Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (neljäs jaosto)

11 päivänä kesäkuuta 2020*

Ennakkoratkaisupyyntö – Lentoliikenne – Asetus (EY) N:o 261/2004 –5 artiklan 3 kohta – 7 artiklan 1 kohta – Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettava korvaus – Vapautus – Poikkeuksellisten olosuhteiden käsite – Häiriköivät matkustajat (Unruly passengers) – Mahdottomuus vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin lennolla, johon ne eivät vaikuta – Kohtuudella edellytettävien toimenpiteiden käsite

Asiassa C-74/19,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Lissabonin alioikeus, Portugali) on esittänyt 21.1.2019 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 31.1.2019, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

LE

vastaan

Transportes Aéreos Portugueses SA,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (neljäs jaosto),

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

julkisasiamies: P. Pikamäe,

kirjaaja: johtava hallintovirkamies M. Ferreira,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 5.12.2019 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Transportes Aéreos Portugueses SA, edustajanaan M. Riso, advogada,

– Portugalin hallitus, asiamiehinään L. Inez Fernandes, P. Lacerda, P. Barros da Costa ja L. Guerreiro,

– Saksan hallitus, asiamiehinään J. Möller, M. Hellmann, U. Bartl ja A. Berg,

– Ranskan hallitus, asiamiehinään A.-L. Desjonquères ja A. Ferrand,

– Itävallan hallitus, asiamiehenään aluksi G. Hesse, sittemmin J. Schmoll,

* Oikeudenkäyntikieli: portugali.

– Puolan hallitus, asiamiehenään B. Majczyna,

– Euroopan komissio, asiamiehinään B. Rechena ja N. Yerrell,

– Euroopan lentoturvallisuusvirasto (EASA), asiamiehinään S. Rostren ja R. Sousa Uva,

kuultuaan julkisasiamiehen 27.2.2020 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 (EUVL 2004, L 46, s. 1) 5 artiklan 3 kohdan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat LE ja lentoliikenteen harjoittaja Transportes Aéreos Portugueses SA (jäljempänä TAP) ja joka koskee viimeksi mainitun kieltäytymistä maksaa korvausta kyseiselle matkustajalle, jonka lento oli viivästynyt pitkäaikaisesti.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Kansainvälinen oikeus

Tokion yleissopimus

3 Yleissopimus rikoksista ja eräistä muista teoista ilma-aluksissa (Yhdistyneiden kansakuntien sopimuskokoelma, nide 704, s. 219; jäljempänä Tokion yleissopimus) allekirjoitettiin Tokiossa 14.9.1963, ja se tuli voimaan 4.12.1969.

4 Kaikki jäsenvaltiot ovat Tokion yleissopimuksen sopimuspuolia, mutta ei Euroopan unioni.

5 Tämän yleissopimuksen 1 artiklan 1 kohdassa määrätään seuraavaa:

”Tätä yleissopimusta sovelletaan:

a) rangaistaviin tekoihin,

b) tekoihin, jotka katsomatta siihen, ovatko ne rikoksia tai ei, vaarantavat ilma-aluksen tai siinä olevien henkilöiden tahi omaisuuden turvallisuuden tai saattavat sitä vaarantaa taikka vaarantavat hyvän järjestyksen tahi kurin ilma-aluksessa.”

6 Mainitun yleissopimuksen 6 artiklan 1 kohdassa määrätään seuraavaa:

”Ilma-aluksen päälliköllä on oikeus, kun hänellä on riittävä syy uskoa, että joku henkilö on tehnyt tai on tekemäisillään ilma-aluksessa 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun rikoksen tai muun teon, ryhtyä tätä henkilöä vastaan kohtuullisiksi katsottaviin toimenpiteisiin, pidättäminen mukaan luettuna, jotka ovat välttämättömiä:

a) ilma-aluksen tai siinä olevien henkilöiden tahi omaisuuden turvallisuuden suojelemiseksi; tai

b) hyvän järjestyksen ja kurin ylläpitämiseksi ilma-aluksessa; tahi

c) voidakseen luovuttaa sellaisen henkilön toimivaltaiselle viranomaiselle tai poistaa hänet ilma-aluksesta tämän luvun määräysten mukaisesti.”

7 Tokion yleissopimuksen 6 artiklaa muutettiin, kun 1.1.2020 tuli voimaan Montrealissa 4.4.2014 rikoksista ja eräistä muista teoista ilma-aluksissa tehdyn yleissopimuksen muuttamisesta tehty pöytäkirja. Tämä muutos ei kuitenkaan ole ainakaan ajallisesti sovellettavissa pääasian tosiseikkoihin.

Euroopan talousalueesta tehty sopimus

8 Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen (EYVL 1994, L 1, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna Bulgarian tasavallan ja Romanian osallistumisesta Euroopan talousalueeseen tehdyllä sopimuksella (EUVL 2007, L 221, s. 15) (jäljempänä ETA-sopimus), 47 artiklan, jonka otsikko on ”Liikenne”, 2 kohdassa määrätään, että erityismääräykset kaikista liikennemuodoista ovat ETA-sopimuksen liitteessä XIII.

