

Kohtuasi C-810/19**Eelotsusetaotlus****Saabumise kuupäev:**

4. november 2019

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Landgericht Frankfurt am Main (Saksamaa)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

22. august 2019

Hageja ja apellatsioonkaebuse esitaja:

Flightright GmbH

Kostja ja vastustaja apellatsioonimenetluses:

Qatar Airways

[...]

Kohtumäärus

kohtuasjas

Flightright GmbH, [...] Potsdam,
hageja ja apellatsioonkaebuse esitaja[...] *versus*Qatar Airways [...],
[...],
kostja ja vastustaja apellatsioonimenetluses

[...] otsustas Landgericht Frankfurt am Main'i (Maini-äärse Frankfurdi apellatsioonikohus, Saksamaa) 24. tsiviilkolleegium [lk 2]

I. Euroopa Liidu Kohtule esitatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus

(EMÜ) nr 295/91 (ELT 2004, L 46, lk 1; ELT eriväljaanne 07/08, lk 10), tõlgendamise kohta ELTL artikli 267 alusel järgmised eelotsuse küsimused:

1. Kas ka siis on tegemist „vahetu ümberistumisega lennuga“ määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 2 punkti h tähenduses, kui ühtse broneeringuga lendude puhul, mis näevad ette vahemaandumise väljaspool Euroopa Liidu territooriumi asuvas vahelennujaamas, kavandatakse vahemaandumiskohas pikem ooteaeg ning broneeritud edasilend ei ole seotud lähima võimaliku lennuga?

2. Kui vastus esimesele küsimusele on eitav, siis:

Kas määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a tuleb tõlgendada nii, et määrust kohaldatakse ka reisijateveole lennu suhtes, mida ei alustata liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast, kuid mis oli ühtse broneeringu osa, mis hõlmas ka lendu liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast, isegi kui tegemist ei ole vahetu ümberistumisega lennuga?

II. Apellatsioonimenetlus peatatakse.

Põhjendused:

I.

Hageja esitab hagi nelja reisija (edaspidi „reisijad“) loovutatud õiguste alusel.

Reisijad broneerisid kostjalt järgmised lennud: lennu Frankfurtist Dohasse 18. juulil 2018 (lend QR 070), kavandatud väljumisaeg kell 10.55 kohaliku aja järgi [lk 3] ja kavandatud saabumisaeg kell 17.55 kohaliku aja järgi, ning lennu Dohast Windhoeki 20. juulil 2018 (lend QR 1373), kavandatud väljumisaeg kell 2.00 kohaliku aja järgi ja kavandatud saabumisaeg kell 10.40.

Dohas viibimise ajaks alates 18. juulist 2018 kella 17.55-st kuni 20. juuli 2018 kella 2.00-ni (kokku 32 tundi 5 minutit) broneerisid reisijad Dohas hotelli.

Lend kostjaga Dohast Windhoeki oleks olnud võimalik ka 19. juulil 2018, väljumisajaga kell 2.00.

18. juulil 2018 registreerisid reisijad end lennule Frankfurtist Dohasse. Dohas pidid reisijad pagasi ära tooma ja edasilennuks Windhoeki jälle ära andma.

Hetkel ei ole selge, kas reisijad said ka juba pardakaardid edasilennuks Dohast Windhoeki. Reisijate meenutuste kohaselt registreerisid nad end enne väljalendu Frankfurtist interneti teel kogu lennule Namiibiani. Kostja väitel ei olevat Frankfurdis veel väljastatud pardakaarti edasilennuks Windhoeki, vaid ainult lennuks Dohasse.

Lend Frankfurdist Dohasse toimus täpselt ja hilinemiseta. Dohas töid reisijad oma pagasi ära ja andsid selle lennuks Windhoeki uuesti ära. Lend Dohast Windhoeki hilines 5 tundi ja 52 minutit. Kella 10.40 asemel jõudsid reisijad Windhoeki alles kell 16.32.

Reisijad loovutasid oma hüvitise maksmise nõuded kostja vastu hagejale. Hageja nõuab kostjalt Windhoeki üle kolme tunni hilinevad saabumise eest 600 euro maksmist iga reisija kohta (kokku 2400 eurot).

Amtsgericht (esimese astme kohus) jättis 2400 euro maksmise nõude rahuldamata. Põhjenduseks märkis ta, et asi ei allu kohtule, kelle poole pöördui, [lk 4] sest hilinevad puudutab lennu, mis pidi toimuma Dohast Windhoeki, ning kostja ei ole Euroopa Ühenduse lennuettevõtja. Asjaolu, et esimene lend väljus Frankfurdist, on tähtsusetu. Lähtuda tuleb kahest eraldi lennust, sest kahe lennu vahel on „ca 56 tundi“ ooteaega ning seetõttu ei saa lähtuda vahemaandumisest. Lend Dohast Windhoeki ei kujuta endast vahetu ümberistumisega lennu.

