Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
EVGENI TANCHEV
12 päivänä huhtikuuta 2018[1]

Yhdistetyt asiat C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 ja C-290/17–C-292/17

Helga Krüsemann,
Gabriele Heidenreich,
Doris Manneck ja
Rita Juretschke (C-195/17),
Thomas Neufeldt,
Julia ja Gabriel Neufeldt, lakisääteisinä edustajinaan heidän vanhempansa, ja Sandra ja Thomas Neufeldt (C-197/17),
Ivan Wallmann (C-198/17),
Rita Hoffmeyer ja
Rudolf Meyer (C-199/17),
Susanne de Winder (C-200/17),
Holger ja Nicole Schlosser (C-201/17),
Peter Rebbe,
Hans-Peter Rebbe ja
Harmine Rebbe (C-202/17),
Eberhard Schmeer (C-203/17),
Brigitte Wittmann (C-226/17),
Reinhard Wittmann (C-228/17),
Regina Lorenz ja
Prisca Sprecher (C-254/17),
Margarethe Yüce,
Ali Yüce,
Emin Yüce ja
Emre Yüce (C-274/17),
Friedemann Schoen ja
Brigitta Schoen (C-275/17),
Susanne Meyer,
Sophie Meyer ja
Jan Meyer (C-278/17),
Thomas Kiehl (C-279/17),
Ralph Eßer (C-280/17),
Thomas Schmidt (C-281/17),
Werner Ansorge (C-282/17),
Herbert Blesgen (C-283/17),
Simone Künnecke,
Thomas Küther,
Antonia Künnecke ja
Moritz Künnecke (C-284/17),
Marta Gentile ja

1 Alkuperäinen kieli: englanti.

Marcel Gentile (C-285/17),
Gabriele Ossenbeck (C-286/17),
Angelina Fell,
Florian Fell ja
Vincent Fell (C-290/17),
Helga Jordan-Grompe,
Sven Grompe,
Yves-Felix Grompe ja
Justin Joel Grompe (C-291/17)
vastaan
TUIfly GmbH
(24 ennakkoratkaisupyyntöä – Amtsgericht Hannover (Hannoverin paikallinen alioikeus, Saksa))
sekä
EUflight.de GmbH (C-292/17)
vastaan
TUIfly GmbH

(Ennakkoratkaisupyyntö – Amtsgericht Düsseldorf (Düsseldorfin paikallinen alioikeus, Saksa))

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 – Käsite ”poikkeukselliset olosuhteet” – Lentomiehistön joukkopoissaolo töistä sairausloman muodossa ilmenevän villin lakon vuoksi – Syy-yhteys – Vältettävyys

I. Johdanto

1. Onko ns. villi lakko,[2] joka ilmenee sairausloman muodossa, asetuksen N:o 261/2004[3] 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde siten, että lentoliikenteen harjoittaja ei ole velvollinen maksamaan korvauksia matkustajille siitä aiheutuvista lentojen viivästymisistä ja peruuttamisista?

2. Tämä on avainkysymys, joka tulee unionin tuomioistuimen harkittavaksi näissä yhdistetyissä ennakkoratkaisupyynnöissä, jotka ovat esittäneet Amtsgericht Hannover (Hannoverin paikallinen alioikeus, Saksa) ja Amtsgericht Düsseldorf (Düsseldorfin paikallinen alioikeus, Saksa), joiden käsiteltäväksi useat matkustajat ovat saattaneet asioita, joissa he vaativat asetuksen N:o 261/2004 perusteella korvausta lentojensa peruuttamisesta tai pitkäaikaisesta viivästymisestä sen vuoksi, että poikkeuksellisen suuri osa lentoliikenteen harjoittajan lentomiehistöstä oli sairauslomalla.

3. Tämä asia tarjoaa siis unionin tuomioistuimelle mahdollisuuden kehittää asetuksen N:o 261/2004, jolla – kuten on syytä muistuttaa – on todellista vaikutusta Euroopan unionin kansalaisiin ja kaikkiin sen rajojen sisällä matkustaviin, tulkintaa koskevaa oikeuskäytäntöään.

2 Osoitteessa http://dictionnaire-juridique.jurimodel.com/Gr%E8ve.html, ”grève sauvage’ määritellään seuraavasti: grève déclenchée en dehors d’un mot d’ordre d’un syndicat”. Osoitteessa https://dictionary.cambridge.org/us/dictionary/english/wildcat-strike Cambridge dictionary määrittelee ilmauksen wildcat strike seuraavasti: “a sudden strike (= act of refusing to work as a protest) without warning by the workers and often without the official support of the unions”. Villejä lakkoja unionin oikeudessa koskevasta keskustelusta ks. esim. Alan Bogg, ”Viking and Laval: The International Labour Law Perspective” in Freeland, Mark R. ja Prassl, Jeremias (toim.), *Viking, Laval and Beyond*, 2014, Hart Publishing, s. 41–74.

3 Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 261/2004 (EUVL 2004, L 46, s. 1; jäljempänä asetus N:o 261/2004).

II. Asiaa koskevat oikeussäännöt

4. Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 1, 2, 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 kuluttajansuojan yleiset vaatimukset.

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

– –

(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.”

5. 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.”

III. Pääasioiden tosiseikat ja ennakkoratkaisukysymykset

A. Amtsgericht Hannoverin esittämät ennakkoratkaisupyynnöt

6. Amtsgericht Hannoverissa vireillä olevissa 24 asiassa kantajat varasivat lennot TUIfly GmbH:lta (jäljempänä TUIfly), joka on Hannoveriin (Saksa) sijoittautunut lentoliikenteen harjoittaja. Kantajat vaativat TUIflyltä asetuksen N:o 261/2004[4] 7 artiklan perusteella korvausta, koska heidän lentonsa peruutettiin tai ne viivästyivät pitkäaikaisesti 3.10. ja 8.10.2016 välisenä aikana.

7. Kyseessä olevat lentojen peruuttamiset ja viivästymiset saivat alkunsa lokakuun alussa 2016 sattuneesta tapahtumasta. Tuolloin suuri joukko TUIflyn lentomiehistöstä ilmoitti yhtäkkiä olevansa sairaana, mistä seurasi, että yli sata lentoa piti peruuttaa ja vielä useammat lennot viivästyivät pitkäaikaisesti.