9 Tämän sopimuksen 126 artiklan 1 kohdassa määrätään seuraavaa:

”Tätä sopimusta sovelletaan alueisiin, joihin Euroopan talousyhteisön perustamissopimusta tässä perustamissopimuksessa määrätyin ehdoin sovelletaan, sekä Islannin, Liechtensteinin ruhtinaskunnan ja Norjan kuningaskunnan alueisiin.”

10 Mainitun sopimuksen pöytäkirjassa 1 olevassa 8 kohdassa, jonka otsikko on ”Viittaukset alueisiin”, määrätään seuraavaa:

”Kun säädöksessä, johon viitataan, on viittaus ’yhteisön’ tai ’yhteismarkkinoiden’ alueeseen, viittauksen katsotaan sopimusta sovellettaessa tarkoittavan viittausta sopimuspuolten alueeseen sellaisena kuin se on määriteltynä sopimuksen 126 artiklassa.”

11 ETA-sopimuksen liitteessä XIII, jonka otsikko on ”Liikenne – Luettelo, josta määrätään 47 artiklassa”, todetaan otsikon ”Johdanto” alla seuraavaa:

”Jos säädöksissä, joihin tässä liitteessä viitataan, on yhteisön oikeusjärjestykselle ominaisia käsitteitä tai jos niissä viitataan yhteisön oikeusjärjestykselle ominaisiin menettelyihin, kuten

– johdanto-osat,

– ne, joille yhteisön säädökset on osoitettu,

– viittaukset EY:n alueisiin tai kieliin,

– viittaukset EY:n jäsenvaltioiden oikeuksiin ja velvollisuuksiin, EY:n jäsenvaltioiden julkisiin yksiköihin, yrityksiin tai yksilöihin suhteessa toisiinsa, sekä

– viittaukset tietojenanto- ja ilmoitusmenettelyihin,

sovelletaan horisontaalisia mukautuksia koskevaa pöytäkirjaa n:o 1, ellei tässä liitteessä toisin mainita.”

Unionin oikeus

Asetus N:o 261/2004

12 Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 1 ja 13–15 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(1) Lentoliikenteen alalla toteutettavalla yhteisön toiminnalla olisi pyrittävä muun muassa varmistamaan matkustajien suojelun korkea taso. Lisäksi olisi otettava kaikilta osin huomioon kuluttajansuojelun yleiset vaatimukset.

– –

(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 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.”

13 Asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tätä asetusta sovelletaan

a) matkustajiin, jotka lähtevät jäsenvaltion alueella sijaitsevalta ja perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalta lentoasemalta;

b) matkustajiin, jotka lähtevät kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta jäsenvaltion alueella sijaitsevalle ja perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalle lentoasemalle ja jotka eivät ole saaneet etuuksia tai korvausta ja apua kyseisessä kolmannessa maassa, mikäli kyseisestä lennosta vastaa yhteisön lentoliikenteen harjoittaja.”

14 Kyseisen asetuksen 5 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Jos lento peruutetaan:

– –

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

– –

3. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa 7 artiklan mukaista korvausta, jos se pystyy osoittamaan, että peruutus johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.

– –”

15 Mainitun asetuksen 7 artiklan, jonka otsikko on ”Oikeus korvaukseen”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

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

– –

c) 600 euroa lentojen osalta, joihin ei voida soveltaa a tai b alakohtaa.

– –”

16 Asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan, jonka otsikko on ”Oikeus palauttamiseen tai uudelleenreititykseen”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jos tähän artiklaan viitataan, matkustajalle on annettava mahdollisuus valita jokin seuraavista vaihtoehdoista:

a) – lipusta maksetun hinnan palauttaminen kokonaisuudessaan seitsemän päivän kuluessa 7 artiklan 3 kohdassa esitetyllä tavalla kultakin matkan osalta, joka jää tekemättä, sekä jo tehdyiltä osilta matkaa, jos lennosta ei ole enää matkustajan alkuperäisen matkasuunnitelman kannalta hyötyä, sekä tarvittaessa:

– paluulento, joka lähtee mahdollisimman pian ensimmäiseen lähtöpaikkaan;

b) matkan uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla mahdollisimman pian lopulliseen määräpaikkaansa; tai

c) matkan uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla lopulliseen määräpaikkaansa hänelle sopivana myöhempänä ajankohtana edellyttäen, että paikkoja on saatavilla.”

Asetus (EY) N:o 216/2008

17 Yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta 20.2.2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 (EUVL 2008, L 79, s. 1) liitteessä IV, jonka otsikko on ”8 artiklassa tarkoitetut lentotoimintaa koskevat keskeiset vaatimukset”, olevassa 7.d kohdassa säädetään seuraavaa:

”Hätätilanteessa, joka vaarantaa ilma-aluksen toiminnan tai ilma-aluksen ja/tai siinä olevien henkilöiden turvallisuuden, ilma-aluksen päällikön on ryhdyttävä turvallisuuden kannalta tarpeellisiksi katsomiinsa toimiin. – –”

18 Asetus N:o 216/2008 on kumottu 11.9.2018 alkavin vaikutuksin yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta 4.7.2018 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvosto asetuksella (EU) 2018/1139 (EUVL 2018, L 212, s. 1). Asetusta 2018/1139 ei kuitenkaan ole ajallisesti sovellettava pääasian oikeudenkäynnissä.

