Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (yhdeksäs jaosto)

17 päivänä syyskuuta 2015 *

Ennakkoratkaisupyyntö — Lentoliikenne — Matkustajien oikeudet tilanteessa, jossa lento viivästyy tai peruutetaan — Asetus (EY) N:o 261/2004 — 5 artiklan 3 kohta — Lennolle pääsyn epääminen ja lennon peruuttaminen — Pitkäaikainen viivästyminen — Matkustajille annettavat korvaus ja apu — Poikkeukselliset olosuhteet

Asiassa C-257/14,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Rechtbank Amsterdam (Alankomaat) on esittänyt 29.4.2014 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 28.5.2014, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Corina van der Lans

vastaan

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (yhdeksäs jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja K. Jürimäe sekä tuomarit J. Malenovský (esittelevä tuomari) ja M. Safjan,

julkisasiamies: E. Sharpston,

kirjaaja: hallintovirkamies L. Carrasco Marco,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 7.5.2015 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, edustajinaan advocaat P. Eijsvoogel, advocaat P. Huizing, advocaat R. Pessers ja advocaat M. Lustenhouwer,

— Alankomaiden hallitus, asiamiehinään M. Bulterman ja M. Noort,

— Saksan hallitus, asiamiehinään T. Henze ja J. Kemper,

— Ranskan hallitus, asiamiehinään G. de Bergues, D. Colas, R. Coesme ja M. Hours,

— Italian hallitus, asiamiehenään G. Palmieri, avustajanaan avvocato dello Stato C. Colelli,

* Oikeudenkäyntikieli: hollanti.

— Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus, asiamiehenään L. Christie, avustajanaan barrister J. Holmes,

— Euroopan komissio, asiamiehinään F. Wilman ja N. Yerrell,

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) tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Corina van der Lans ja lentoyhtiö Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (jäljempänä KLM) ja jossa on kyse siitä, että viimeksi mainittu kieltäytyi maksamasta korvausta pääasian kantajalle, jonka lento oli viivästynyt.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

3 Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osaan sisältyvät 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.

– –

(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.”

4 Kyseisen asetuksen 3 artiklan, jonka otsikko on ”Soveltamisala”, 1 kohdan b alakohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Tätä asetusta sovelletaan

– –

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.”

5 Mainitun 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.

– –”

6 Kyseisen asetuksen 7 artiklassa, jonka otsikko on ”Oikeus korvaukseen”, säädetään seuraavaa:

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

a) 250 euroa lentojen osalta, joiden pituus on enintään 1 500 kilometriä;

b) 400 euroa yhteisön sisäisten lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 kilometriä, ja muiden lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 mutta alle 3 500 kilometriä;

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

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

2. Jos matkustajalle tarjotaan matkan uudelleenreititystä 8 artiklan mukaisesti siten, että hän pääsee lopulliseen määräpaikkaansa vaihtoehtoisella lennolla, jonka saapumisaika verrattuna alun perin varatun lennon aikataulun mukaiseen saapumisaikaan ei ylitä

a) enintään 1 500 kilometrin pituisten lentojen osalta kahta tuntia, tai

b) 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, kolmea tuntia, tai

c) lentojen osalta, joihin ei voida soveltaa a tai b alakohtaa, neljää tuntia,

lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi alentaa 1 kohdassa säädettyä korvausta 50 prosentilla.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu korvaus on maksettava käteisenä, sähköisenä pankkisiirtona, pankkisiirtona, sekillä tai, matkustajan allekirjoitetulla suostumuksella, matkakuponkeina ja/tai muina palveluina.