4 Korvausmääristä lennon peruuttamis- tai viivästymistapauksessa ks. jäljempänä 38 kohta.

8. Tämä sairausloma-aalto ilmeni sen jälkeen, kun TUIflyn johto oli ilmoittanut henkilöstölleen 30.9.2016 tulevista rakenneuudistussuunnitelmista, joita vastustettiin ankarasti.

9. Ennakkoratkaisupyynnön mukaan TUIflyn henkilöstöstä ohjaamo- ja matkustamohenkilöstö mukaan lukien on tavallisesti poissa sairauden vuoksi 10 prosenttia. Sen jälkeen kun TUIflyn johto ilmoitti rakenneuudistustoimenpiteistä 30.9.2016, TUIflyn henkilöstön sairastumisten määrä kasvoi kuitenkin räjähdysmäisesti erityisesti 3.10. ja 9.10.2016 välisenä aikana siten, että se oli huipussaan 7.10.2016, jolloin 89 prosenttia ohjaamohenkilöstöstä ja 62 prosenttia matkustamohenkilöstöstä oli poissa töistä sairauden vuoksi.

10. Tämän vuoksi TUIfly hylkäsi 3.10.2016 lähtien täysin lentojensa alkuperäiset aikataulut ja laati uudet. TUIfly turvautui myös muiden lentoyhtiöiden alihankintalentoihin ja pyysi lomalla olevia työntekijöitä palaamaan töihin.

11. Henkilöstön poissaolojen vuoksi 3.10.2016 24 lentoa viivästyi pitkäaikaisesti. Myös 4.10.2016 7 lentoa peruutettiin ja 29 lentoa viivästyi pitkäaikaisesti. Suuri määrä lentoja peruutettiin 5.10.2016 lähtien. TUIfly peruutti 7. ja 8.10.2016 kaikki Saksasta eri määräpaikkoihin lähtevät lennot sen olettaman perusteella, että matkustajien paluukuljetusta matkan päätteeksi ei voitu enää taata.

12. TUIflyn johto ilmoitti 7.10.2016 työntekijöilleen, että henkilöstön edustajien kanssa oli päästy sopimukseen rakenneuudistussuunnitelmien osalta. Tämän jälkeen sen lentomiehistön sairauspoissaolojen määrä palautui tavalliselle tasolle.

13. TUIfly toteaa pääasioissa, että se ei ole velvollinen maksamaan kantajille korvausta, koska kyseessä olevat lentojen peruuttamiset tai viivästykset johtuivat asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista poikkeuksellisista olosuhteista. Kantajat väittävät, että TUIfly ei ole vapautettu korvausvelvollisuudesta heitä kohtaan, koska kyseessä olevat tapahtumat eivät muodostaneet poikkeuksellisia olosuhteita ja ne olisi voitu välttää, jos kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.

14. Tässä tilanteessa Amtsgericht Hannover päätti lykätä 24 asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko se, että lennon suorittamista varten merkittävä osa lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan henkilöstöstä on poissa sairauden vuoksi, asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde? Jos tähän vastataan myöntävästi, miten suuri poissaolo-osuuden on oltava, jotta tällaisen olosuhteen voitaisiin katsoa olevan olemassa?

2) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi: Onko se, että lennon suorittamista varten merkittävä osa lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan henkilöstöstä on spontaanisti poissa työoikeudellisesti ja työehtosopimusoikeudellisesti laittoman työn keskeytyksen (”villi lakko”) vuoksi, asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde? Jos toiseen kysymykseen vastataan myöntävästi: Miten suuri poissaolo-osuuden on oltava, jotta tällaisen olosuhteen voitaisiin katsoa olevan olemassa?

3) Jos ensimmäiseen tai toiseen kysymykseen vastataan myöntävästi: Täytyykö poikkeuksellisen olosuhteen liittyä itse peruutettuun lentoon vai onko lentoliikenteen harjoittajalla oikeus laatia uusi lentoaikataulu taloudellisten seikkojen perusteella?

4) Jos ensimmäiseen tai toiseen kysymykseen vastataan myöntävästi: Liittyykö vältettävyys poikkeukselliseen olosuhteeseen vai poikkeuksellisen olosuhteen seurauksiin?”

B. Amtsgericht Düsseldorfin esittämä ennakkoratkaisupyyntö

15. Amtsgericht Düsseldorfissa vireillä olevassa pääasiassa yksi kantaja on nostanut TUIflytä vastaan kanteen, jossa hän vaatii korvausta asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan perusteella. Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että kantaja EUflight.de ajaa tätä vaatimusta matkustajan puolesta, joka on siirtänyt sille asetuksen mukaisen oikeutensa korvaukseen 7.10.2016 peruutetun lennon johdosta.

16. Ennakkoratkaisupyynnön mukaan Amtsgericht Düsseldorf olettaa, että se, että henkilöstön jäsenistä suuri joukko on äkillisesti sairauslomalla, johtui tämä sitten todellisesta sairastumisaallosta tai ns. villistä lakosta, luokitellaan asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuihin poikkeuksellisiin olosuhteisiin. Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin epäilee kuitenkin, onko näiden poikkeuksellisten olosuhteiden ja kyseessä olevan lennon peruuttamisen välillä riittävä syy-yhteys, kun peruutus tehtiin TUIflyn yleisen lentoaikataulun uudelleenjärjestelyn yhteydessä 2.10.2016 lähtien. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin huomauttaa erityisesti, että koska TUIfly ei ole esittänyt, mikä miehistö oli suunniteltu kyseessä olevalle lennolle, se vapautetaan korvausvelvollisuudesta poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi vain, jos syy-yhteyttä kyseisten olosuhteiden ja lennon peruuttamisen välillä tulkitaan laajasti.