Asetus N:o 965/2012

19 Lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen N:o 216/2008 mukaisesti 5.10.2012 annetun komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 (EUVL 2012, L 296, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 14.8.2013 annetulla komission asetuksella (EU) N:o 800/2013 (EUVL 2013, L 227, s. 1) (jäljempänä asetus N:o 965/2012), liitteessä IV, jonka otsikko on ”[Kaupallisen lentoliikenteen harjoittajan toimet]”, olevan ”CAT.GEN.MPA.105 Ilma-aluksen päällikön velvollisuudet” kohdan a alakohdassa säädetään seuraavaa:

”CAT.GEN.MPA.100 kohdan noudattamisen lisäksi ilma-aluksen päällikkö

– –

4) on valtuutettu poistamaan ilma-aluksesta henkilö tai mikä tahansa rahdin osa, joka voi uhata ilma-aluksen tai siinä olevien henkilöiden turvallisuutta;

5) ei saa hyväksyä sellaisen henkilön kuljettamista ilma-aluksessa, joka näyttää olevan alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena siinä määrin, että ilma-aluksen tai siinä olevien henkilöiden turvallisuus todennäköisesti vaarantuisi;

– –”

20 Tässä liitteessä oleva ”CAT.GEN.MPA.110 Ilma-aluksen päällikön määräysvalta” kohta kuuluu seuraavasti:

”Lentotoiminnan harjoittajan on ryhdyttävä kaikkiin kohtuullisiksi katsottaviin toimiin sen varmistamiseksi, että kaikki lentokoneessa olevat henkilöt noudattavat kaikkia ilma-aluksen päällikön antamia laillisia määräyksiä, joiden tarkoituksena on lentokoneen ja siinä olevien henkilöiden tai omaisuuden turvallisuuden varmistaminen.”

Asetus (EU) N:o 376/2014

21 Poikkeamien ilmoittamisesta, analysoinnista ja seurannasta siviili-ilmailun alalla, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 996/2010 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/42/EY, komission asetusten (EY) N:o 1321/2007 ja (EY) N:o 1330/2007 kumoamisesta 3.4.2014 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 376/2014 (EUVL 2014, L 122, s. 18) 2 artiklan 7 alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

– –

7) ’poikkeamalla’ mitä tahansa turvallisuuteen liittyvää tapahtumaa, joka vaarantaa tai, jos siihen ei puututa tai jos sitä ei käsitellä, voisi vaarantaa ilma-aluksen, siinä olevien henkilöiden tai muiden henkilöiden turvallisuuden; käsite sisältää erityisesti onnettomuudet tai vakavat vaaratilanteet”.

22 Asetuksen N:o 376/2014 4 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Tämän artiklan mukaisten pakollisten poikkeamailmoitusjärjestelmien välityksellä 6 kohdassa lueteltujen henkilöiden on ilmoitettava seuraaviin luokkiin kuuluvista poikkeamista, jotka voivat muodostaa merkittävän riskin ilmailun turvallisuudelle:

a) poikkeamat, jotka liittyvät ilma-aluksen toimintaan, kuten:
   i) yhteentörmäykseen liittyvät poikkeamat;
   ii) lentoonlähtöön ja laskuun liittyvät poikkeamat;
   iii) polttoaineeseen liittyvät poikkeamat;
   iv) lennon aikana tapahtuvat poikkeamat;
   v) viestintään liittyvät poikkeamat;
   vi) vammoihin, hätätilanteisiin ja muihin kriittisiin tilanteisiin liittyvät poikkeamat;
   vii) miehistön toimintakyvyn menetys ja muut miehistöön liittyvät poikkeamat;
   viii) sääolosuhteisiin tai turvatoimiin liittyvät poikkeamat”.

Täytäntöönpanoasetus (EU) 2015/1018

23 Asetuksen N:o 376/2014 mukaisesti pakollisesti ilmoitettavien siviili-ilmailun poikkeamien luokittelua koskevan luettelon vahvistamisesta 29.6.2015 annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/1018 (EUVL 2015, L 163, s. 1) 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Yksityiskohtainen poikkeamien luokittelu, johon on viitattava ilmoitettaessa poikkeamista pakollisten ilmoitusjärjestelmien välityksellä asetuksen [N:o 376/2014] 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti, vahvistetaan tämän asetuksen liitteissä I–V.”

24 Täytäntöönpanoasetuksen 2015/1018 liitteessä I olevan 6 kohdan 2 alakohdassa mainitaan turvatoimien alalla asetuksen N:o 376/2014 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuina poikkeamina ”vaikeudet päihtyneiden, väkivaltaisten tai häiriötä aiheuttavien matkustajien hillitsemisessä”.

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

25 LE oli varannut TAPin lennon, jonka lähtöpaikka oli Fortaleza (Brasilia) ja määräpaikka Oslo (Norja) ja johon sisältyi Lissabonista (Portugal) lähtevä, saman lentoyhtiön operoima jatkoyhteys.