4. Edellä 1 ja 2 kohdassa mainitut etäisyydet mitataan isoympyräratamenetelmällä.”

7 Asetuksen N:o 261/2004 13 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja maksaa korvauksen tai täyttää muut tämän asetuksen mukaiset velvollisuutensa, tämän asetuksen säännöksiä ei voida tulkita siten, että ne rajoittaisivat sen oikeutta hakea sovellettavan lainsäädännön nojalla korvausta muulta henkilöltä, kolmannet osapuolet mukaan luettuina. Tämä asetus ei lisäksi millään tavoin rajoita lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan oikeutta hakea korvausta matkanjärjestäjältä tai muulta henkilöltä, jonka kanssa lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla on sopimus. Vastaavasti tämän asetuksen säännöksiä ei voida tulkita siten, että ne rajoittaisivat matkanjärjestäjän tai kolmannen osapuolen, muun kuin matkustajan, jonka kanssa lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla on sopimus, oikeutta hakea sovellettavan lainsäädännön nojalla korvausta lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

8 Van der Lans oli varannut lentolipun KLM:n lennolle. Kyseisen lennon piti lähteä Quitosta (Ecuador) Amsterdamiin 13.8.2009 kello 9.15 paikallista aikaa. Lento lähti kuitenkin vasta seuraavana päivänä kello 19.30 paikallista aikaa. Lento saapui Amsterdamiin 29 tuntia myöhässä.

9 KLM:n mukaan tämä viivästys johtui siitä, että Guayaquilin (Ecuador) lentokentällä, josta lennon olisi pitänyt lähteä Amsterdamiin Quiton ja Bonairen (Alankomaiden Antillit) kautta, todettiin ”push backissä”, jossa lentokonetta työnnetään ajoneuvolla taaksepäin, ettei yksi kyseisen lentokoneen moottoreista käynnistynyt siitä syystä, ettei polttoaineen syöttö toiminut.

10 KLM:n mukaan ”aircraft technical logista” ilmenee, että kyseessä oli vikojen yhteensattuma. Koneen kaksi osaa eli polttoainepumppu ja hydromekaaninen yksikkö olivat viallisia. Nämä osat, joita ei ollut saatavilla Guayaquilissa, oli pitänyt lennättää Amsterdamista ja asentaa tämän jälkeen kyseiseen lentokoneeseen, joka lähti Quitosta tämän tuomion 8 kohdassa mainitulla viivästyksellä.

11 Mainittuja osia ei ollut tutkittu tarkemmin vikojen syiden selvittämiseksi, sillä tällaisen tutkimuksen voi suorittaa vain niiden valmistaja.

12 Van der Lans nosti Rechtbank Amsterdamissa kanteen, jossa hän vaatii 600 euron korvausta tämän viivästymisen vuoksi.

13 KLM kiistää tämän vaatimuksen vedoten asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa säädettyyn poikkeukseen, joka liittyy poikkeuksellisiin olosuhteisiin, ”joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu”.

14 KLM:n mukaan vialliset osat eivät olleet niiden keskimääräistä käyttöikää vanhempia. Valmistaja ei myöskään ollut antanut minkäänlaisia erityisiä tietoja, joiden mukaan tietyn ikäisissä osissa saattaisi ilmetä vikoja. KLM väittää lisäksi, ettei kyseisiä osia ollut tarkastettu ennen lentoa tehtävässä yleisessä ”preflight check” -tarkastuksessa mutta että ne oli viimeksi tarkastettu noin kuukausi ennen pääasiassa kyseessä olevaa lentoa tehdyssä viimeisessä ”check A” -tarkastuksessa.

15 Van der Lansin mukaan KLM ei voi tässä tapauksessa vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin. Kyseisen lennon viivästyminen oli nimittäin johtunut teknisestä viasta. Yhteisöjen tuomioistuin on tuomiossa Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) hänen mukaansa katsonut, että teknisten vikojen korjaaminen on lentoliikenteen harjoittajan toiminnan olennainen osa eikä sitä voida pitää poikkeuksellisena olosuhteena.

16 Pääasiassa on kyse siitä, voiko KLM pääasiassa kyseessä olevissa olosuhteissa vedota asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa säädettyyn poikkeukseen.