Hageja esitas tema hagi rahuldamata jätmise peale apellatsioonkaebuse, mille kohta peab apellatsioonikohtuna otsuse tegema eelotsusetaotluse esitanud Landgericht Frankfurt am Main (Maini-äärse Frankfurdi apellatsioonikohus, Saksamaa).

II.

Apellatsioonkaebuse edu sõltub otsustaval määral sellest, kas lennu Dohast Windhoeki tuleb käsitada vahetu ümberistumisega lennuna määruse (EÜ) 261/2004 (edaspidi „määrus“) artikli 2 punkti h tähenduses.

Kui lennu Dohast Windhoeki tuleb pidada vahetu ümberistumisega lennuks, mis on lennu Frankfurdist Dohasse jätkulend, siis oleks hagejal reisijate loovutatud õigusest tulenev õigus nõuda taotletud summa suurust hüvitist. Siis oleks „lõppsihtkoht“ viimase lennu sihtkoht, seega Windhoek ja mitte Doha kui esimese lennu sihtkoht.

Nagu otsustas Euroopa Kohus 19. novembri 2009. aasta kohtuasjas *Sturgeon vs. Condor* (C-402/07 [...]) Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) eelotsusetaotluse kohta ning kinnitas Euroopa Kohtu suurkoda 23. oktoobri 2012. aasta otsuses kohtuasjas *Nelson vs. Lufthansa* (C-581/10), saavad määruse artiklis 7 sätestatud hüvitise nõude esitada mitte ainult tühistatud lendude reisijad, vaid ka hilinevad lendude reisijad, kui nad kaotavad hilinevad tõttu kolm või rohkem tundi, kuna nad jõuavad oma lõppsihtkohta kolm või rohkem [lk 5] tundi lennuettevõtja poolt esialgu kavandatud.

Käesolevas kohtuvaidluses on see nii, sest reisijad jõudsid oma lendude lõppsihtkohta alles 5tunnise ja 52minutilise hilinevadega.

Nagu Euroopa Kohus peale selle 31. mai 2018. aasta otsuses kohtuasjas [...], (C-537/17) otsustas, tuleb määruse artikli 3 lõike 1 punkti a tõlgendada nii, et seda määrust kohaldatakse üheainsa broneeringu alusel toimuvale reisijaveole, mis liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast väljumise ja kolmanda riigi territooriumil asuvasse lennujaama saabumise vahel sisaldab plaanipärast vahemaandumist koos lennuki vahetusega.

Ka need tingimused on antud juhul täidetud. Lennud Frankfurtist Dohasse ja Dohast Windhoekki broneeriti kostjalt üheskoos ning kostja kinnitas need ka „E-Ticket-Receipt“-is [...] ühtse broneeringuna. Reisijate lennu kavandamine hõlmas lendu Namiibiasse vahemaandumisega Dohas, kusjuures reisijad tahtsid ooteaega vahemaandumisel selleks kasutada, et oodata hiljem saabuvaid sõpru ja linna vaadata.

Asjaolu, et edasilend Windhoekki pidi toimuma teise lennukiga kui esimene lend, ei oma Euroopa Kohtu 31. mai 2018. aasta otsuse [...] (C-537/17 [...]) järgi tähtsust.

Nagu otsustas Euroopa Kohus lisaks 11. juuli 2019. aasta kohtuasjas CS jt vs. České aerolinie a.s. ([...] C-502/18), ei takista asjaolu, et kahest lennust koosneva lennu korral tekib hiline mine, mis toob kaasa hüvitamiskohustuse, alles teisel lennul, seda, et ka lennu esimest osa teostav lennuettevõtja on kohustatud hüvitise maksmiseks, kui oli tehtud üksainus broneering. Selle otsuse kohaselt jääb tähtsusetuks asjaolu, et esimese ja teise lennu teostasid erinevad [lk 6] lennuettevõtjad, kuna ka esimese lennu teostanud ettevõtjal on hüvitise maksmise kohustus.

Euroopa Kohtu selle otsuse kohaldamine toob kostja hüvitise maksmise kohustuse kaasa isegi juhul, kui tegemist ei ole Euroopa Ühenduse lennuettevõtjaga ning teise lennu väljumis- ja saabumiskoht ei asu Euroopa Ühenduse territooriumil, sest kostja on siiski seetõttu hüvitise maksmiseks kohustatud lennuettevõtja, et esimese lennu väljumiskoht oli Frankfurtis (vt määruse artikli 3 lõike 1 punkt a).