26 Tämä lento suoritettiin 21.8. ja 22.8.2017, ja se saapui Osloon lähes 24 tuntia viivästyneenä. Tämä viivästyminen johtui siitä, että LE ei ollut päässyt toisiinsa liittyvien lentojen toiselle lennolle Lissabonista Osloon, koska Fortalezan ja Lissabonin välisen lennon saapuminen oli viivästynyt. Viimeksi mainittu viivästyminen johtui siitä, että kyseisen lennon suorittanut lentokone oli aiemman Lissabonista Fortalezaan suorittamansa lennon aikana joutunut poikkeamaan reitiltään Gran Canarian Las Palmasiin (Espanja) yhtä matkustajaa purreen ja muiden matkustajien sekä matkustamohenkilökunnan kimppuun käyneen häiriköivän matkustajan poistamiseksi koneesta. LE siirrettiin siten seuraavalle Osloon suuntautuvalle lennolle, jonka TAP suoritti seuraavana päivänä.

27 Tämän yli kolmen tunnin pituisen viivästymisen vuoksi LE vaati TAPia maksamaan asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa, luettuna yhdessä kyseisen asetuksen 7 artiklan 1 kohdan a alakohdan kanssa, sellaisina kuin unionin tuomioistuin on niitä tulkinnut, säädetyn 600 euron suuruisen korvauksen.

28 Koska TAP oli evännyt tämän korvauksen sillä perusteella, että riidanalainen pitkäaikainen viivästyminen johtui poikkeuksellisista olosuhteista ja koska toisen koneen lähettäminen ei olisi korjannut tätä viivästymistä, LE saattoi asian Tribunal Judicial da Comarca de Lisboan (Lissabonin alioikeus, Portugali) käsiteltäväksi.

29 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on epävarma mainitun viivästymisen syynä olleiden olosuhteiden oikeudellisesta luokittelusta, siitä, voiko lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja vedota tällaisiin olosuhteisiin, kun ne ovat vaikuttaneet kyseisen lennon suorittaneeseen lentokoneeseen sen suorittaman edeltäneen lennon yhteydessä, sekä kyseisen lentoliikenteen harjoittajan toteuttamien toimenpiteiden kohtuullisesta luonteesta.

30 Tässä tilanteessa Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Käsittääkö asetuksen [N:o 261/2004] johdanto-osan 14 perustelukappaleessa mainittu käsite ’poikkeukselliset olosuhteet’ sellaisen tilanteen, jossa matkustaja puree lennon aikana muita matkustajia ja hyökkää häntä rauhoittamaan pyrkivien miehistön jäsenten kimppuun niin, että ilma-aluksen päällikkö katsoo aiheelliseksi poiketa reitiltä lähimmälle lentoasemalle, jotta kyseinen matkustaja matkatavaroineen voidaan poistaa koneesta, ja tämän vuoksi lennon saapuminen määränpäähänsä viivästyy?

2) Kun välittömästi edeltävällä menolennolla, joka on tehty samalla ilma-aluksella kuin paluulento, on todettu ’poikkeukselliset olosuhteet’, voidaanko lentoliikenteen harjoittaja vapauttaa tämän perusteella vastuusta, joka liittyy tällä ilma-aluksella suoritettavan paluulennon, jolla korvausvaatimuksia esittävä matkustaja (tässä tapauksessa kantaja) matkustaa, lähdön viivästymiseen?

3) Onko lentoliikenteen harjoittajan (tässä tapauksessa vastaajan) katsottava toteuttaneen asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet, joista huolimatta viivästymistä ei voitu välttää, kun se tuli siihen tulokseen, ettei toisen ilma-aluksen lähettäminen olisi auttanut välttämään tapahtunutta viivästymistä eikä näin ollen matkustajan (tässä tapauksessa kantaja) siirtämistä seuraavan päivän jatkolennolle, sillä tämä yhtiö lentää matkustajan lopulliseen määränpäähän vain kerran päivässä?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Alustava huomautus

31 Asetusta N:o 261/2004 sovelletaan sen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaan muun muassa matkustajiin, jotka lähtevät kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta jäsenvaltion EUT-sopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla alueella sijaitsevalle lentoasemalle ja jotka eivät ole saaneet etuuksia tai korvausta ja apua kyseisessä kolmannessa maassa, mikäli kyseisestä lennosta vastaa yhteisön lentoliikenteen harjoittaja.

32 ETA-sopimuksen 47 artiklan 2 kohdan mukaan, luettuna yhdessä sen 126 artiklan 1 kohdan, tämän sopimuksen pöytäkirjassa 1 olevan 8 kohdan ja mainitun sopimuksen liitteen XIII kanssa, asetusta N:o 261/2004 sovelletaan siinä vahvistetuin edellytyksin Norjan alueella sijaitsevalta lentokentältä lähteviin tai sinne saapuviin lentoihin.

33 Siten ja siltä osin kuin unionin tuomioistuimessa käydyn menettelyn aikana ei ole mitenkään vedottu siihen, että kyseessä oleva matkustaja olisi saanut Brasiliassa etuuksia, korvausta tai apua, mikä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tehtävänä on kuitenkin tarkistaa, yhteisön lentoliikenteen harjoittajan, nyt käsiteltävässä asiassa TAPin, suorittama jatkolennon sisältävä lento, joka lähtee Fortalezasta ja jonka lopullinen määräpaikka on Oslo, kuuluu asetuksen N:o 261/2004 soveltamisalaan.

