, velvollisuus suunnitella resurssinsa hyvissä ajoin siten, että aiottu lento pystytään toteuttamaan sen jälkeen, kun odottamattomasti syntyneet poikkeukselliset olosuhteet ovat poistuneet, toisin sanoen jonakin tiettyä ajankohtana aikataulun mukaisen lähtöajan jälkeen?
- 2) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, sovelletaanko asetuksen [N:o 261/2004] 6 artiklan 1 kohtaa sellaisen ajallisen liikkumavaran määrittämiseksi, joka lentoliikenteen harjoittajan on resurssiansa käyttöä kyseisenä ajankohdana suunnitellessaan varattava mahdollisena ennakoitavissa olevana viivästymisenä poikkeuksellisten olosuhteiden ilmaantuessa?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

- 22 Kahdella kysymyksellään, joita on tarkasteltava yhdessä, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että lentoliikenteen harjoittajan velvollisuutena on niinä kohtuudella edellytettävänä toimenpiteinä, jotka sen on toteutettava poikkeuksellisten olosuhteiden välttämiseksi, suunniteltava resurssinsa hyvissä ajoin, jotta sillä on käytössään tietty ajallinen liikkumavara aikataulun mukaisen lähtöajan jälkeen niin, että se voi mahdollisesti suorittaa lennon poikkeuksellisten olosuhteiden päätyttyä.

Se pohtii erityisesti, voidaanko tämä ajallinen liikkumavara määrittää asetuksen N:o 261/2004 6 artiklan 1 kohdan perusteella.

- 23 Aluksi on todettava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdassa säädetään, että jos lento peruutetaan, lentoliikenteen harjoittajan on tässä kohdassa vahvistetuin edellytyksin tarjottava asianomaisille matkustajille ensinnäkin apua tämän asetuksen 8 artiklan mukaisesti eli oikeus kulukorvaukseen tai uudelleenreititykseen, toiseksi vastattava ateriointi-, majoitus- ja puhelukustannuksista tämän saman asetuksen 9 artiklan mukaisesti ja kolmanneksi maksettava kiinteämääräinen korvaus kyseisen asetuksen 7 artiklassa säädetyn mukaisesti, jos matkustajille ei ole ilmoitettu hyvissä ajoin lennon peruuttamisesta.
- 24 Kyseisen asetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaan poikkeuksena saman artiklan 1 kohdan säännöksiin lentoliikenteen harjoittaja on kuitenkin vapautettu sen velvollisuudesta maksaa kiinteämääräinen korvaus matkustajille, jos se pystyy osoittamaan, että peruuttaminen johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.
- 25 Tässä yhteydessä asiassa C-549/07, Wallentin-Hermann, 22.12.2008 annetun tuomion (Kok., s. I-11061) 40 kohdassa todettiin, että koska kaikki poikkeukselliset olosuhteet eivät 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. Sen on nimittäin osoitettava, kuten saman tuomion 41 kohdassa täsmennettiin, 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.

- 26 Aluksi on korostettava, että poikkeuksellisten olosuhteiden ilmaantuminen tekee hyvin usein lennon aikataulun mukaisen toteuttamisen vaikeaksi tai jopa mahdottomaksi. Näin ollen lennon viivästymisen vaara, joka voi lopulta aiheuttaa sen peruuttamisen, on tyypillinen haitallinen seuraus matkustajille, minkä vuoksi se on varsin ennakoitavissa oleva seuraus poikkeuksellisten olosuhteiden ilmaantumisesta.
- 27 Tästä seuraa, että koska lentoliikenteen harjoittajan velvollisuutena on asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti toteuttaa kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet poikkeuksellisten olosuhteiden välttämiseksi, sen on kohtuuden mukaan otettava lennon suunnitteluvaiheessa huomioon viivästymisvaara, joka liittyy poikkeuksellisten olosuhteiden mahdolliseen ilmaantumiseen.
- 28 Täsmällisemmin sanottuna sen välttämiseksi, että jopa vähäiset viivästymiset, jotka johtuvat poikkeuksellisten olosuhteiden ilmaantumisesta, johtavat väistämättä lennon peruuttamiseen, järkevän lentoliikenteen harjoittajan on suunniteltava resursinsa hyvissä ajoin, jotta sillä on käytössään tietty aika, jotta se voi, jos mahdollista, suorittaa kyseisen lennon poikkeuksellisten olosuhteiden päätyttyä. Jos lentoliikenteen harjoittajalla ei tällaisessa tilanteessa puolestaan ole käytössään tällaista aikaa, ei voida katsoa, että se on toteuttanut kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet, joista säädetään asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa.
- 29 Ensinnäkin ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mainitseman ajallisen liikumavaran määrittämisestä on yleisesti ottaen muistutettava, että edellä mainitussa asiassa Wallentin-Hermann annetun tuomion 42 kohdassa todettiin vastaavasti, että kansallisen tuomioistuimen tehtävänä on tutkia, onko asianomainen lentoliikenteen harjoittaja toteuttanut konkreettiseen tilanteeseen soveltuvat toimenpiteet, toisin sanoen sellaiset, jotka todettujen poikkeuksellisten olosuhteiden ilmetessä olivat erityisesti asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan kannalta teknisesti ja taloudellisesti siedettävissä olevien edellytysten mukaisia.