17. Näissä olosuhteissa Amtsgericht Düsseldorf päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Johtuuko lennon peruuttaminen asetuksen (EY) N:o 261/04 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista poikkeuksellista olosuhteista myös silloin, kun olosuhteet (tässä: villi lakko tai sairastumisaalto) koskevat kyseessä olevaa lentoa vain välillisesti, koska lentoliikenteen harjoittaja on näiden olosuhteiden vuoksi järjestänyt uudelleen kaikki lentosuunnitelmansa, ja tähän järjestelyyn kuuluu kyseisen lennon peruuttaminen? Voiko lentoliikenteen harjoittaja vapautua asetuksen (EY) 261/04 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti korvausvastuustaan myös silloin, kun kyseessä oleva lento olisi voitu ilman uudelleenjärjestelyä suorittaa, koska tälle lennolle osoitettu miehistö olisi ollut käytettävissä, jollei sitä olisi osoitettu muille lennoille uudelleenjärjestelyn vuoksi?”

IV. Oikeudenkäynti unionin tuomioistuimessa

18. Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 54 artiklan mukaisesti Amtsgericht Hannoverin 24 ennakkoratkaisupyyntöä ja Amtsgericht Düsseldorfin ennakkoratkaisupyyntö yhdistettiin kirjallista ja suullista menettelyä ja tuomion antamista varten.[5]

19. Unionin tuomioistuimelle kirjallisia huomautuksia esittivät kantajien edustajat yhdistetyistä asioista yhdeksässä,[6] TUIfly, Saksan hallitus, Puolan hallitus ja komissio.

20. Kantajien edustajat yhdistetyistä asioista yhdessätoista,[7] TUIfly, Ranskan hallitus, Saksan hallitus ja komissio osallistuivat 25.1.2018 pidettyyn istuntoon.

5 Todettakoon, että alun perin Amtsgericht Hannover toimitti 28 ennakkoratkaisupyyntöä, mutta kolme pyyntöä asioissa C-196/17, C-276/17 ja C-277/17 on peruutettu, joten jäljellä on 25 asiaa. Todettakoon lisäksi, että Amtsgericht Hannoverin toimittamien 19 ennakkoratkaisupyynnön käsittelyä asioissa C-307/17, C-311/17, C-316/17, C-317/17, C-352/17–C-362/17, C-394/17, C-403/17, C-409/17 ja C-429/17 – joista yksi (C-352/17) peruutettiin – on lykätty siihen saakka, kunnes unionin tuomioistuin antaa ratkaisunsa nyt käsiteltävissä asioissa.

6 Asiat C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-254/17, C-275/17, C-280/17, C-284/17 ja C-292/17.

7 Asiat C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-275/17, C-282/17, C-283/17 ja C-292/17. Unionin tuomioistuimelle kirjalliset huomautukset toimittaneiden kantajien edustajat osallistuivat siis myös istuntoon lukuun ottamatta edustajia asioissa C-280/17 ja C-284/17. Kantajien edustajat asioissa C-226/17, C-228/17, C-282/17 ja C-283/17 esittivät vain suullisia huomautuksia unionin tuomioistuimelle.

V. Asian tarkastelu

21. Tarkasteluni jakautuu kolmeen pääosaan. Ensiksi esitän alustavan huomautuksen unionin tuomioistuimelle esitettyjen kysymysten pohdinnasta. Toiseksi käsittelen eräitä TUIflyn esiin tuomia tutkittavaksi ottamista koskevia kysymyksiä. Kolmanneksi tarkastelen esitettyjen neljän kysymyksen asiasisältöä unionin tuomioistuimen asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa koskevaa oikeuskäytäntöä koskevan katsauksen jälkeen, ja tämä ohjaa sitä seuraavaa arviointia.

A. Alustava huomautus

22. Amtsgericht Hannover haluaa neljällä kysymyksellään ennen kaikkea selvittää, onko ns. villi lakko, joka ilmeni sairausloman muodossa ja joka aiheutti välittömästi tai välillisesti lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen, asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde ja näin vapauttaa lentoliikenteen harjoittajan velvollisuudesta maksaa korvausta matkustajille pääasioissa.

23. Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa säädetään, ettei lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan 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”.

24. Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa todetaan näin ollen, että lentoliikenteen harjoittajan on näytettävä toteen kolme pääasiallista seikkaa, jotta se voisi saada siinä säädetyn vapautuksen: 1) on osoitettava ”poikkeuksellisten olosuhteiden” olemassaolo, 2) lennon peruutuksen tai pitkäaikaisen viivästymisen on ”johduttava” poikkeuksellisista olosuhteista ja 3) poikkeuksellisia olosuhteita ”ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu”. [8]

25. Amtsgericht Hannoverin esittämät neljä kysymystä liittyvät kaikkiin näihin kolmeen edellytykseen. Ensimmäinen ja toinen kysymys koskevat näistä edellytyksistä ensimmäistä eli sitä, onko sairausloma-aalto tai ns. villi lakko luokiteltavissa poikkeukselliseksi olosuhteeksi. Kolmas kysymys koskee toista edellytystä syy-yhteyden osalta eli sitä, onko riittävää, että poikkeukselliset olosuhteet ovat vain välillisenä syynä lennon peruuttamiselle tai pitkäaikaiselle viivästymiselle TUIflyn lentosuunnitelman uudelleenjärjestelyn vuoksi. Neljäs kysymys koskee kolmatta edellytystä siltä osin, olisiko poikkeuksellisia olosuhteita sinällään tai niiden seurauksia pitänyt voida välttää.

26. Amtsgericht Düsseldorfin esittämä ainoa kysymys koskee sitä, johtuuko – jos oletetaan, että sairastumisaalto tai ns. villi lakko on luokiteltavissa poikkeukselliseksi olosuhteeksi – lennon peruuttaminen poikkeuksellisesta olosuhteesta myös silloin, kun se vaikuttaa kyseessä olevaan lentoon vain välillisesti, koska lennolle osoitettu miehistö olisi ollut käytettävissä ja lento olisi toteutunut ilman TUIflyn suorittamaa yleistä uudelleenjärjestelyä, jossa kyseinen miehistö osoitettiin muille lennoille kyseisten poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi.

27. Amtsgericht Düsseldorfin esittämä kysymys on siis hyvin samankaltainen kuin Amtsgericht Hannoverin esittämä kolmas kysymys. Tarkastelen niitä tämän vuoksi jäljempänä yhdessä.