Ensimmäinen kysymys

34 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään lähinnä, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, luettuna yhdessä sen johdanto-osan 14 perustelukappaleen kanssa, tulkittava siten, että matkustajan häiritsevä käyttäytyminen, joka on oikeuttanut sen, että ilma-aluksen päällikkö on poikennut kyseisen lennon reitiltä muulle lentokentälle kuin saapumiskentälle poistaakseen tämän matkustajan matkatavaroineen koneesta, kuuluu kyseisessä säännöksessä tarkoitetun poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen soveltamisalaan.

35 Muistutettakoon, että unionin lainsäätäjän tarkoituksena on ollut asettaa asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdassa säädetyt velvollisuudet lentoliikenteen harjoittajille niissä tilanteissa, joissa lento peruutetaan tai se viivästyy pitkäaikaisesti eli vähintään kolme tuntia (tuomio 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, 18 kohta).

36 Kyseisen asetuksen johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleessa ja 5 artiklan 3 kohdassa, sellaisina kuin unionin tuomioistuin on niitä tulkinnut, säädetään, että lentoliikenteen harjoittajan ei siis tarvitse maksaa matkustajille korvausta asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan mukaisesti, jos se pystyy osoittamaan, että lennon peruutus tai sen saapumisen viivästyminen vähintään kolme tuntia johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu, ja kun tällainen olosuhde ilmenee, että se on toteuttanut tilanteeseen soveltuvat toimenpiteet hyödyntämällä kaiken käytettävissään olevan henkilökunnan ja kaluston sekä taloudelliset keinot välttääkseen asianomaisen lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen, mutta siltä ei kuitenkaan voida vaatia, että se tekisi kestämättömiä uhrauksia yrityksellään asianomaisena ajankohtana olevaan kapasiteettiin nähden (tuomio 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, 19 kohta).

37 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuina poikkeuksellisina olosuhteina voidaan pitää tapahtumia, jotka eivät luonteensa tai alkuperänsä vuoksi liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eivätkä ole

tämän tosiasiallisesti hallittavissa, ja nämä kaksi edellytystä ovat kumulatiivisia (tuomio 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, 20 kohta ja tuomio 12.3.2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, s. 38).

38 Mainitun asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen mukaan tällaisia olosuhteita saattaa syntyä erityisesti turvallisuusriskien ilmetessä (tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, 21 kohta).

39 On riidatonta, että matkustajan häiritsevä käyttäytyminen, joka on oikeuttanut ilma-aluksen päällikön, jolla Tokion yleissopimuksen 6 artiklan sekä asetuksen N:o 216/2008 liitteessä IV olevan 7.d kohdan mukaan on turvallisuuden nimissä oikeus ryhtyä kohtuullisiksi katsottaviin toimenpiteisiin, muuttamaan kyseisen lennon reitin muulle lentokentälle kuin saapumiskentälle kyseisen matkustajan poistamiseksi koneesta matkatavaroineen, tosiasiallisesti vaarantaa tämän lennon turvallisuuden.

40 Tältä osin on todettava, että unionin lainsäätäjä on todennut – kuten ilmenee asetuksen N:o 376/2014 4 artiklan 1 kohdan a alakohdasta, luettuna yhdessä kyseisen asetuksen 2 artiklan 7 alakohdan, täytäntöönpanoasetuksen 2015/1018 1 artiklan ja kyseisen asetuksen liitteessä I olevan 6 otsikon 2 kohdan kanssa –, että vaikeudet päihtyneiden, väkivaltaisten tai häiriötä aiheuttavien matkustajien hillitsemisessä ovat merkittävä riski ilmailun turvallisuudelle, ja niistä on siksi tehtävä pakollinen ilmoitus asetuksen N:o 376/2014 4 artiklan 1 kohdassa säädettyihin poikkeamailmoitusjärjestelmiin.

41 Lisäksi yhtäältä niin häiritsevä käyttäytyminen, joka oikeuttaa ilma-aluksen päällikön poikkeamaan kyseisen lennon reitiltä, ei kuulu kyseessä olevan lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toimintaan.

42 Vaikka matkustajien ilmakuljetus on mainitun lentoliikenteen harjoittajan ensisijainen tehtävä ja luonnollisesti viimeksi mainitulla on velvollisuus valvoa kuljettamiensa matkustajien käyttäytymistä, pääasiassa kyseessä olevan kaltainen käyttäytyminen ei kuitenkaan ole käyttäytymistä, jota voidaan odottaa matkustajalta, jonka täytyy paitsi noudattaa ilma-aluksen päällikön asetuksen N:o 965/2012 liitteessä IV olevan ”CAT.GEN.MPA.110 Ilma-aluksen päällikön määräysvalta” kohdan mukaisesti lentoturvallisuuden varmistamiseksi antamia määräyksiä myös pitää huolta siitä, ettei hän itse vaaranna kyseessä olevan lentoliikenteen harjoittajan kanssa tekemänsä kuljetussopimuksen moitteetonta täytäntöönpanoa.

43 Toisaalta tällainen käyttäytyminen ei lähtökohtaisesti ole kyseessä olevan lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan hallittavissa, koska ensinnäkin se johtuu matkustajasta, jonka käyttäytyminen ja reaktiot miehistön käskyihin eivät periaatteessa ole ennalta arvattavissa, ja toiseksi ilma-aluksen päälliköllä ja miehistöllä on vain rajalliset keinot tällaisen matkustajan hillitsemiseksi.