17 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin haluaa tältä osin selventää mainitussa säännöksessä oleville ilmaisuille ”poikkeukselliset olosuhteet” ja ”kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet” annettavaa tulkintaa ja erityisesti sitä, otetaanko tässä suhteessa huomioon asetuksen N:o 261/2004 14 perustelukappale ja asian kannalta merkityksellinen unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntö, etenkin tuomio Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

18 Näissä olosuhteissa Rechtbank Amsterdam päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Miten asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 14 perustelukappaleessa mainittua käsitettä ’tapaus’ on tulkittava?

2) Kun otetaan huomioon tuomion Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) 22 kohta, edellä mainitut asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleessa tarkoitetut poikkeukselliset olosuhteet eivät tarkoita samaa kuin tilanteet, jotka luetellaan suuntaa-antavasti asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen toisessa virkkeessä ja jotka yhteisöjen tuomioistuin luokittelee ’tapahtumiksi’ tuomion 22 kohdassa. Pitääkö paikkansa, että edellä mainitussa tuomion 22 kohdassa tarkoitetut tapahtumat eivät ole asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleessa tarkoitettuja ’tapauksia’?

3) Miten käsitettä ’poikkeukselliset olosuhteet’ on tulkittava, kun poikkeukselliset olosuhteet liittyvät kyseisen asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleessa lueteltuun tapaukseen ’odottamattomat lentoturvallisuuteen vaikuttavat puutteet’ ja kun ne tuomion Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) 23 kohdan mukaan eivät lentoturvallisuuteen vaikuttavina odottamattomina puutteina voi itsessään olla poikkeuksellisia olosuhteita vaan ovat tuon saman tuomion 22 kohdan mukaan ainoastaan omiaan aiheuttamaan tällaisia olosuhteita?

4) Tuomion Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) 23 kohdan mukaan tekninen vika voidaan lukea tällaisiin ’odottamattomiin lentoturvallisuuteen vaikuttaviin puutteisiin’ ja se on siis tapahtuma tuomion Wallentin-Hermann 22 kohdan mukaisessa merkityksessä. Tähän tapahtumaan liittyviä olosuhteita voidaan näin tuomion 23 kohdan mukaan pitää ’poikkeuksellisina’, jos ne liittyvät tapahtumaan, joka ei liity lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eikä luonteensa tai alkuperänsä vuoksi ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa. Kyseisen tuomion 24 kohdan mukaan lentokoneen huoltoon liittyvästä puutteesta johtuvan teknisen vian korjaamisen on siis katsottava kuuluvan lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen. Tuomion Wallentin-Hermann 25 kohdan mukaan tällaiset tekniset viat eivät siten ole poikkeuksellisia olosuhteita. Näistä perusteluista näyttää seuraavan, että tekninen vika, joka kuuluu ’odottamattomiin lentoturvallisuuteen vaikuttaviin puutteisiin’, on samanaikaisesti tapahtuma, joka voi liittyä poikkeuksellisiin olosuhteisiin ja olla itsessään poikkeuksellinen olosuhde. Miten tuomion Wallentin-Hermann 22–25 kohtaa on tulkittava, jotta tämä näennäinen ristiriitaisuus poistuisi?

5) Ilmaisua ’liittyy lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen’ tulkitaan kansallisissa ensimmäisen asteen tuomioistuimissa säännöllisesti seuraavasti: ’liitännäinen lentoliikenteen harjoittajan tavanomaisiin toimintoihin’. Tämä tulkinta sopii hollannin kielen sanan ’inherent’ merkitykseen (ei tuomion todistusvoimainen teksti). Tällöin myös esimerkiksi

lintuihin tai tuhkapilviin törmäämisiä ei pidettäisi tapahtumina tuomion Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) 23 kohdan mukaisessa merkityksessä. Muussa oikeuskäytännössä annetaan painoarvoa myös tuomion Wallentin-Hermann 23 kohdassa olevalle ilmaisulle ’eikä luonteensa tai alkuperänsä vuoksi ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa’. Onko ilmaisua ’liittyy’ tulkittava siten, että sen alaan kuuluvat vain sellaiset tapahtumat, jotka ovat tosiasiallisesti lentoliikenteen harjoittajan hallittavissa?

