YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (neljäs jaosto)

22 päivänä joulukuuta 2008 *

Asiassa C-549/07,

jossa on kyse EY 234 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Handelsgericht Wien (Itävalta) on esittänyt 30.10.2007 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 11.12.2007, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Friederike Wallentin-Hermann

vastaan

Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (neljäs jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja K. Lenaerts sekä tuomarit T. von Danwitz, E. Juhász, G. Arestis ja J. Malenovský (esittelevä tuomari),

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

julkisasiamies: E. Sharpston,
kirjaaja: R. Grass,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Rechtsanwältin Wallentin-Hermann, itse,

– Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA, edustajanaan Rechtsanwalt O. Borodajkewycz,

– Itävallan hallitus, asiamiehenään E. Riedl,

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

– Puolan hallitus, asiamiehenään M. Dowgielewicz,

– Portugalin hallitus, asiamiehenään L. Fernandes,

– Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus, asiamiehenään C. Gibbs, avustajanaan barrister D. Beard,

– Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään R. Vidal Puig ja M. Vollkommer,

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 tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Wallentin-Hermann ja Alitalia – Linee Aree Italiane SpA (jäljempänä Alitalia) ja jossa on kysymys siitä, että viimeksi mainittu kieltäytyi suorittamasta korvauksen pääasian kantajalle, jonka lento oli peruutettu.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Kansainvälinen oikeus

3 Tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Montrealissa 28.5.1999 tehty yleissopimus (jäljempänä Montrealin yleissopimus) allekirjoitettiin Euroopan yhteisöjen puolesta 9.12.1999, ja hyväksyttiin sen puolesta 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY (EYVL L 194, s. 38). Yleissopimus tuli yhteisön osalta voimaan 28.6.2004.

4 Montrealin yleissopimuksen 17–37 artikla muodostavat sen III luvun, jonka otsikkona on ”Rahdinkuljettajan vastuu ja vahingonkorvauksen laajuus”.

5 Kyseisen yleissopimuksen 19 artiklassa, jonka otsikkona on ”Viivästys”, määrätään seuraavaa:

”Rahdinkuljettaja on vastuussa vahingosta, joka on aiheutunut viivästyksestä matkustajien, matkatavaran tai tavaran ilmakuljetuksessa. Rahdinkuljettaja ei kuitenkaan ole vastuussa viivästyksestä aiheutuneesta vahingosta, jos se näyttää toteen, että rahdinkuljettaja ja sen palveluksessa olevat henkilöt ja asiamiehet ryhtyivät vahingon välttämiseksi kaikkiin toimenpiteisiin, joita on voitu kohtuudella edellyttää, tai jos niiden on ollut mahdotonta ryhtyä tällaisiin toimenpiteisiin.”

Yhteisön oikeus

6 Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osassa on muun muassa seuraavat perustelukappaleet:

”(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.

– –

(12) Lentojen peruuttamisesta matkustajille aiheutuvia vaikeuksia ja haittoja olisi – – vähennettävä. Tämä olisi toteutettava rohkaisemalla lentoyhtiöitä tiedottamaan matkustajille peruutuksista ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa sekä tarjoamalla heille kohtuullinen uudelleenreititys, jotta matkustajat voivat järjestää matkansa toisin. Jolleivät lentoyhtiöt menettele tällä tavoin, niiden olisi korvattava menetys matkustajille, paitsi jos peruuttaminen tapahtuu poikkeuksellisissa olosuhteissa, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuulliset toimenpiteet olisi toteutettu.

– –

(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 epävakaissa 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 tiettynä 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 viivästykset tai peruutukset.”

7 Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklassa, jonka otsikko on ”Peruuttaminen”, 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.

– –

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.

– –”

8 Asetuksen N:o 261/2004 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;

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.

_ _”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

9 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että Wallentin-Hermann varasi Alitalialta itselleen, puolisolleen ja tyttärelleen kolme paikkaa lennolle Wienistä (Itävalta) Rooman (Italia) kautta Brindisiin (Italia). Lennon oli määrä lähteä Wienistä 28.6.2005 kello 6.45 ja saapua Brindisiin samana päivänä kello 10.35.

10 Lähtöselvityksen jälkeen kyseisille kolmelle matkustajalle ilmoitettiin viisi minuuttia ennen lennon määrättyä lähtöaikaa, että heidän lentonsa oli peruutettu. Tämän jälkeen heidät siirrettiin Austrian Airlines -lentoyhtiön lennolle Roomaan, jonne he saapuivat kello 9.40, toisin sanoen 20 minuuttia sen jälkeen, kun heidän jatkolentonsa Brindisiin oli lähtenyt, joten he myöhästyivät siitä. Wallentin-Hermann perheineen saapui Brindisiin kello 14.15.