44 Tältä osin on korostettava, että ilma-aluksen päällikön reaktiona tähän käyttäytymiseen tekemä päätös poiketa lentoreitiltä mainitun matkustajan poistamiseksi matkatavaroineen koneesta asetuksen N:o 965/2012 liitteessä IV olevan ”CAT.GEN.MPA.105 Ilma-aluksen päällikön velvollisuudet” kohdan mukaisesti on tehty hänelle asetuksen N:o 216/2008 8 artiklaan ja liitteessä IV olevaan 7.d kohtaan kuuluvalla vastuulla toteuttaa turvallisuuden nimissä tarpeellisiksi katsomansa toimenpiteet.

45 Toisin kuitenkin olisi, jos ilmenisi, että lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on edesauttanut kyseessä olevan matkustajan häiritsevän käyttäytymisen syntymistä tai jos tämä lentoliikenteen harjoittaja olisi voinut ennakoida tällaista käyttäytymistä ja toteuttaa asianmukaiset toimenpiteet hetkellä, jolloin se oli mahdollista ilman merkittävää seurausta kyseessä olevan lennon sujumiselle, tällaista käyttäytymistä edeltävien ennusmerkkien perusteella, mikä kansallisen tuomioistuimen on tarkistettava.

46 Kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 51 kohdassa ja kuten Ranskan ja Itävallan hallitukset sekä Euroopan komissio ovat todenneet, näin voisi muun muassa olla, jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on päästänyt lennolle matkustajan, jonka käyttäytyminen oli häiritsevää jo ennen koneeseen nousua tai sen aikana, ja vaikka asetuksen N:o 965/2012 liitteessä VI olevan kohdan ”NCC.GEN.106 Ilma-aluksen päällikön määräysvalta” mukaisesti ilma-aluksen päälliköllä on määräysvalta kieltäytyä kuljettamasta tai ottamasta lennolle henkilöitä, matkatavaroita tai muuta lastia, jotka voivat aiheuttaa riskin lentokoneen tai sen käyttäjien turvallisuudelle.

47 Vaikkei matkustajan häiritsevä käyttäytyminen kuulukaan kyseessä olevan lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toimintaan, se olisi tällaisessa tilanteessa kuitenkin ollut mainitun lentoliikenteen harjoittajan hallittavissa, mikä sulkee pois sen, että tällainen käyttäytyminen voidaan luokitella asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuiksi poikkeuksellisiksi olosuhteiksi.

48 Edellä todetun perusteella ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, luettuna yhdessä sen johdanto-osan 14 perustelukappaleen kanssa, on tulkittava siten, että matkustajan häiritsevä käyttäytyminen, joka oikeuttaa sen, että ilma-aluksen päällikkö poikkeaa kyseisen lennon reitiltä muulle kuin saapumiskentälle poistaakseen kyseisen matkustajan matkatavaroineen koneesta, kuuluu kyseisessä säännöksessä tarkoitetun poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen soveltamisalaan, paitsi jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on edesauttanut tätä käyttäytymistä tai on jättänyt ryhtymättä asianmukaisiin toimenpiteisiin tällaisen käyttäytymisen ennakkomerkkien perusteella, mikä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on tarkistettava.

Toinen kysymys

49 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee toisella kysymyksellään lähinnä, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, luettuna sen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, tulkittava siten, että vapautuakseen velvollisuudestaan maksaa korvausta matkustajille lennon pitkäaikaisen viivästymisen tai sen peruuttamisen tapauksessa, lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin, joilla ei ole ollut vaikutusta mainittuun peruutettuun tai viivästyneeseen lentoon vaan sen itsensä samalla ilma-aluksella suorittamaan edeltävään lentoon.

50 Kuten tämän tuomion 36 kohdassa tuotiin esiin, lentoliikenteen harjoittaja voi vapautua asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan ja 7 artiklan mukaisesta velvollisuudestaan maksaa korvausta matkustajille, jos se voi muun muassa näyttää toteen, että kyseessä olevan lennon peruuttaminen tai pitkäaikainen viivästyminen johtui poikkeuksellisista olosuhteista.

51 Tästä on todettava yhtäältä, ettei asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleessa eikä sen 5 artiklan 3 kohdassa rajoiteta lennosta vastaavien lentoliikenteen harjoittajien mahdollisuutta vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin siten, että se on mahdollista vain siinä tilanteessa, jossa nämä olosuhteet ovat vaikuttaneet viivästyneeseen tai peruutettuun lentoon, sulkemalla pois tilanne, jossa mainitut olosuhteet ovat vaikuttaneet samalla ilma-aluksella suoritettuun edeltäneeseen lentoon.