6) Mikä merkitys tuomion Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) 26 kohdalle on annettava, tai joka tapauksessa miten tätä tuomion kohtaa on tulkittava niiden vastausten valossa, jotka unionin tuomioistuin antaa edellä esitettyihin neljänteen ja viidenteen kysymykseen?

7) a) Mikäli kuudenteen kysymykseen vastataan siten, että tekniset viat, joita on pidettävä odottamattomina lentoturvallisuuteen vaikuttavina puutteina, ovat poikkeuksellisia olosuhteita, joiden perusteella asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaan voidaan vedota menestyksekkäästi, jos ne johtuvat tapahtumasta, joka ei liity lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen ja joka ei ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa, merkitseekö tämä sitä, että tekninen vika, joka syntyy spontaanisti, joka ei johdu puutteellisesta huollosta ja jota ei myöskään ole havaittu säännöllisen huollon (edellä tosiseikkojen yhteydessä mainitut A–D-tarkastukset ja Daily Control) yhteydessä, voi mahdollisesti olla poikkeuksellinen olosuhde – olettaen, ettei sitä ole voitu havaita näiden säännöllisten huoltokertojen yhteydessä –, koska silloinhan mitään tuomion 26 kohdassa tarkoitettua tapahtumaa ei voida yksilöidä, eikä näin ollen myöskään voida päättää, liittyykö se lentoliikenteen harjoittajan tavanomaisen toiminnan harjoittamiseen ja onko se tämän tosiasiallisesti hallittavissa?

   b) Mikäli kuudenteen kysymykseen vastataan siten, että tekniset viat, joita on pidettävä odottamattomina lentoturvallisuuteen vaikuttavina puutteina, ovat tuomion Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) 22 kohdassa tarkoitettuja tapahtumia, ja tekninen vika on syntynyt spontaanisti eikä johdu puutteellisesta huollosta eikä sitä myöskään ole havaittu säännöllisen huollon yhteydessä (edellä mainitut A–D-tarkastukset ja Daily Control), liittyykö tämä tekninen vika silloin lentoliikenteen harjoittajan tavanomaisen toiminnan harjoittamiseen ja onko se tämän hallittavissa edellä mainitun 26 kohdan mukaisessa merkityksessä?

   c) Mikäli kuudenteen kysymykseen vastataan siten, että tekniset viat, joita on pidettävä odottamattomina lentoturvallisuuteen vaikuttavina puutteina, ovat tuomion Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) 22 kohdassa tarkoitettuja tapahtumia, ja jos tekninen vika on syntynyt spontaanisti, eikä se johdu puutteellisesta huollosta eikä sitä myöskään ole havaittu säännöllisen huollon yhteydessä (edellä mainitut A–D-tarkastukset ja Daily Control), mitä olosuhteita tähän tekniseen vikaan on silloin liityttävä, ja milloin näitä olosuhteita voidaan pitää poikkeuksellisina siten, että niihin voidaan vedota asetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaisessa merkityksessä?

8) Lentoliikenteen harjoittaja voi siis vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin vain, jos se pystyy osoittamaan, että peruutus tai viivästyminen johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu. Onko perusteltua tehdä tästä se johtopäätös, että kohtuudella edellytettävien toimenpiteiden toteuttamisella tarkoitetaan poikkeuksellisten olosuhteiden syntymisen välttämistä eikä sellaisten toimenpiteiden toteuttamista, joilla viivästyminen rajoitetaan asetuksen
N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdassa, luettuna yhdessä tuomion Sturgeon ym. (C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716) 57–61 kohdan kanssa, mainittuun kolmen tunnin määräaikaan?