11 Alitalian lento Wienistä oli peruutettu monimutkaisen turbiiniin vaikuttaneen moottorivian vuoksi, joka oli havaittu tarkastuksessa edellisenä päivänä. Alitalialle ilmoitettiin siitä lentoa edeltävänä yönä kello 1. Koneen korjaaminen edellytti varaosien ja mekaanikkojen hankkimista, ja se saatiin päätökseen 8.7.2005.

12 Wallentin-Hermann vaati Alitalialta 250 euron suuruista korvausta varaamansa lennon peruuttamisesta asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja 7 artiklan 1 kohdan nojalla sekä 10 euron suuruisten puhelinkulujen korvaamista. Alitalia hylkäsi vaatimuksen.

13 Wallentin-Hermann nosti kanteen Bezirksgericht für Handelssachen Wienissä (Wienin kauppaoikeudellisia asioita käsittelevä alioikeus), joka hyväksyi hänen esittämänsä korvausvaatimukset muun muassa sillä perusteella, että asianomaisen koneen tekniset viat eivät olleet asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja, korvausvelvollisuudesta vapauttavia poikkeuksellisia olosuhteita.

14 Alitalia valitti tästä päätöksestä Handelsgericht Wieniin (Wienin kauppatuomioistuin), joka päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko tilanteessa, jossa lennon peruuttaminen on seuraus lentokoneessa olevasta teknisestä viasta ja erityisesti moottorin vauriosta, kyse – – asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista poikkeuksellisista olosuhteista, kun otetaan huomioon kyseisen asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappale, ja onko [tämän] asetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaisia vastuuvapausperusteita tulkittaessa otettava huomioon Montrealin yleissopimuksen määräykset (19 artikla)?

2) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi: Kun kyseessä on sellainen lentoliikenteen harjoittaja, joka perustelee keskimääräistä useammin lentojen peruuttamisia teknisillä vioilla, ovatko kyseessä asetuksen [N:o 261/2004] 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetut poikkeukselliset olosuhteet pelkästään sillä perusteella, että kyseiset viat ovat yleisiä?

3) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi: Onko lentoliikenteen harjoittaja toteuttanut kaikki asetuksen [N:o 261/2004] 5 artiklan 3 kohdan mukaiset ”kohtuudella edellytettävät toimenpiteet”, kun se osoittaa, että se täyttää laissa edellytetyt vähimmäisvaatimukset lentokoneen huoltotöiden osalta, ja onko tämä riittävää, jotta lentoliikenteen harjoittaja voidaan vapauttaa velvollisuudesta [tämän] asetuksen 5 ja 7 artiklan mukaisen korvauksen maksamiseen?

4) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi: Ovatko asetuksen [N:o 261/2004] 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja poikkeuksellisia olosuhteita sellaiset ylivoimaiset esteet tai luonnonilmiöt, jotka eivät johdu teknisestä viasta ja jotka ovat siis lentoliikenteen harjoittajan kannalta ulkopuolisia tekijöitä?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen ja neljäs kysymys

15 Kansallinen tuomioistuin haluaa ensimmäisellä ja neljännellä kysymyksellään, joita on syytä tarkastella yhdessä, pääasiallisesti selvittää, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, kun se luetaan asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, tulkittava siten, että lentokoneessa ilmennyt tekninen vika, josta seuraa lennon peruuttaminen, kuuluu tässä säännöksessä tarkoitettujen poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan, vai, käänteisesti, kattaako tämä käsite toisenlaatuiset tilanteet, jotka eivät johdu teknisistä vioista. Kansallinen tuomioistuin kysyy myös, onko kyseisessä säännöksessä tarkoitettuja vastuuvapausperusteita tulkittava Montrealin yleissopimuksen määräysten ja erityisesti sen 19 artiklan mukaisesti.

16 On todettava, että poikkeuksellisten olosuhteiden käsite ei kuulu asetuksen N:o 261/2004 2 artiklassa määriteltyjen käsitteiden joukkoon. Käsitettä ei ole myöskään määritelty tämän asetuksen muissa artikloissa.