52 Toisaalta lentomatkustajien ja lentoliikenteen harjoittajien intressien tasapainottaminen, joka on asetuksen N:o 261/2004 antamisen taustalla (tuomio 19.11.2009, Sturgeon ym., C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, 67 kohta ja tuomio 23.10.2012, Nelson ym., C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, 39 kohta), edellyttää, että otetaan huomioon lentoliikenteen harjoittajien ilma-alusten käyttämistapa ja erityisesti tähän menettelyyn osallistuneiden esiin tuoma sitä koskeva seikka, että ainakin tiettyjen lentokategorioiden osalta samaa ilma-alusta voidaan käyttää useampaan peräkkäiseen lentoon saman päivän aikana, mikä tarkoittaa sitä, että kaikki poikkeukselliset olosuhteet, jotka vaikuttavat aikaisemman lennon ilma-alukseen, vaikuttavat kyseisen yhtiön myöhempiin lentoihin.

53 Siten vapautuakseen korvausvelvollisuudesta matkustajille lennon pitkäaikaisen viivästymisen tai peruuttamisen tapauksessa lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan täytyy voida vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin, jotka ovat vaikuttaneet sen itsensä samalla ilma-aluksella toteuttamaan aiempaan lentoon.

54 Kun siten otetaan huomioon paitsi asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 1 perustelukappaleessa tarkoitettu matkustajien suojelun korkean tason tavoite myös kyseisen asetuksen 5 artiklan 3 kohdan sanamuoto, tällaisiin poikkeuksellisiin olosuhteisiin vetoamisen edellytyksenä on, että näiden edeltäneeseen lentoon vaikuttaneiden olosuhteiden ja myöhemmän lennon viivästymisen tai peruuttamisen välillä on välitön syy-yhteys, mitä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on arvioitava sen käytettävissä olevien tosiseikkojen valossa ja ottamalla huomioon erityisesti kyseessä olevan ilma-aluksen käyttötavat.

55 Edellä todetun perusteella toiseen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, luettuna sen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, on tulkittava siten, että vapautuakseen velvollisuudestaan maksaa matkustajille korvausta lennon pitkäaikaisen viivästymisen tai peruuttamisen tapauksessa lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin, jotka ovat vaikuttaneet sen samalla ilma-aluksella suorittamaan edeltäneeseen lentoon, edellyttäen, että näiden olosuhteiden syntymisen ja myöhemmän lennon viivästymisen tai peruuttamisen välillä on välitön syy-yhteys, mitä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on arvioitava ottamalla huomioon erityisesti kyseessä olevan lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan kyseessä olevan ilma-aluksen käyttötavan.

Kolmas kysymys

56 Kolmannella kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, luettuna sen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, tulkittava siten, että se, että lentoliikenteen harjoittaja uudelleenreitittää matkustajan siitä syystä, että poikkeukselliset olosuhteet vaikuttivat tätä kuljettavaan ilma-alukseen, sen itsensä suorittamalle lennolle, mikä johti siihen, että kyseinen matkustaja saapui alun perin suunniteltua päivää seuraavana päivänä määränpäähänsä, on kohtuudella edellytettävä toimenpide, joka vapauttaa tämän lentoliikenteen harjoittajan kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa ja 7 artiklan 1 kohdassa säädetystä korvausvelvollisuudesta.

57 Kuten tämän tuomion 36 kohdassa on tuotu esiin, poikkeuksellisten olosuhteiden syntyessä lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja vapautuu asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa ja 7 artiklan 1 kohdassa säädetystä velvollisuudestaan vain, jos se pystyy osoittamaan, että se on toteuttanut tilanteessa asianmukaiset toimenpiteet käyttämällä kaikki henkilöstöön liittyvät tai aineelliset sekä sen käytettävissä olevat taloudelliset keinot sen välttämiseksi, että nämä olosuhteet johtavat kyseessä olevan lennon pitkäaikaiseen viivästymiseen tai peruuttamiseen, ilman että tätä voitaisiin kuitenkaan vaatia tekemään kestämättömiä uhrauksia yrityksellään asianomaisena ajankohtana olevaan kapasiteettiin nähden.

58 Tästä johtuu asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 1 perustelukappaleessa tarkoitetun matkustajien suojelun korkean tason tavoitteen sekä kyseisen asetuksen johdanto-osan 12 ja 13 perustelukappaleessa ja 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun lennon pitkäaikaisen viivästymisen tai peruuttamisen kohteena olevien matkustajien kohtuullisen, tyydyttävän ja mahdollisimman nopean uudelleenreitityksen vaatimuksen mukaisesti, että poikkeuksellisten olosuhteiden sattuessa lentoliikenteen harjoittaja, joka yrittää vapautua mainitun asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa ja 7 artiklassa säädetystä velvollisuudestaan maksaa matkustajille korvausta, ei voi lähtökohtaisesti edellisessä kohdassa esiin tuotuihin kohtuullisiksi katsottaviin toimenpiteisiin ryhtyäkseen tarjota vain

kyseessä oleville matkustajille uudelleenreitityistä heidän määräpaikkaansa sen itsensä suorittamalla seuraavalla lennolla, joka saapuu määräpaikkaan alun perin suunniteltua saapumispäivää seuraavana päivänä.

59 Tältä lentoliikenteen harjoittajalta vaadittu huolellisuus sen vapautumiseksi korvausvelvollisuudestaan edellyttää, että se käyttää kaikki käytettävissään olevat keinot varmistaakseen kohtuullisen, tyydyttävän ja mahdollisimman nopean uudelleenreitityksen, mihin sisältyy myös mahdollisesti muiden lentoliikenteen harjoittajien – riippumatta siitä, kuuluvatko ne samaan lentoyhtiöallianssiin – suorittamien sellaisten suorien tai jatkoyhteyden sisältävien lentojen etsiminen, jotka saapuvat määräpaikkaan lyhyemmällä viivästyksellä kuin kyseessä olevan lentoliikenteen harjoittajan seuraava lento.