9) Lähtökohtaisesti voidaan ajatella kahdenlaisia toimenpiteitä, joiden toteuttamisella teknisestä viasta johtuva viivästyminen voidaan rajoittaa enintään kolmeen tuntiin. Ensinnäkin voidaan pitää varaosavarastoa eri puolilla maailmaa eikä vain lentoliikenteen harjoittajan kotiasemalla. Toiseksi myöhästyneen lennon matkustajat voidaan siirtää toiselle lennolle. Kun lentoliikenteen harjoittajat mitoittavat pitämiään varastoja ja päättävät, missä ne sijaitsevat, voivatko ne pitää lähtökohtana ilmaliikenteen alalla vallitsevaa käytäntöä, myös sellaisten lentoliikenteen harjoittajien osalta, jotka kuuluvat vain osittain asetuksen N:o 261/2004 soveltamisalaan?

10) Kun kansallisen tuomioistuimen on vastattava kysymykseen siitä, onko lentoturvallisuuteen vaikuttaviin puutteisiin vaikuttavista teknisistä vioista aiheutuvan viivästymisen rajoittamiseksi toteutettu kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet, onko sen otettava huomioon viivästymisen seurauksia huonontavat olosuhteet, kuten se, että teknisiä vikoja kohdanneen lentokoneen on ennen kotiasemalleen palaamista poikettava useilla lentoasemilla, mikä voi aiheuttaa ajanhukkaa?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Tutkittavaksi ottaminen

19 Ranskan hallitus väittää, ettei ennakkoratkaisupyyntöä voida ottaa tutkittavaksi siitä syystä, ettei asetus N:o 261/2004 sen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaan ole sovellettavissa pääasiaan, koska Ecuadorin oikeudessa jo säädetään sellaisiin lentomatkustajiin sovellettavasta korvaus- ja apujärjestelmästä, joilta on evätty pääsy lennolle tai joiden lento on peruutettu taikka viivästynyt, ja tätä järjestelmää sovelletaan van der Lansiin.

20 Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kansallisen tuomioistuimen esittämään ennakkoratkaisukysymykseen vastaamisesta kieltäytyminen on mahdollista vain, jos muun muassa on selvää, ettei unionin oikeuden säännöstä, jonka tulkintaa unionin tuomioistuimelta on pyydetty, voida soveltaa (tuomio Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, C-484/08, EU:C:2010:309, 19 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

21 Asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan b alakohdasta ilmenee tässä suhteessa, että tätä säännöstä sovelletaan matkustajiin, jotka lähtevät kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta jäsenvaltion alueella sijaitsevalle lentoasemalle, mikäli kyseisestä lennosta vastaa Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittaja ja mikäli kyseiset matkustajat eivät ole saaneet etuuksia tai korvausta ja apua kyseisessä kolmannessa maassa.

22 Ensimmäisestä edellytyksestä on todettava, että KLM on unionin lentoliikenteen harjoittaja.

23 Toisesta edellytyksestä on todettava, että asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan b alakohdan eri kieliversiot eroavat toisistaan. Joissakin versioissa, muun muassa tšekin-, saksan-, englannin-, italian- ja hollanninkielisessä versiossa, käytetään vastaavasti sanoja ”obdrželi”, ”erhalten”, ”received”, ”ricevuto” ja ”ontvangen”. Ne voitaisiin siis ymmärtää siten, että kyseisen asetuksen soveltaminen suljetaan niillä pois ainoastaan siinä tapauksessa, että asianomaiset matkustajat ovat todellakin saaneet etuuksia tai korvausta ja apua kyseisessä kolmannessa maassa.

24 Muissa kieliversioissa, kuten esimerkiksi espanjan- (”disfruten de”), ranskan- (”bénéficient”) ja romaniankielisessä (”beneficiat de”) versiossa, sitä vastoin todetaan pikemminkin, että asetuksen N:o 261/2004 soveltaminen on heti pois suljettua, jos asianomaisilla matkustajilla on oikeus saada etuuksia tai korvausta ja apua kyseisessä kolmannessa maassa, siitä riippumatta, ovatko he niitä todella saaneet vai eivät.