- 30 Mainitussa oikeuskäytännössä on siis vahvistettu kohtuudella edellytettävän toimenpiteen yksilöity ja joustava käsite ja jätetty kansallisen tuomioistuimen arvioitavaksi, voidaanko lentoliikenteen harjoittajan katsoa asianomaisen asian olosuhteissa toteutaneen tilanteeseen soveltuvat toimenpiteet.
- 31 Näin ollen asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa ei voida tulkita siten, että siinä velvoitettaisiin kohtuudella edellytettävänä toimenpiteinä suunnittelemaan yleisesti ja erottelematta ajallinen liikkumavara, jota sovelletaan erotuksetta kaikkiin lentoliikenteen harjoittajiin kaikissa tilanteissa, joissa on kyse poikkeuksellisista olosuhteista.
- 32 Toiseksi toimenpiteiden, jotka on toteutettu sellaisen ajan varaamiseksi, jolla voidaan mahdollisesti välttää se, että poikkeuksellisista olosuhteista aiheutuva viivästyminen johtaa lennon peruuttamiseen, kohtuullisuuden arvioinnista on todettava aluksi, ettei tätä arviointia ole tehtävä sen viivästymisen pohjalta, joka on todettu lentokoneen aikataulun mukaiseen lähtöaikaan nähden, kuten ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuimien vaikuttaa ehdottavan, vaan huomioon on otettava viivästyminen, joka poikkeuksellisten olosuhteiden ilmaantumisesta aiheutuvissa uusissa olosuhteissa saattaa aiheutua lennolle sen päättyessä.
- 33 Tällaisen arvioinnin yhteydessä merkitystä on nimittäin ainoastaan sillä, kykeneekö lentoliikenteen harjoittaja suorittamaan koko suunnitellun lennon, joka ymmärretään kuljetuksen ”yksiköksi”, jonka toteuttaa lentoliikenteen harjoittaja, joka määrää sen reitin (ks. vastaavasti asia C-173/07, Emirates Airlines, tuomio 10.7.2008, Kok., s. I-5237, 40 kohta), huolimatta tietyn viivästymisen aiheuttaneiden poikkeuksellisten olosuhteiden ilmaantumisesta. Alun perin todettu viivästyminen kyseisten poikkeuksellisten olosuhteiden päättyessä tai verrattuna aikataulun mukaiseen lähtöaikaan voi tämän jälkeen pitkittyä sellaisten erilaisten toissijaisten lisätekijöiden yhteisvaikutuksesta, jotka liittyvät siihen, ettei asianomaista lentoa enää voida suorittaa tavanomaisesti aikataulun mukaan, ja joita ovat esimerkiksi vaikeudet, jotka liittyvät ilmakäytävien uudelleen jakamiseen tai laskeutumislentokentän käyttöedellytyksiin, mukaan

lukien tämän jälkimmäisen mahdollinen sulkeminen kokonaan tai osittain tiettyinä yön tunteina. Näistä tekijöistä seuraa, että lennon päättyessä lento on loppujen lopuksi viivästynyt selvästi enemmän kuin alun perin todettiin.