8 Ks. esim. julkisasiamies Sharpstonin ratkaisuehdotus Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, 31 kohta).

B. Tutkittavaksi ottaminen

28. TUIfly katsoo, että Amtsgericht Hannoverin esittämät ennakkoratkaisupyynnöt on jätettävä osittain tutkimatta. Se toteaa, että ensimmäinen ja toinen kysymys menevät pääasian kohteen ulkopuolelle, koska mainituissa kysymyksissä otetaan lähtökohdaksi lentoliikenteen harjoittajan koko henkilöstön korkea sairauspoissaololuku, kun taas pääasia koskee korkeaa sairauspoissaololukua vain lentomiehistön eli lentäjien, lentoemäntien ja stuerttien osalta. Se toteaa myös, että ensimmäinen ja toinen kysymys, siltä osin kuin niillä pyritään saaman tietoja siitä, miten korkea poissaolo-osuuden on oltava, jotta se muodostaisi poikkeuksellisen olosuhteen, koskevat tosiseikkojen arviointia, joka on kansallisen tuomioistuimen eikä tämän tuomioistuimen tehtävä. TUIfly väittää lisäksi, että kolmannella kysymyksellä ei ole mitään yhteyttä pääasian oikeusriitojen kohteeseen, koska TUIfly ei laatinut uusia lentoaikatauluja ”taloudellisten seikkojen perusteella”, ja kysymys on joka tapauksessa liian abstrakti.

29. Todettakoon myös, että vaikka Saksan hallitus ei ole esittänyt tutkittavaksi ottamista koskevaa väitettä Amtsgericht Hannoverin esittämien ennakkoratkaisupyyntöjen osalta, se kuitenkin katsoo, että Amtsgericht Hannoverin esittämään ensimmäiseen kysymykseen annettava vastaus ei ole ratkaiseva pääasiassa kyseessä olevan riidan ratkaisemiseksi, koska TUIflyn lentomiehistöä ei koskenut sairastumisaalto vaan ns. villi lakko.

30. Mielestäni Amtsgericht Hannoverin esittämät ennakkoratkaisukysymykset on otettava tutkittavaksi.

31. Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan olettamana on, että kansallisen tuomioistuimen niiden oikeudellisten seikkojen ja tosiseikkojen perusteella, joiden määrittämisestä se vastaa ja joiden paikkansapitävyyden selvittäminen ei ole unionin tuomioistuimen tehtävä, esittämillä unionin oikeuden tulkintaan liittyvillä kysymyksillä on merkitystä asian ratkaisun kannalta. Unionin tuomioistuin voi jättää tutkimatta kansallisen tuomioistuimen esittämän ennakkoratkaisupyynnön ainoastaan, jos on ilmeistä, että pyydetyllä unionin oikeuden tulkitsemisella ei ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen, jos kyseinen 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 esitettyihin kysymyksiin. [9]

32. Lisäksi mainittua merkityksellisyyttä koskevaa olettamaa ei voida kumota pelkästään sillä, että yksi pääasian asianosaisista riitauttaa tietyt tosiseikat, joista mainitun pääasian kohteen määrittäminen riippuu. [10]

33. Tässä tapauksessa ennakkoratkaisupyynnön ja ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen ensimmäisen ja toisen kysymyksen asiayhteyden perusteella on selvää, että mainitut kysymykset koskevat TUIflyn lentomiehistöä. On riidatonta, että unionin tuomioistuimen perussäännössä tarkoitetuilla asianosaisilla oli mahdollisuus esittää tehokkaasti näkemyksensä näistä kysymyksistä.

34. Ei myöskään ole ilmeistä, että esitetyillä kysymyksillä ei olisi yhteyttä pääasian tosiseikkoihin tai kohteeseen. Ennakkoratkaisupyynnössä ei ole myöskään viitteitä siitä, että kysymykset liittyisivät luonteeltaan puhtaasti hypoteettiseen ongelmaan.

35. Näin ollen ei ole riittävästi perusteita Amtsgericht Hannoverin esittämien ennakkoratkaisukysymysten merkityksellisyyttä koskevan olettaman kumoamiseen.

9 Ks. esim. tuomio 14.12.2017, Avon Cosmetics (C-305/16, EU:C:2017:970, 59 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

10 Ks. esim. tuomio 22.9.2016, Breitsamer ja Ulrich (C-113/15, EU:C:2016:718, 34 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

C. Asiakysymys

1. Katsaus unionin tuomioistuimen asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa koskevaan oikeuskäytäntöön

36. Unionin tuomioistuimen vakiintuneesta oikeuskäytännöstä seuraa, että säännöksiä, joilla annetaan lentomatkustajille oikeuksia, on tulkittava suppeasti.[11] Oikeuskäytännössä todetaan kuitenkin myös, että antaessaan asetuksen N:o 261/2004 unionin lainsäätäjä pyrki myös punnitsemaan lentomatkustajien ja lentoliikenteen harjoittajien etuja keskenään.[12] Unionin tuomioistuin on tulkinnut lentoliikenteen harjoittajien vapautumista velvollisuudesta maksaa korvausta lentojen peruuttamisista ja pitkäaikaisista viivästymisistä poikkeuksellisissa olosuhteissa – ilmaus, jota ei ole määritelty asetuksessa N:o 261/2004 – seuraavasti.

37. Unionin tuomioistuin on hylännyt väitteet siitä, että lentoliikenteen harjoittajille aiheutuvan kohtuuttoman taloudellisen rasitteen tulisi olla vallitseva asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdan tulkinnassa ja todennut, että kuluttajansuojaa, mukaan lukien lentomatkustajien suojaa, koskevan tavoitteen tärkeydellä voidaan perustella sitä, että tietyille talouden toimijoille koituu huomattaviakin epäedullisia taloudellisia seurauksia.[13]

38. Unionin tuomioistuin on todennut, että korvauksen määrää, joka on vahvistettu 250, 400 ja 600 euroksi kyseisten lentojen pituuden perusteella, voidaan alentaa asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaan vielä 50 prosentilla, kun viivästyminen sellaisen lennon osalta, joka ei kuulu kyseisen asetuksen 7 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdan soveltamisalaan, on alle neljä tuntia,[14] ja 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. Mainituille liikenteenharjoittajille näiden velvollisuuksien seurauksena koituva taloudellinen rasite voi näin ollen keventyä tai jopa poistua kokonaan tällaisen korvauksen johdosta.