25 Tarve tulkita unionin oikeuden säännöstä yhtenäisellä tavalla edellyttää sitä, että unionin oikeuden säännöksen erikielisten versioiden poiketessa toisistaan kyseessä olevaa säännöstä on tulkittava sen lainsäädännön asiayhteyden ja tavoitteen mukaan, jonka osa säännös on (ks. vastaavasti tuomio DR ja TV2 Danmark, C-510/10, EU:C:2012:244, 45 kohta ja tuomio Bark, C-89/12, EU:C:2013:276, 40 kohta).

26 Tässä suhteessa on riittävää muistuttaa, että asetuksen N:o 261/2004 ensimmäisestä ja toisesta perustelukappaleesta ilmenee selvästi, että sillä pyritään varmistamaan matkustajien suojelun korkea taso (ks. tuomio IATA ja ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, 69 kohta ja tuomio Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, 35 kohta).

27 Vaikka asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa, kun sitä luetaan kyseisen tavoitteen valossa, ei tosin vaadita toteennäytetyksi, että asianomainen matkustaja on todellakin saanut etuuksia tai korvausta ja apua kolmannessa maassa, mainitun asetuksen soveltamatta jättämistä asianomaiseen matkustajaan ei kuitenkaan voida perustella pelkästään sillä, että hänellä olisi ollut mahdollisuus niitä saada.

28 Ei nimittäin voida hyväksyä, että asetuksella N:o 261/2004 annettu suoja voitaisiin evätä matkustajalta pelkän sellaisen hypoteesin varassa, että hän saattaa saada tietyn korvauksen kolmannessa maassa, ilman että osoitettaisiin, että viimeksi mainittu korvaus on kyseisellä asetuksella taatun korvaamistavoitteen mukainen ja että edellytykset korvauksen saannille ja sen täytäntöönpanoa koskevat yksityiskohtaiset säännöt vastaavat kyseisessä asetuksessa säädettyjä edellytyksiä ja sääntöjä.

29 Unionin tuomioistuimelle jätetyn asiakirja-aineiston perusteella ei ole mahdollista määrittää sitä, vastaako asianomaisen kolmannen maan oikeudessa säädettyjen korvausten tavoite asetuksella N:o 261/2004 taatun korvauksen tavoitetta, eikä sitä, vastaavatko tällaisten korvausten saantiedellytykset ja niiden täytäntöönpanoa koskevat yksityiskohtaiset säännöt kyseisellä asetuksella säädettyjä edellytyksiä ja sääntöjä. Ennakkoratkaisupyynnön esittäneen tuomioistuimen on selvitettävä nämä kysymykset.

30 Näin ollen ei ole mahdotonta, että tulkittavaksi pyydettyä säännöstä sovelletaan nyt esillä olevassa asiassa.

31 Tämän vuoksi on katsottava, että ennakkoratkaisupyyntö voidaan ottaa tutkittavaksi.

Asiakysymys

32 Aluksi on muistutettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kansallisten tuomioistuinten ja unionin tuomioistuimen välille SEUT 267 artiklalla luodussa yhteistyömenettelyssä unionin tuomioistuimen tehtävänä on antaa kansalliselle tuomioistuimelle hyödyllinen vastaus, jonka perusteella kansallinen tuomioistuin voi ratkaista siinä vireillä olevan asian. Unionin tuomioistuimen on tämän vuoksi tarvittaessa muotoiltava sille esitetyt kysymykset uudelleen (ks. mm. tuomio Le Rayon d'Or, C-151/13, EU:C:2014:185, 25 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

33 Kun mainittu oikeuskäytäntö otetaan huomioon, kansallisen tuomioistuimen esittämät kymmenen kysymystä on kokonaisuutena ymmärrettävä siten, että niillä pyritään pääasiallisesti selvittämään, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että pääasiassa kyseessä olevan kaltainen odottamaton tekninen vika, joka ei johdu puutteellisesta huollosta ja jota ei myöskään ole havaittu säännöllisen huollon yhteydessä, kuuluu mainitussa säännöksessä tarkoitetun käsitteen ”poikkeukselliset olosuhteet” alaan, ja jos se kuuluu, millaisia kohtuudella edellytettäviä toimenpiteitä lentoliikenteen harjoittajan on toteutettava tilanteen selvittämiseksi.