- 34 Lentoliikenteen harjoittajan lentoa suunnitellessaan toteuttamien toimenpiteiden kohtuullisuuden arvioinnissa on näin ollen myös otettava huomioon nämä toissijaiset riskit, jos niiden muodostamat seikat ovat ennakoitavissa ja laskettavissa.
- 35 Lentoliikenteen harjoittajan kykyä suorittaa koko suunniteltu lento tässä tilanteessa on arvioitava niiden kriteerien valossa, jotka on asetettu edellä mainitussa asiassa Wallentin-Hermann annetussa tuomiossa. Tätä arvioitaessa on huolehdittava siitä, ettei vaaditun ajan pituus johda siihen, että lentoliikenteen harjoittajan on suostuttava kestäättömiin uhrauksiin yrityksensä tuolloiseen kapasiteettiin nähden.
- 36 On myös lisättävä, ettei tämän ajan muodostamiseksi toteutettujen toimenpiteiden kohtuullisuuden arvioinnissa sovelleta asetuksen N:o 261/2004 6 artiklan 1 kohtaa. Tämä säännös koskee nimittäin eri ”viivästymiskategorioita”, joista lentoliikenteen harjoittaja on vastuussa ja jotka eivät liity sellaisten poikkeuksellisten olosuhteiden ilmaantumiseen, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.
- 37 Edellä esitetyn perusteella esitettyihin kysymyksiin on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että kun lentoliikenteen harjoittajan on toteutettava kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet poikkeuksellisten olosuhteiden välttämiseksi, sen on lennon suunnitteluvaiheessa otettava kohtuudella huomioon viivästymisvaara, joka liittyy tällaisten olosuhteiden mahdolliseen ilmaantumiseen. Sen on näin ollen varattava tietty ajallinen liikkumavara, jonka ansiosta

se voi mahdollisesti suorittaa lennon kokonaisuudessaan, kun poikkeukselliset olosuhteet ovat päättyneet. Kyseistä säännöstä ei sen sijaan voida tulkita siten, että siinä velvoitettaisiin kohtuudella edellytettävänä toimenpiteinä suunnittelemaan yleisesti ja erottelematta ajallinen liikkumavara, jota sovelletaan erotuksetta kaikkiin lentoliikenteen harjoittajiin kaikissa tilanteissa, joissa on kyse poikkeuksellisista olosuhteista. Arvioitaessa lentoliikenteen harjoittajan kykyä toteuttaa koko suunniteltu lento uudessa tilanteessa, joka perustuu näiden olosuhteiden ilmaantumiseen, on huolehdittava siitä, ettei vaaditun ajan pituus johda siihen, että lentoliikenteen harjoittajan on suostuttava kestävämmiin uhrauksiin yrityksensä tuolloiseen kapasiteettiin nähden. Kyseisen asetuksen 6 artiklan 1 kohtaa ei sovelleta tällaisessa arvioinnissa.

Oikeudenkäyntikulut

- 38 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:

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 on tulkittava siten, että kun lentoliikenteen harjoittajan on

toteutettava kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet poikkeuksellisten olosuhteiden välttämiseksi, sen on lennon suunnitteluvaiheessa otettava huomioon viivästymisvaara, joka liittyy tällaisten olosuhteiden mahdolliseen ilmaantumiseen. Sen on näin ollen varattava tietty ajallinen liikkumavara, jonka ansiosta se voi mahdollisesti suorittaa lennon kokonaisuudessaan, kun poikkeukselliset olosuhteet ovat päättyneet. Kyseistä säännöstä ei sen sijaan voida tulkita siten, että siinä veloitettaisiin kohtuudella edellytettävänä toimenpiteinä suunnittelemaan yleisesti ja erottelematta ajallinen liikkumavara, jota sovelletaan erotuksetta kaikkiin lentoliikenteen harjoittajiin kaikissa tilanteissa, joissa on kyse poikkeuksellisista olosuhteista. Arvioitaessa lentoliikenteen harjoittajan kykyä toteuttaa koko suunniteltu lento uudessa tilanteessa, joka perustuu näiden olosuhteiden ilmaantumiseen, on huolehdittava siitä, ettei vaaditun ajan pituus johda siihen, että lentoliikenteen harjoittajan on suostuttava kestäättömiin uhrauksiin yrityksensä tuolloiseen kapasiteettiin nähden. Kyseisen asetuksen 6 artiklan 1 kohtaa ei sovelleta tällaisessa arvioinnissa.

Allekirjoitukset