39. Unionin tuomioistuin on todennut, että ei vaikuta myöskään kohtuuttomalta, että näistä velvollisuuksista vastaavat ensi kädessä – edellä mainittua korvauksensaantioikeutta koskevalla varauksella – lentoliikenteen harjoittajat, joiden kanssa kyseiset matkustajat ovat tehneet kuljetussopimuksen, joka antaa heille oikeuden lentoon, jonka ei pitäisi peruuntua eikä viivästyä.[15]

40. Unionin tuomioistuin on tulkinnallaan edelleen täsmentänyt asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdalla vahvistettua sääntöä. Unionin tuomioistuin on todennut, että asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 14 perustelukappaleesta ilmenee, 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.[16] Unionin tuomioistuin on siten päätellyt 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.[17] Unionin tuomioistuin on näin ollen

11 Tuomio 4.10.2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, 38 kohta). Ks. myös julkisasiamies Sharpstonin ratkaisuehdotus Sturgeon ym. (C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:416, 48 kohta). Julkiasiamies huomauttaa, että unionin tuomioistuin totesi 10.1.2006 antamassaan tuomiossa IATA ja ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, 48 kohta), että matkustajien suojelu on asetuksen N:o 261/2004 ”välitön päämäärä”.

12 Tuomio 23.10.2012, Nelson (C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, 39 kohta).

13 Ibid., 81 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

14 Ibid., 78 kohta.

15 Ibid., 80 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

16 Tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, 21 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

17 Ibid., 22 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

todennut, että 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. Tämä tapahtuma ei ollut lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa.[18] Tehdessään tämän päätelmän unionin tuomioistuin huomautti, ”ettei lentoliikenteen harjoittajia tule rohkaista pidättäytymään tällaisen häiriön edellyttämien toimenpiteiden toteuttamisesta asettamalla lentojensa ylläpitämisen ja täsmällisyyden etusijalle lentojen turvallisuuden tavoitteeseen nähden”.[19]

41. Unionin tuomioistuin on katsonut, että lentoliikennettä harjoitettaessa vika, joka aiheutui lentokoneen tiettyjen osien ennenaikaisesta toimimattomuudesta, on odottamaton tapaus, mutta että kyseinen vika on aina erottamattomasti sidoksissa koneen erittäin monitahoiseen toimintajärjestelmään. Tällainen odottamaton tapaus liittyy siten lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen, koska on tavallista, että lentoliikenteen harjoittaja kohtaa odottamattomia teknisiä vikoja. Edelleen tällaisen vian estäminen on lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa.[20]

42. Lopuksi unionin tuomioistuin on todennut, että ”lentoturvallisuuteen vaikuttava piilevä valmistusvirhe” saattaa liittyä tapahtumiin, jotka eivät liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen eivätkä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa,[21] ja samoin on sellaisten vahinkojen osalta, jotka johtuvat lentokoneisiin kohdistuneesta sabotaasista tai terroriteosta.[22] Unionin tuomioistuin on myös katsonut, että tulivuoren purkautumisesta johtuvan Euroopan ilmatilan osittaisen sulkemisen kaltaiset olosuhteet ovat poikkeuksellisia olosuhteita.[23]

43. Tämän lisäksi unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä on vahvistettu, että unionin 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*.[24]

44. Koska kaikki poikkeukselliset olosuhteet eivät vapauta vastuusta, on sen, joka aikoo vedota niihin – kuten TUIfly – osoitettava lisäksi, että niitä ei olisi missään tapauksessa voitu välttää tilanteeseen soveltuvilla toimenpiteillä, toisin sanoen sellaisilla, jotka poikkeuksellisten olosuhteiden ilmetessä ovat muun muassa asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan kannalta teknisesti ja taloudellisesti siedettävissä olevien edellytysten mukaisia.

45. Lentoliikenteen harjoittajan on osoitettava, että huolimatta siitä, että se olisi tehnyt kaikkensa käytettävissään olevien henkilöstön 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*.[25]

18 Ibid., 24 kohta.

19 Ibid., 25 kohta.

20 Tuomio 17.9.2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, 41–43 kohta).

21 Kursivointi tässä.

22 Tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07 (EU:C:2008:771, 26 kohta).

23 Tuomio 31.1.2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, 34 kohta).

24 Kursivointi tässä.

25 Tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07 (E*U:C:2008:771, 39–41 kohta). Kursivointi tässä. Ks. myös tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška, C-315/15 (EU:C:2017:342, 28 ja 29 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

46. Tässä asiayhteydessä unionin tuomioistuin on vahvistanut kohtuudella edellytettävän toimenpiteen yksilöidyn ja joustavan käsitteen ja jättänyt kansallisen tuomioistuimen arvioitavaksi, voidaanko lentoliikenteen harjoittajan katsoa asianomaisen asian olosuhteissa toteuttaneen tilanteeseen soveltuvat toimenpiteet. [26]

47. Unionin tuomioistuin on katsonut, että lentoliikenteen harjoittajan on kohtuuden mukaan otettava lennon suunnitteluvaiheessa huomioon viivästymisvaara, joka liittyy poikkeuksellisten olosuhteiden mahdolliseen ilmaantumiseen. [27] Sen välttämiseksi, että jopa vähäiset viivästymiset, jotka johtuvat poikkeuksellisten olosuhteiden ilmaantumisesta, johtavat väistämättä lennon peruuttamiseen, järkevän lentoliikenteen harjoittajan on suunniteltava resurssinsa hyvissä ajoin, jotta sillä on käytössään tietty aika, jotta se voi, jos mahdollista, suorittaa kyseisen lennon poikkeuksellisten olosuhteiden päätyttyä. [28]

48. Tässä valossa unionin tuomioistuin on todennut siltä osin kuin kyse on matkustajista, joilta on evätty pääsy lennolle, että asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 15 perustelukappaleesta ilmenee, että poikkeukselliset olosuhteet voivat kohdistua vain ”tiettyyn lentokoneeseen jonakin tiettynä päivänä”, mistä ei voi olla kyse silloin, kun matkustajalta evätään pääsy lennolle tällaisista edelliseen lentoon vaikuttaneista olosuhteista johtuvan lentojen uudelleenjärjestelyn takia. Poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteellä nimittäin on tarkoitus rajoittaa lentoliikenteen harjoittajan velvollisuuksia ja jopa vapauttaa se niistä silloin, kun kyseessä olevaa tapahtumaa ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu. On niin, että vaikka tällainen liikenteenharjoittaja joutuu peruuttamaan lennon, joka oli tarkoitus lentää päivänä, jolloin lentokenttähenkilöstö onkin lakossa, ja päättää sitten järjestää myöhemmät lentonsa uudelleen, sen ei mitenkään voida katsoa joutuneen epäämään kyseisen lakon takia lennolle pääsyä matkustajalta, joka on asianmukaisesti ilmoittautunut lennolle kaksi päivää mainitun lennon peruuttamisen jälkeen. [29]

49. Tätä taustaa vasten unionin tuomioistuinta on pyydetty ratkaisemaan, onko ns. villi lakko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde, ja jos näin on, mitkä ovat seuraukset.