34 Tältä osin on aivan aluksi todettava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdan perusteella 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.

35 Tämän jälkeen on muistutettava oikeuskäytännössä täsmennetyn, että koska kyseinen 5 artiklan 3 kohta on poikkeus periaatteesta, jonka mukaan matkustajilla on oikeus korvaukseen, sitä on tulkittava suppeasti (tuomio Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, 20 kohta).

36 Lentokoneelle aiheutuneista teknisistä vioista on lopuksi lähemmin todettava oikeuskäytännöstä ilmenevän, että tällaisia vikoja voidaan pitää odottamattomina lentoturvallisuuteen vaikuttavina puutteina ja että ne saattavat kuulua tällaisiin olosuhteisiin. On kuitenkin niin, että tällaisten vikojen ilmenemiseen liittyviä olosuhteita voidaan pitää asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla ”poikkeuksellisina” vain, jos ne liittyvät tapaukseen, joka kyseisen asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleessa lueteltujen tapausten tapaan ei liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eikä luonteensa tai alkuperänsä vuoksi ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa (ks. vastaavasti tuomio Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, 23 kohta).

37 Koska lentokoneiden toiminnassa ilmenee väistämättä teknisiä vikoja, lentoliikenteen harjoittajat joutuvat tavallisesti toimintaansa harjoittaessaan kohtaamaan tällaisia vikoja. Tekniset viat, jotka tulevat ilmi lentokoneiden huollon yhteydessä tai johtuvat huoltoon liittyvistä puutteista, eivät tässä suhteessa voi sellaisinaan olla asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja ”poikkeuksellisia olosuhteita” (ks. vastaavasti tuomio Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, 24 ja 25 kohta).

38 Vaikka näin on, tietyt tekniset viat saattavat kuulua näiden poikkeuksellisten olosuhteiden alaan. Näin on esimerkiksi tilanteessa, jossa asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan kaluston muodostavien lentokoneiden valmistaja tai toimivaltainen viranomainen ilmoittaa, että jo käytössä olevissa lentokoneissa on lentoturvallisuuteen vaikuttava piilevä valmistusvirhe. Samoin on sellaisten vahinkojen osalta, jotka johtuvat lentokoneisiin kohdistuneesta sabotaasista tai terroriteosta (ks. vastaavasti tuomio Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, 26 kohta).

39 Nyt esillä olevassa asiassa KLM tähdentää, että pääasiassa kyseessä oleva tekninen vika oli se – mikä kansallisen tuomioistuimen on tarkistettava –, ettei kyseisen koneen moottori toiminut, koska tietyt sen osat, jotka eivät olleet niiden keskimääräistä käyttöikää vanhempia ja joiden osalta valmistaja ei ollut ilmoittanut, että tietyn ikäisissä osissa saattaisi ilmetä vikoja, olivat viallisia.

40 Tältä osin on selvää, että – kuten tämän tuomion edellisestä kohdasta ilmenee – tällainen tekninen vika ilmeni vain yhdessä tietyssä lentokoneessa. Unionin tuomioistuimelle jätetystä asiakirja-aineistosta ei mitenkään ilmene, että asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan kalustoon kuuluvien lentokoneiden valmistaja tai toimivaltainen viranomainen olisi ilmoittanut, ettei ainoastaan kyseisessä lentokoneessa vaan myös muissa kaluston lentokoneissa oli lentoturvallisuuteen vaikuttava piilevä valmistusvirhe, mikä kansallisen tuomioistuimen on joka tapauksessa tarkistettava. Jos näin oli, tämän tuomion 38 kohdassa viitattua oikeuskäytäntöä ei sovelleta nyt esillä olevassa asiassa.