17 Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee, että niiden termien merkitys ja ulottuvuus, joita ei ole määritelty yhteisön oikeudessa, on määriteltävä sen merkityksen mukaan, joka niillä on yleiskielessä, ottaen samalla huomioon se asiayhteys, jossa niitä käytetään, ja sen lainsäädännön tavoitteet, johon ne kuuluvat. Jos lisäksi nämä termit ovat säännöksessä, joka on poikkeus periaatteesta, tai tarkemmin sanottuna kuluttajansuojaa koskevista yhteisön säännöksistä, ne on luettava siten, että säännöstä voidaan tulkita suppeasti (ks. vastaavasti asia C-336/03, easyCar, tuomio 10.3.2005, Kok. 2005, s.

I-1947, 21 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Lisäksi yhteisön säädöksen johdanto-osassa voidaan täsmentää säädöksen sisältöä (ks. vastaavasti erityisesti asia C-344/04, IATA ja ELFAA, tuomio 10.1.2006, Kok. 2006, s. I-403, 76 kohta).

18 Tältä osin asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan, jossa vahvistetaan velvollisuudet, jotka kuuluvat lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle lennon peruuntuessa, tavoitteet käyvät selvästi ilmi kyseisen asetuksen johdanto-osan ensimmäisestä ja toisesta perustelukappaleesta, joiden mukaan lentoliikenteen alalla toteutettavalla yhteisön toiminnalla olisi pyrittävä muun muassa varmistamaan matkustajien suojelun korkea taso ja siinä olisi otettava huomioon kuluttajansuojelun yleiset vaatimukset, koska lentojen peruuttaminen aiheuttaa matkustajille vakavia haittoja (ks. vastaavasti em. asia IATA ja ELFAA, tuomion 69 kohta).

19 Kuten asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 12 perustelukappaleesta ja 5 artiklasta ilmenee, yhteisön lainsäätäjä on pyrkinyt vähentämään matkustajille lentojen peruutuksista aiheutuvia vaikeuksia ja haittoja rohkaisemalla lentoyhtiöitä tiedottamaan peruutuksista etukäteen ja tietyissä tilanteissa tarjoamaan matkustajille tietyt kriteerit täyttävä uudelleenreititys. Tilanteessa, jossa lentoyhtiöt eivät voi toteuttaa näitä toimenpiteitä, yhteisön lainsäätäjä on halunnut, että ne korvaavat menetyksen matkustajille, paitsi jos peruuttaminen tapahtuu poikkeuksellisissa olosuhteissa, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.

20 Tässä yhteydessä on ilmeistä, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa vahvistetaan periaate matkustajien oikeudesta korvaukseen lennon peruutustapauksessa ja saman artiklan 3 kohtaa, jossa määritellään edellytykset, joilla lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa tätä korvausta, on pidettävä poikkeuksena tästä periaatteesta. Viimeksi mainittua säännöstä on näin ollen tulkittava suppeasti.

21 Kuten asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 14 perustelukappaleesta ilmenee, yhteisön lainsäätäjä on tältä osin todennut, että tällaisia olosuhteita saattaa syntyä erityisesti poliittisesti epävakaissa oloissa, sääolosuhteiden ollessa kyseisen lennon suorittamiseen sopimattomat, turvallisuusriskien ja odottamattomien lentoturvallisuuteen vaikuttavien puutteiden ilmetessä ja lentoliikenteen harjoittajan toimintaan vaikuttavissa työtaistelutilanteissa.

22 Tästä asetuksen johdanto-osaan sisältyvästä toteamuksesta ilmenee, että yhteisön lainsäätäjä ei ole tarkoittanut, että nämä tapahtumat, joiden luettelo 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.

23 Vaikka yhteisön lainsäätäjä on sisällyttänyt tähän luetteloon ”odottamattomat lentoturvallisuuteen vaikuttavat puutteet” ja vaikka lentokoneessa ilmennyt tekninen vika voidaan lukea tällaisiin puutteisiin, on kuitenkin niin, että tällaiseen tapahtumaan liittyviä olosuhteita voidaan pitää asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla poikkeuksellisina vain, jos ne liittyvät tapahtumaan, joka tämän 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.

24 Kun otetaan huomioon ne erityiset olosuhteet, joissa lentoliikennettä harjoitetaan, ja lentokoneiden teknologinen kehittyneisyys, on todettava, että lentoliikenteen harjoittajat joutuvat tavallisesti toimintaansa harjoittaessaan kohtaamaan erilaisia teknisiä vikoja, mikä näkyy väistämättä näiden koneiden toiminnassa. Jotta lisäksi tällaisilta vioilta vältyttäisiin ja jotta voitaisiin ennalta varautua häiriöihin, jotka vaarantavat lentoturvallisuuden, lentokoneet ovat säännöllisten, erittäin tiukkojen tarkastusten

kohteena, jotka on sisällytetty lentoliikenneyritysten toiminnan harjoittamista koskeviin voimassaoleviin ehtoihin. Lentokoneen huoltoon liittyvästä puutteesta johtuvan teknisen vian korjaamisen on siis katsottava kuuluvan lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen.