2. Ehdotettu vastaus ensimmäiseen kysymykseen

50. Erikseen tarkasteltuna vastaus ensimmäiseen kysymykseen on suoraviivainen. Yhtäältä edellä tiivistetysti esitetyn oikeuskäytännön perusteella on niin, että yrityksen, joka harjoittaa liiketoimintaa tavanomaisen terveen yhteisön parissa, suorittamat järjestelyt sairauslomien hallinnoimiseksi ovat asioita, jotka liittyvät lentoliikenteen harjoittajien tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen ja jotka ovat sen tosiasiallisesti hallittavissa. Toisaalta joukkopoissaolo, joka johtuu pandemiasta tai jostakin muusta kansanterveydellisestä uhasta ei liity lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen eikä ole sen tosiasiallisesti hallittavissa. Ensiksi mainitussa tilanteessa eivät vallitsisi asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetut poikkeukselliset olosuhteet, mutta viimeksi mainitussa tilanteessa kyllä.

26 Tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška (EU:C:2013:342, 30 kohta).

27 Tuomio 12.5.2011, Eglītis ja Ratnieks, C-294/10 (EU:C:2011:303, 27 kohta).

28 Ibid., 28 kohta.

29 Tuomio 4.10.2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, 37 kohta).

51. Asian asiakirja-aineiston ja istunnossa esitettyjen lausumien perustella on kuitenkin selvää, että pääasian tosiseikasto ei ole tällainen. Kyseessä oli joukkopoissaolo sairausloman muodossa ns. villin lakon toteuttamiseksi. Vaikka ensimmäiseen kysymykseen, kun sitä tarkastellaan erikseen, annettava vastaus on lähtökohtaisesti myöntävä, tämä ei riitä ratkaisemaan pääasian riita-asiaa, joka juontaa juurensa tosiasiallisesti ns. villistä lakosta eikä pandemiasta tai muusta kansanterveydellisestä uhasta. Tämä muodostaa vähintäänkin ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen pyytämän ohjauksen ytimen. [30]

52. Ehdotan näin ollen, että ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen vastataan seuraavasti.

Se, että huomattava osa lennosta vastaavan lentoliikenteenharjoittajan lennon suorittamiseen tarvittavasta henkilöstöstä on sairausloman vuoksi poissa töistä, on asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde ainoastaan, jos sairauspoissaolo on aito ja johtuu pandemiasta tai jostakin muusta kansanterveydellisestä uhasta. Se täsmällinen poissaolo-osuus tällaisissa olosuhteissa, jota edellytetään, jotta tilanne voi muodostaa poikkeuksellisen olosuhteen, on ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen määritettävä siten, että huomioon otetaan kaikki asian kannalta merkitykselliset tosiseikat.

3. Ehdotettu vastaus toiseen kysymykseen

53. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy toisella kysymyksellään ennen kaikkea, onko ns. villi lakko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde. Jos tähän kysymykseen vastataan myöntävästi, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy, miten suuri poissaolo-osuuden on oltava, jotta kyseessä on poikkeuksellinen olosuhde.

54. Unionin tuomioistuin on oikeuskäytännössään tehnyt selväksi, että unionin oikeuden säännöksen tai määräyksen tulkitsemisessa on otettava huomioon paitsi sen sanamuoto myös asiayhteys ja sillä lainsäädännöllä tavoitellut päämäärät, jonka osa säännös tai määräys on. [31] Tältä osin unionin toimen varsinaista normatiivista osaa ei voida erottaa toimen perusteluista, joten toimea on tulkittava ottamalla tarvittaessa huomioon sen antamiseen johtaneet syyt. [32]

55. Yhtäältä asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa viitataan matkustajien suojelun korkean tason tarpeeseen, kun taas sen johdanto-osan toisessa perustelukappaleessa todetaan, että lennolle pääsyn epääminen sekä lentojen peruuttaminen ja pitkäaikainen viivästyminen aiheuttavat matkustajille suuria vaikeuksia ja haittoja.

56. Toisaalta asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 14 perustelukappaleessa todetaan, että 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.

57. Asetuksen N:o 261/2004 tavoitteet viittaavat siis siihen, että työtaistelut sisältyvät poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteeseen. Tätä tukee edellä yksilöity unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntö ainakin asiayhteydessä, jossa on kyse huomattavasta poissaolojen määrästä, joka vaikuttaa toimintakykyyn, poikkeuksellisten olosuhteiden tähänastisessa tulkinnassa erityisesti ns. villeihin lakkoihin nähden. Kun

30 Ks. edellä 28–35 kohta.

31 Ks. mm. tuomio 19.11.2009, Sturgeon ym. (C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, 41 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

32 Ibid., 42 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

otetaan huomioon, että villit lakot tapahtuvat lain sääntöjen ulkopuolella, ne eivät ole lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa.[33] Tämän puolesta puhuvat myös asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdan valmisteluasiakirjat. Valmistelutöiden aikana ”force majeure” muutettiin ”poikkeuksellisiksi olosuhteiksi”. Yhteisessä kannassa olevan neuvoston toteamuksen mukaan muutos tehtiin juridisen selkeyden vuoksi.[34]

58. Lisäksi unionissa, jossa vallitsee oikeusvaltioperiaate, ns. villit lakot eivät liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen. Ne eivät ole mitään sen kaltaista, mikä olisi erottamattomasti sidoksissa lentokoneen toimintajärjestelmään tavalla, joka liittyy lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen. Totean vielä, ettei se, että työntekijöille ilmoitettiin mahdollisesta rakenneuudistuksesta, tuonut villiä lakkoa TUIflyn hallinnan piiriin, kun otetaan huomioon, että villi lakko ei ollut tämän toimen väistämätön seuraus.[35]