60 Siten vain, jos yhtään vapaata paikkaa ei ole muulla suoralla tai jatkoyhteyden sisältävällä lennolla, jolla kyseessä oleva matkustaja voisi päästä määräpaikkaansa lyhyemmällä viivästyksellä kuin kyseessä olevan lentoliikenteen harjoittajan suorittamalla seuraavalla lennolla, tai jos tällainen uudelleenreitittäminen on kyseiselle lentoliikenteen harjoittajalle kestämätön uhraus sen yrityksellä asianomaisena ajankohtana olevaan kapasiteettiin nähden, kyseisen lentoliikenteen harjoittajan on katsottava ottaneen käyttöön kaikki sen käytettävissä olevat keinot reitittämällä kyseessä oleva matkustaja uudelleen sen suorittamalle seuraavalle lennolle.

61 Siten kolmanteen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, luettuna sen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, on tulkittava siten, että se, että lentoliikenteen harjoittaja ryhtyy matkustajan uudelleenreitittämiseen siitä syystä, että tämän kuljettama ilma-alus on joutunut poikkeuksellisiin olosuhteisiin, sen itsensä suorittamalle lennolle, mikä johtaa siihen, että kyseinen matkustaja saapuu määräpaikkaan alun perin suunniteltua päivää seuraavana päivänä, ei ole kohtuudella edellytettävä toimenpide, joka vapauttaa kyseisen lentoliikenteen harjoittajan kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa ja 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta korvausvelvollisuudesta, ellei sitten ollut niin, ettei ollut mitään muuta mahdollisuutta uudelleenreitittämiseen sen itsensä tai minkä tahansa muun lentoliikenteen harjoittajan suorittamalle suoralle tai jatkolennon sisältävälle lennolle, joka saapuu määränpäähän vähemmän viivästyneenä kuin kyseessä olevan lentoliikenteen harjoittajan seuraava lento, tai tällainen uudelleenreitittäminen olisi ollut viimeksi mainitulle kestämätön uhraus sen yrityksellä asianomaisena ajankohtana olevaan kapasiteettiin nähden, mikä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on arvioitava.

Oikeudenkäyntikulut

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

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

1) Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, luettuna yhdessä sen johdanto-osan 14 perustelukappaleen kanssa, on tulkittava siten, että matkustajan häiritsevä käyttäytyminen, joka oikeuttaa sen, että ilma-aluksen päällikkö poikkeaa kyseisen lennon reitiltä muulle kuin saapumiskentälle poistaakseen kyseisen matkustajan ja tämän matkatavarat koneesta, kuuluu kyseisessä säännöksessä tarkoitetun poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen soveltamisalaan, paitsi jos lennosta vastaava lentoliikenteen

harjoittaja on edesauttanut tätä käyttäytymistä tai on jättänyt ryhtymättä asianmukaisiin toimenpiteisiin tällaisen käyttäytymisen ennakkomerkkien perusteella, mikä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on tarkistettava.

2) **Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, luettuna sen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, on tulkittava siten, että vapautuakseen velvollisuudestaan maksaa matkustajille korvausta lennon pitkäaikaisen viivästymisen tai peruuttamisen tapauksessa lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin, jotka ovat vaikuttaneet sen samalla ilma-aluksella suorittamaan edeltäneeseen lentoon, edellyttäen, että näiden olosuhteiden syntymisen ja myöhemmän lennon viivästymisen tai peruuttamisen välillä on välitön syy-yhteys, mitä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on arvioitava ottamalla huomioon erityisesti kyseessä olevan lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan kyseessä olevan ilma-aluksen käyttötavan.**

3) **Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, luettuna sen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, on tulkittava siten, että se, että lentoliikenteen harjoittaja ryhtyy matkustajan uudelleenreitittämiseen siitä syystä, että tämän kuljettama ilma-alus on joutunut poikkeuksellisiin olosuhteisiin, sen itsensä suorittamalle lennolle, mikä johtaa siihen, että kyseinen matkustaja saapuu määräpaikkaan alun perin suunniteltua päivää seuraavana päivänä, ei ole kohtuudella edellytettävä toimenpide, joka vapauttaa kyseisen lentoliikenteen harjoittajan kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa ja 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta korvausvelvollisuudesta, ellei sitten ollut niin, ettei ollut mitään muuta mahdollisuutta uudelleenreitittämiseen sen itsensä tai minkä tahansa muun lentoliikenteen harjoittajan suorittamalle suoralle tai jatkolennon sisältävälle lennolle, joka saapuu määränpäähän vähemmän viivästyneenä kuin kyseessä olevan lentoliikenteen harjoittajan seuraava lento, tai tällainen uudelleenreitittäminen olisi ollut viimeksi mainitulle kestämätön uhraus sen yrityksellä asianomaisena ajankohtana olevaan kapasiteettiin nähden, mikä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on arvioitava.**

Allekirjoitukset