Sellel kohtuvaidlusel on siiski see eripära, et esimese ja teise lennu vahel oli vahemaandumiskohas umbes 32tunnine ooteaeg ja edasilend ei olnud esimene vahemaandumiskohast lõppsihtkoha lendamise võimalus. Pigem oleks olnud võimalik edasilendu juba 24 tundi varem teostada, sest kostja pakkus ka 19. juulil 2018 lendu Dohast Windhoekki, mille väljumisaeg oli kell 2.00, ning mida reisijad ei kasutanud ainult seetõttu, et nad tahtsid veel sõpru oodata ja linna vaadata, ning olid seetõttu broneerinud ööbimise Dohas. Vahetu ümberistumisega lend, millele oleks ka jõutud, oleks olnud lend 19. juulil 2018, mitte lend 20. juulil 2018.

Seetõttu tõusetub küsimus, kas sellisel juhul saab veel lähtuda „vahetu ümberistumisega lennust“ määruse artikli 2 punkti h tähenduses.

Kas vahemaandumiskohas viibimise aeg ja varasema jätkulennu võimalus on otsustava tähtsusega kriteerium või mitte, seda ei saa Euroopa Kohtu otsustest nende avaldatud kujul tuletada. Nii 31. mai 2018. aasta kohtuotsus kui ka 11. juuli

2019. aasta otsus kohtuasjas Folkerts ([...] C-11/11) ei nimeta ooteaega vahemaandumiskohas. Siiski oli [lk 7] kohtuasjas Folkerts aluseks asjaolu, et esimese lennu ligikaudu 2,5tunnise hilinemise tõttu ei olnud võimalik jõuda jätkulennule, millest saab järeldada, et vahemaandumiskohas kavandatud ooteaeg ei ületanud seda ajavahemikku. Selles mõttes kasutab ka BGH (Bundesgerichtshof, Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) oma eelotsuse küsimustes juhul, kui tegemist on mitmesegmendiliste liidetud lendudega, formuleeringut: „kahest lennust koosnev reisijatevedu ilma märkimisväärse ooteajata vahelennujaamas“ [...].

Euroopa Kohtu otsustest ei saa siiski piisava kindlusega järeldada, et juhul, kui hilinemine toimub alles teisel lennul, on hüvitisnõude jaoks peale ühte broneeringu ja plaanipärase vahemaandumise nõude seatud lisaks tingimus, et vahemaandumiskohas peab saabumise ja väljumise vahel olema vahetu ajaline seos.

Kas see peab nii olema, sõltub lõpuks määruse artikli 2 punktis h sätestatud mõiste „vahetu ümberistumisega lend“ määratlusest. Selles osas räägib eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates mõiste määratlus selle kasuks, et esimese ja teise lennu vahel peab olema vahetu seos. Määruse artikli 2 punkti h kohaselt ei piisa lõppsihtkoha määratlemiseks ainult kahe lennu vahelisest seosest, vaid see nõuab, et lennud peavad olema „vahetu“ ümberistumisega. Seega on loogiline mõelda, et edasilend peab endast kujutama esimest võimalust selleks, et pärast vahemaandumiskohta saabumist asuda edasilennule lõppsihtkohta. Kui reisijad valivad hilisema lennu, sest nad tahavad ooteaega kasutada muuks otstarbeks kui ümberistumiseks (nt sõprade ootamiseks või linna vaatamiseks), siis ei ole vahetut seost enam olemas ja enam ei ole tegemist „vahetu“ ümberistumisega lennuga. [lk 8] Selle tagajärg on siis see, et lähtuda tuleb kahest eraldi lennust ja Dohat tuleb pidada lõppsihtkohaks määruse artikli 2 punkti h tähenduses. Teine lend Dohast Windhoeki ei ole siis lend, mis kuulub vastavalt määruse artikli 3 lõike 1 punktile a määruse kohaldamisalasse, sest lend ei väljunud liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast.

Ei saa aga ka välistada, et määruse artikli 3 lõike 1 punkti a alusel kohaldamise küsimust lahendades ei ole üldse oluline, kas teist lendu ühtselt broneeritud lendudest tuleb käsitada „vahetu ümberistumisega lennuna“, sest üksnes liidetud lendude ühtne broneering võib olla määruse kohaldamiseks piisav. Sellele on suunatud eelotsusetaotluse teine küsimus.

Kuna tegemist on määruse ühe mõiste tõlgendamisega ja senised kohtuotsused ei märgi otseselt midagi vahetu seose nõude ja määruse kohaldamisala kohta, on eelotsusetaotluse esitamine Euroopa Kohtule ELTL artikli 267 alusel vajalik.

[...]