59. Jotta ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle annetaan hyödyllinen vastaus, joka kattaa kaikki asian kannalta merkitykselliset unionin oikeuden elementit, on tärkeää toistaa (ks. edellä 43 ja 48 kohta), että unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan pelkkä poikkeuksellisten olosuhteiden olemassaolo ei riitä vapauttamaan lentoliikenteen harjoittajaa velvollisuudesta maksaa lennon peruuttamisesta ja pitkäaikaisesta viivästymisestä korvausta, joka sen muuten olisi ollut asetuksen N:o 261/2004 perusteella maksettava. Asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa vahvistettua poikkeusta sovelletaan vain poikkeuksellisiin olosuhteisiin, joita ei olisi voitu välttää, vaikka lentoliikenteen harjoittaja olisi toteuttanut kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet. Kuten edellä 43–48 kohdassa on selitetty, TUIflyllä on todistustaakka siltä osin, että se ei kyennyt estämään ilmennyttä poikkeuksellista olosuhdetta, joka johti lennon peruuttamiseen.[36]

60. Ennakkoratkaisupyynnön esittäneen tuomioistuimen on myös kaikkien asian kannalta merkityksellisten tosiseikkojen perusteella ratkaistava, minkä suuruista poissaolo-osuutta ns. villin lakon aikana edellytetään, jotta se voi muodostaa asetuksen N:o 261/2004 tarkoitetun poikkeuksellisen olosuhteen.

61. Näin ollen ehdotan, että toiseen ennakkoratkaisukysymykseen vastataan seuraavasti.

Se, että lennon suorittamista varten merkittävä osa lentoliikenteen harjoittajan henkilöstöstä on spontaanisti poissa työoikeudellisesti ja työehtosopimusoikeudellisesti laittoman työn keskeytyksen (”villi lakko”) vuoksi, on asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde. Asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa vahvistettua poikkeusta sovelletaan kuitenkin vain poikkeuksellisiin olosuhteisiin, joita ei olisi voitu välttää, vaikka asianomainen lentoliikenteen harjoittaja olisi toteuttanut kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet. Tämä kysymys on ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen ratkaistava samoin kuin kysymys siitä, minkä suuruinen poissaolo-osuuden on oltava, jotta villin lakon yhteydessä on ilmennyt poikkeuksellinen olosuhde.

33 Komission ehdotuksessa asetukseksi N:o 261/2004 viitataan poikkeuksellisiin olosuhteisiin, joista liikenteenharjoittaja ei voi olla ”vastuussa”. Ks. mm. KOM(2001) 784 lopullinen, s. 6, 20 kohta.

34 Julkisasiamies Sharpstonin ratkaisuehdotus Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, 50 kohta), jossa viitataan yhteiseen kantaan ja 25.3.2003 parlamentille annettuun tiedonantoon (SEK(2003) 361 lopullinen), jossa komissio totesi, että 18.3.2003 annetussa yhteisessä kannassa (EY) N:o 27/2003 (EUVL 2003, C 125 E, s. 63) korvaukseen liitetyt ehdot liittäisivät korvauksen tiiviimmin peruutuksista aiheutuviin vaikeuksiin ja haittoihin.

35 Totean lisäksi, että villin lakon pitäminen poikkeuksellisena olosuhteena on yhdenmukaista komission hiljattain asetuksen N:o 261/2004 muuttamisesta tekemän ehdotuksen kanssa, johon sisältyy ei-tyhjentävä luettelo olosuhteista, joita asetuksessa pidetään poikkeuksellisina olosuhteina. Ehdotuksessa mainitaan ”lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan tai olennaisten palvelutarjoajien, kuten lentoasemien ja lennonvarmistuspalvelun tarjoajien, työmarkkinakiistat.” Ks. asiakirjan COM(2013) 130 final, s. 30, liitteessä 1 olevan 1 kohdan vii alakohta. Ks. myös Euroopan parlamentin 5.2.2014 antaman lainsäädäntöpäätöslauselman P7_TA(2014) 0092 liitteessä 1 olevan 1 kohdan vii alakohta, jossa todetaan seuraavaa: ”lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan tai olennaisten palvelutarjoajien, kuten lentoasemien ja lennonvarmistuspalvelun tarjoajien, **ennakoimattomat** työmarkkinakiistat”. Lihavointi alkuperäinen.

36 Tältä osin sovelletaan kansallisia todistelusääntöjä, kunhan niitä sovellettaessa noudatetaan vastaavuus- ja tehokkuusperiaatteita. Ks. julkisasiamies Sharpstonin ratkaisuehdotus Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, 63–72 kohta).

4. Ehdotettu vastaus kolmanteen kysymykseen

62. Amtsgericht Hannoverin esittämässä kolmannessa kysymyksessä ja Amtsgericht Düsseldorfin esittämässä kysymyksessä ennakkoratkaisua pyytäneet tuomioistuimet kysyvät ennen kaikkea poikkeuksellisten olosuhteiden ja lennon peruuttamisen välisen syy-yhteyden laajuudesta ja erityisesti siitä, katkaiseeko TUIflyn koko lentoaikataulujen uudelleenjärjestelyä koskeva päätös tämän syy-yhteyden.

63. Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 15 perustelukappaleen mukaan 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. [37]

64. Katson, että kolmanteen kysymykseen annettavaa vastausta ohjaavat unionin tuomioistuimen tuomiossa Finnair [38] (edellä 48 kohta) tekemät toteamukset siitä, että vaikka liikenteenharjoittaja joutuu peruuttamaan lennon, joka oli tarkoitus lentää päivänä, jolloin lentokenttähenkilöstö onkin lakossa, ja päättää sitten järjestää myöhemmät lentonsa uudelleen, sen ei mitenkään voida katsoa joutuneen epäämään kyseisen lakon takia lennolle pääsyä matkustajalta, joka on asianmukaisesti ilmoittautunut lennolle kaksi päivää mainitun lennon peruuttamisen jälkeen. Toisin sanoen poikkeuksellisten olosuhteiden on ollut oltava olemassa ajankohtana, jolloin lento peruutettiin, eivätkä ne ulotu uusiin lentoaikatauluihin, jotka on laadittu poikkeuksellisten olosuhteiden takia. Tämä on yhdenmukaista unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä lentoliikenteen harjoittajille asetetun velvollisuuden kanssa, jonka mukaan järkevän lentoliikenteen harjoittajan on suunniteltava resurssinsa hyvissä ajoin, jotta sillä on käytössään tietty aika, jotta se voi, jos mahdollista, suorittaa kyseisen lennon poikkeuksellisten olosuhteiden päätyttyä (ks. edellä 47 kohta). [39]

65. Näin ollen ehdotan, että kolmanteen ennakkoratkaisukysymykseen vastataan seuraavasti.

Poikkeuksellisten olosuhteiden on ollut oltava olemassa ajankohtana, jolloin – tapauksen mukaan – lento on peruutettu tai se on viivästynyt.