25 Näin ollen tekniset viat, jotka tulevat ilmi lentokoneiden huollon yhteydessä tai jotka johtuvat huoltoon liittyvistä puutteista, eivät sellaisinaan voi olla asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja poikkeuksellisia olosuhteita.

26 Ei kuitenkaan voida sulkea pois, että tekniset viat ovat tällaisia poikkeuksellisia olosuhteita, jos ne johtuvat tapahtumista, jotka eivät liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen eivätkä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa. Näin on esimerkiksi tilanteessa, jossa asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan kaluston muodostavien lentokoneiden valmistaja tai toimivaltainen viranomainen ilmoittaa, että jo käytössä olevissa lentokoneissa on piilevä valmistusvirhe, joka vaikuttaa lentoturvallisuuteen. Samoin on sellaisten vahinkojen osalta, jotka johtuvat lentokoneisiin kohdistuneesta sabotaasista tai terroriteosta.

27 Kansallisen tuomioistuimen tehtävänä on siis tutkia, johtuivatko pääasiassa kysymyksessä olevan lentoliikenteen harjoittajan ilmoittamat tekniset viat tapahtumista, jotka eivät liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen eivätkä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa.

28 Siltä osin kuin kysymys on siitä, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaan sisältyvää vastuuvapausperustetta tulkittava Montrealin yleissopimuksen määräysten ja erityisesti sen 19 artiklan mukaisesti, on todettava, että tämä yleissopimus on kiinteä osa yhteisön oikeusjärjestystä. Lisäksi EY 300 artiklan 7 kohdasta ilmenee, että yhteisön tekemät sopimukset sitovat yhteisön toimielimiä, joten nämä sopimukset ovat ensisijaisia yhteisön johdetun oikeuden säädöksiin nähden (ks. asia C-173/07, Emirates Airlines, tuomio 10.7.2008, Kok. 2008, s. I-5237, 43 kohta).

29 Montrealin yleissopimuksen 19 artiklan mukaan rahdinkuljettaja voi vapautua vastuusta viivästyksestä aiheutuneen vahingon osalta, ”jos se näyttää toteen, että rahdinkuljettaja ja sen palveluksessa olevat henkilöt ja asiamiehet ryhtyivät vahingon välttämiseksi kaikkiin toimenpiteisiin, joita on voitu kohtuudella edellyttää, tai jos niiden on ollut mahdotonta ryhtyä tällaisiin toimenpiteisiin”.

30 Tältä osin on todettava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa käytetään poikkeuksellisten olosuhteiden käsitettä, mutta tämä käsite ei esiinny Montrealin yleissopimuksen 19 artiklassa eikä missään muussakaan yleissopimuksen määräyksessä.

31 On vielä syytä todeta, että mainittu 19 artikla liittyy viivästyksiin, kun taas asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohta koskee tapauksia, joissa lento peruutetaan.

32 Kuten lisäksi edellä mainitun asiassa IATA ja ELFAA annetun tuomion 43–47 kohdasta ilmenee, Montrealin yleissopimuksen 19 artikla ja asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohta sijoittuvat eri asiayhteyksiin. Yleissopimuksen 19 artiklassa ja sitä seuraavissa artikloissa säännellään edellytyksiä, joiden täyttyessä kyseessä olevat matkustajat voivat lennon viivästyttyä esittää vaatimuksia, joiden tarkoituksena on saada yksilöllisenä hyvityksenä vahingonkorvausta. Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklassa sitä vastoin säädetään standardisoiduista ja välittömistä korvaavista toimenpiteistä. Nämä toimenpiteet, jotka ovat itsenäisiä niihin toimenpiteisiin nähden, joiden toteuttamisedellytykset vahvistetaan Montrealin yleissopimuksessa, toteutetaan siis ensin. Tästä seuraa, että kyseisen yleissopimuksen 19 artiklan mukaisia liikenteenharjoittajan vastuuvapausperusteita ei voida erotuksetta siirtää asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaan.

33 Näin ollen Montrealin yleissopimus ei voi määrittää kyseisen 5 artiklan 3 kohdan mukaisten vastuuvapautusperusteiden tulkintaa.