41 Sitten on syytä todeta yhtäältä, että pääasiassa kyseessä olevan kaltainen vika, joka aiheutui lentokoneen tiettyjen osien ennenaikaisesta toimimattomuudesta, on tietysti odottamaton tapaus. Vaikka näin on, tällainen vika on aina erottamattomasti sidoksissa koneen erittäin monitahoiseen toimintajärjestelmään, ja lentoliikenteen harjoittaja käyttää sitä usein vaikeissa ja jopa äärimmäisissä – etenkin ilmastollisissa – olosuhteissa, ja lisäksi on selvää, ettei yksikään lentokoneen osa säily muuttumattomana.

42 Näin ollen on katsottava, että lentoliikennettä harjoitettaessa kyseinen odottamaton tapaus liittyy lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen, koska on tavallista, että tämä kohtaa tämäntyyppisiä odottamattomia teknisiä vikoja.

43 Toisaalta tällaisen vian estäminen tai korjaaminen – ennenaikaisesti viallisen osan korvaaminen mukaan lukien – on tosiasiallisesti asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan hallittavissa, koska juuri viimeksi mainitun tehtäviin kuuluu varmistaa liiketoiminnassaan käyttämiensä lentokoneiden huolto ja moitteeton toiminta.

44 Tästä seuraa, ettei pääasiassa kyseessä olevan kaltainen tekninen vika voi kuulua asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun käsitteen ”poikkeukselliset olosuhteet” alaan.

45 Lopuksi on syytä tähdentää, että vaikka lentoliikenteen harjoittaja olosuhteiden mukaan arvioi voivansa vedota tiettyjen viallisten osien osalta valmistajan virheeseen, asetuksen N:o 261/2004 tärkein tavoite, jona on matkustajien suojelun korkean tason varmistaminen, ja vaatimus, jonka mukaan kyseisen asetuksen 5 artiklan 3 kohtaa on tulkittava suppeasti, ovat esteenä sille, että kyseinen lentoliikenteen harjoittaja voisi perustella mahdollista kieltäytymistään korvata matkustajille aiheutuneita vakavia haittoja vetoamalla tältä osin ”poikkeuksellisten olosuhteiden” olemassaoloon.

46 Tässä suhteessa on syytä muistuttaa, että 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. Mainittujen liikenteenharjoittajien näiden velvollisuuksien seurauksena kantama taloudellinen rasitus voi näin ollen keventyä tai jopa poistua kokonaan tällaisen korvauksen johdosta (tuomio Sturgeon ym., C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, 68 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

47 Oikopäätä ei siis voida pitää mahdottomana, että asetuksen N:o 261/2004 13 artiklaan vedottaisiin ja sitä sovellettaisiin viasta vastuussa olevaa valmistajaa vastaan mainitussa asetuksessa lentoliikenteen harjoittajalle asetettujen velvollisuuksien aiheuttaman taloudellisen rasituksen keventämiseksi tai jopa sen poistamiseksi.

48 Koska pääasiassa kyseessä olevan kaltainen tekninen vika ei kuulu käsitteen ”poikkeukselliset olosuhteet” alaan, asiassa ei ole syytä asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdan perusteella lausua niistä kohtuudella edellytettävistä toimenpiteistä, joihin lentoliikenteen harjoittajan olisi pitänyt ryhtyä tilanteen selvittämiseksi.

49 Kaiken edellä esitetyn nojalla esitettyihin kysymyksiin on vastattava niin, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että pääasiassa kyseessä olevan kaltainen odottamaton tekninen vika, joka ei johdu puutteellisesta huollosta ja jota ei myöskään ole havaittu säännöllisen huollon yhteydessä, ei kuulu mainitussa säännöksessä tarkoitetun käsitteen ”poikkeukselliset olosuhteet” alaan.

Oikeudenkäyntikulut

50 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 (yhdeksäs jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että pääasiassa kyseessä olevan kaltainen odottamaton tekninen vika, joka ei johdu puutteellisesta huollosta ja jota ei myöskään ole havaittu säännöllisen huollon yhteydessä, ei kuulu mainitussa säännöksessä tarkoitetun käsitteen ”poikkeukselliset olosuhteet” alaan.

Allekirjoitukset