5. Ehdotettu vastaus neljänteen kysymykseen

66. Siinä tapauksessa, että toiseen tai kolmanteen kysymykseen vastataan myöntävästi, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy neljännellä kysymyksellään ennen kaikkea, liittyykö vältettävyyttä koskeva kriteeri, joka liittyy sen osoittamiseen, että poikkeuksellisia olosuhteita ”ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu”, poikkeuksellisten olosuhteiden ilmenemiseen vai koskeeko se pikemmin poikkeuksellisten olosuhteiden seurauksia.

67. Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaan sisältyvän sivulauseen [40] ”vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu” voidaan tulkita viittaavan taaksepäin ”peruuttamiseen” eikä poikkeuksellisten olosuhteiden ilmenemiseen, vaikka relatiivipronominin ”joita” voidaan katsoa aiheuttavan moniselitteisyyttä tältä osin. Kuten edellä 45 kohdassa kursivoidussa lauseessa on todettu, unionin tuomioistuin on kuitenkin jo katsonut, että lähtökohtana on välttää sitä, että poikkeukselliset olosuhteet, joihin lentoliikenteen harjoittaja *joutui,”johtavat lennon peruuttamiseen*”.

37 Kursivointi tässä.

38 Tuomio 4.10.2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604).

39 Ks. tältä osin edelleen julkisasiamies Botin ratkaisuehdotus Finnair (C-22/11, EU:C:2012:223, 53, 54 ja 61 kohta).

40 Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdan tulkintaan sovellettavista menetelmistä ks. edellä 54 kohta.

68. Näin ollen kohtuudella edellytettävät toimenpiteet liittyvät poikkeuksellisten olosuhteiden seurauksiin pikemminkin kuin niiden ilmenemiseen. Lentoliikenteen harjoittajalla ei esimerkiksi voi olla velvollisuutta ryhtyä toimiin tulivuorenpurkauksen välttämiseksi, mutta samanaikaisesti lentoliikenteen harjoittajalla on velvollisuus ryhtyä kohtuudella edellytettäviin toimenpiteisiin sen välttämiseksi, että lento peruutetaan, kun tällainen tapahtuma ilmenee. Tällaisiin toimenpiteisiin saattaa kuulua esimerkiksi niiden lentojen uudelleenreititys, joihin tapahtuma vaikuttaa.

69. Lisättäköön, että tämä tulkinta on asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 15 perustelukappaleen mukainen. Siinä viitataan poikkeuksellisten olosuhteiden vaikutukseen lentoliikenteen harjoittajiin ja kohtuullisiin järjestelyihin viivästysten tai peruutusten välttämiseksi. Se on myös yhdenmukainen asetuksen johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa esitetyn tavoitteen kanssa, joka on matkustajien suojelun korkean tason varmistaminen, sekä asetuksen N:o 261/2004 laajemman asiayhteyden kanssa. [41]

70. Näin ollen ehdotan, että neljänteen ennakkoratkaisukysymykseen vastataan seuraavasti.

”Vältettävyyttä koskeva kriteeri liittyy vain poikkeuksellisen olosuhteen seurauksiin”.

VI. Ratkaisuehdotus

71. Ehdotan näin ollen, että unionin tuomioistuin vastaa Amtsgericht Hannoverin ja Amtsgericht Düsseldorfin esittämiin ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti.

1) Se, että huomattava osa lennosta vastaavan lentoliikenteenharjoittajan lennon suorittamiseen tarvittavasta henkilöstöstä on sairausloman vuoksi poissa töistä, on matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde ainoastaan, jos sairauspoissaolo on aito ja johtuu pandemiasta tai jostakin muusta kansanterveydellisestä uhasta. Se täsmällinen poissaolo-osuus tällaisissa olosuhteissa, jota edellytetään, jotta tilanne voi muodostaa poikkeuksellisen olosuhteen, on ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen määritettävä siten, että huomioon otetaan kaikki asian kannalta merkitykselliset tosiseikat.

2) Se, että lennon suorittamista varten merkittävä osa lennosta vastuussa olevan lentoliikenteen harjoittajan henkilöstöstä on spontaanisti poissa työoikeudellisesti ja työehtosopimusoikeudellisesti laittoman työn keskeytyksen (”villi lakko”) vuoksi, on asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde. Asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa vahvistettua poikkeusta sovelletaan kuitenkin vain poikkeuksellisiin olosuhteisiin, joita ei olisi voitu välttää, vaikka asianomainen lentoliikenteen harjoittaja olisi toteuttanut kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet. Tämä kysymys on ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen ratkaistava samoin kuin kysymys siitä, minkä suuruinen poissaolo-osuuden on oltava, jotta villin lakon yhteydessä on ilmennyt poikkeuksellinen olosuhde.

3) Poikkeuksellisten olosuhteiden on ollut oltava olemassa ajankohtana, jolloin – tapauksen mukaan – lento on peruutettu tai se on viivästynyt.

4) Vältettävyyttä koskeva kriteeri liittyy vain poikkeuksellisen olosuhteen seurauksiin.

41 Päinvastaisesta näkemyksestä, joka on esitetty asiayhteydessä, jossa kyseessä olleet poikkeukselliset olosuhteet koskivat teknistä vikaa ja joka edeltää tässä viitattua oikeuskäytäntöä, ks. julkisasiamies Sharpstonin ratkaisuehdotus Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, 24–32 kohta).