34 Edellä esitetyt seikat huomioon ottaen esitettyihin ensimmäiseen ja neljänteen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että lentokoneessa ilmennyt tekninen vika, josta seuraa lennon peruuttaminen, ei kuulu tässä säännöksessä tarkoitettujen poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan, jollei tämä vika johdu tapahtumista, jotka eivät luonteensa tai alkuperänsä perusteella liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen ja jotka eivät ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa. Montrealin yleissopimus ei ole ratkaiseva asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen vastuuvapausperusteiden tulkinnassa.

Toinen kysymys

35 Kun otetaan huomioon kaikki esitetyt kysymykset, on katsottava, että kansallinen tuomioistuin haluaa tällä kysymyksellään selvittää, sulkeeko pelkästään teknisten vikojen yleisyys pois sen, että ne kuuluisivat asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuihin poikkeuksellisiin olosuhteisiin, kun lentoliikenteen harjoittaja peruuttaa lentoja näiden vikojen vuoksi keskimääräistä useammin.

36 Kuten tämän tuomion 27 kohdassa on todettu, kansallisen tuomioistuimen tehtävänä on tutkia, johtuvatko pääasiassa kysymyksessä olevan lentoliikenteen harjoittajan ilmoittamat tekniset viat tapahtumista, jotka eivät liity sen toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eivätkä ole sen tosiasiallisesti hallittavissa. Tästä lausumasta seuraa, että lentoliikenteen harjoittajan toteamien teknisten vikojen yleisyys ei itsessään ole seikka, jonka perusteella voitaisiin päätellä, ovatko kysymyksessä asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetut poikkeukselliset olosuhteet.

37 Edellä esitetty huomioon ottaen esitettyyn toiseen kysymykseen on vastattava, että lentoliikenteen harjoittajan toteamien teknisten vikojen yleisyys ei itsessään ole seikka, jonka perusteella voitaisiin päätellä, ovatko kysymyksessä asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetut poikkeukselliset olosuhteet.

Kolmas kysymys

38 Kansallinen tuomioistuin haluaa kolmannella kysymyksellään selvittää, onko katsottava, että lentoliikenteen harjoittaja on toteuttanut kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuin tavoin, jos se näyttää toteen, että laissa edellytetyt vähimmäisvaatimukset on täytetty sen lentokoneen huoltotöiden osalta, jonka lento peruutettiin, ja onko tämä näyttö riittävä, jotta kyseinen lentoliikenteen harjoittaja voidaan vapauttaa sille tämän asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja 7 artiklan 1 kohdan mukaan kuuluvasta korvausvelvollisuudesta.

39 On huomattava, 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.

40 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.

41 Sen 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.

42 Kansallisen tuomioistuimen tehtävänä on 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.

43 Edellä esitetty huomioon ottaen esitettyyn kolmanteen kysymykseen on vastattava, että se, että lentoliikenteen harjoittaja on täyttänyt lentokoneen huoltotöiden vähimmäisvaatimukset, ei voi yksinään riittää osoittamaan, että kyseinen lentoliikenteen harjoittaja on toteuttanut kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuin tavoin, eikä näin ollen vapauttamaan sitä sille tämän asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja 7 artiklan 1 kohdan mukaan kuuluvasta korvausvelvollisuudesta.

Oikeudenkäyntikulut

44 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta.

Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä yhteisöjen tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla yhteisöjen tuomioistuin (neljäs jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) **Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että lentokoneessa ilmennyt tekninen vika, josta seuraa lennon peruuttaminen, ei kuulu tässä säännöksessä tarkoitettujen poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan, jollei tämä vika johdu tapahtumista, jotka eivät luonteensa tai alkuperänsä perusteella liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen ja jotka eivät ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa. Tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Montrealissa 28.5.1999 tehty yleissopimus ei ole ratkaiseva asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen vastuuvapausperusteiden tulkinnassa.**

2) **Lentoliikenteen harjoittajan toteamien teknisten vikojen yleisyys ei itsessään ole seikka, jonka perusteella voidaan päätellä, ovatko kysymyksessä asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetut poikkeukselliset olosuhteet.**

3) Se, että lentoliikenteen harjoittaja on täyttänyt lentokoneen huoltotöiden vähimmäisvaatimukset, ei voi yksinään riittää osoittamaan, että kyseinen lentoliikenteen harjoittaja on toteuttanut kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuin tavoin, eikä näin ollen vapauttamaan sitä sille tämän asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja 7 artiklan 1 kohdan mukaan kuuluvasta korvausvelvollisuudesta.

Allekirjoitukset