

**Kohtuasi C-792/19**

**Eelotsusetaotlus**

**Saabumise kuupäev:**

28. oktoober 2019

**Eelotsusetaotluse esitanud kohus:**

Landgericht Köln (Kölni apellatsioonikohus, Saksamaa)

**Eelotsusetaotluse kuupäev:**

15. oktoober 2019

**Kostja ja apellatsioonkaebuse esitaja:**

TUIfly GmbH

**Hageja ja vastustaja apellatsioonimenetluses:**

EUflight.de GmbH

[...]

**Landgericht Köln**

**Kohtumäärus**

Kohtuasjas

TUIfly GmbH, [...] Langenhagen,

kostja ja apellatsioonkaebuse esitaja,

[...]

*versus*

EUflight.de GmbH, [...] Hamburg,

hageja ja vastustaja apellatsioonimenetluses,

[...]

teeb Landgericht Kölni (Kölni apellatsioonikohus, Saksamaa)  
11. tsiviilkolleegium järgmise

[...]

**kohtumääruse:**

1. Menetlus peatatakse. **[lk 2]**
2. Euroopa Liidu Kohtule (edaspidi „Euroopa Kohus“) esitatakse ELTL artikli 267 alusel liidu õiguse tõlgendamise kohta järgmised eelotsuse küsimused:

Kas streigi korral on lennu tühistamise või saabumisel pikaajalise hilinemise põhjuseks erakorralised asjaolud määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses ka juhul, kui streik vaidluse esemeks olevat lendu vahetult ei puudutanud ja see lend oleks saanud toimuda plaanipäraselt, kuid kuna lennuettevõtja võttis streigi tõttu meetmeid lennuplaani ümberkorraldamiseks (käesoleval juhul kasutas kõnealuse lennu jaoks ette nähtud lennukit streigi tagajärgede kõrvaldamiseks), siis lend tühistati või hilines?

Juhul kui lennuettevõtja võib hüvitise maksmise kohustusest vabaneda ka ümberkorraldusmeetme võtmise korral:

Kas määrav on see, et ümberkorraldusmeedet rakendati juba enne streigi algust, mil ei olnud veel teada, millist lendu streik lõpuks puudutab, või tuleb hüvitise maksmise kohustusest vabanemine kõne alla ka juhul, kui lennuplaan korraldati ümber alles streigi ajal või pärast streiki, mil oli juba teada, et vaidluse esemeks olevat lendu streik vahetult ei puudutanud?

**Põhjendused**

I.

- 1 Hageja esitab talle loovutatud nõude alusel kostja vastu ühtekokku 500,00 euro suuruse hüvitise nõude (2 x 250,00 eurot) vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrusele (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; edaspidi „määrus (EÜ) nr 261/2004“).

Nõude esitamisel tuginetakse järgmistele asjaoludele:

Reisijad broneerisid kostjalt 11. oktoobriks 2017 lennu Kölnist Palma de Mallorcasse. Plaanipäraselt pidi lend Kölnist väljuma **[lk 3]** 11. oktoobril 2017

kell 18:55 ja saabuma Palma de Mallorcasse 11. oktoobril 2017 kell 21:20. Kölni ja Palma de Mallorca vahemaa on 1308,21 km. Lend ei toimunud plaanipäraselt ja reisijad saabusid Palma de Mallorcasse alles 12. oktoobril 2017 kell 03:20. Hilinemine tulenes järgmistest asjaoludest:

Kostja sai juba 5. ja 6. oktoobril 2017 teada, et ajavahemikul 9. oktoobrist 2017 (kell 17:00 UTC) kuni 11. oktoobrini 2017 (kell 4:00 UTC) toimub Prantsusmaal üldstreik, mis hõlmab lennuliiklusteenistust, lennujulgestust, lennuliiklust ja lennujuhte.

Streik puudutas paljusid kostja lennuplaani järgseid lende, muu hulgas kõiki lende, mille siht- või väljumiskoht oli Hispaania (sealhulgas Baleaari saared), Maroko ja Portugal. 10. oktoobril 2017 ei saanud viis lennukit naasta Las Palmasest, Tenerifelt ja Funchalist Saksamaale, nende väljumine lükati edasi järgmisele päevale ja seega ei olnud neid võimalik kasutada 11. oktoobril 2017 Saksamaalt väljuvateks lendudeks.

Vaidluse esemeks olev lend Kölnist Palma de Mallorcasse, mille teostamiseks oli algselt ette nähtud lennuk D-ATUF, ei pidanud iseenesest toimuma streigi päeval. Streigist tulenevalt korraldas kostja aga lennuplaani suurel määral ümber ja kasutas vaidluse esemeks oleva lennu jaoks ette nähtud lennukit D-ATUF selleks, et teostada streigi tõttu toimumata jäänud lennud ning tasakaalustada streigist tingitud kõrvalekalded lennuplaanis. Seepärast teostas kostja vaidluse esemeks oleva lennu teise lennukiga (D-ATYB), mis tõi kaasa eespool nimetatud hilinemise.

Hiljem loovutasid reisijad lennu hilinemisest tulenevad nõuded hagejale.

Kostja väidab hageja hüvitisenõudele vastu, et vaidluse esemeks oleva lennu hilinemise põhjustasid erakorralised asjaolud määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses.

2. Esimese astme kohus mõistis kostjalt hageja kasuks välja 500,00 eurot, millele lisandub baasintressimäärast 5% võrra kõrgem viivitusintress alates 21. novembrist 2017. Esimese astme kohus asus seisukohale, et hilinemise põhjuseks ei olnud Prantsusmaal toimunud üldstreik ja järelikult ei põhjustanud hilinemist erakorralised asjaolud. Hilinemine oli tingitud [lk 4] kostja otsusest kasutada kõnealuse lennu jaoks ette nähtud lennukit lennuplaanis streigi tõttu tekkinud lünkade täitmiseks. Sellises olukorras ei vabane lennuettevõtja hüvitise maksmise kohustusest, nagu nähtub ka Euroopa Kohtu 4. oktoobri 2012. aasta otsusest Finnair (C-22/11), mille aluseks olevad asjaolud on võrreldavad käesoleva asjaga. Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) 21. augusti 2012. aasta otsus [...] puudutab seevastu teistsugust olukorda, kuna selles asjas oli lennuettevõtja tühistanud lennud juba enne väljakuulutatud streigi algust, mil ei olnud veel teada, kas streik vaidluse esemeks olevat lendu üldse puudutab.

- 3 Kostja esitas esimese astme kohtu otsuse peale kohtult menetlusloa saanud apellatsioonkaebuse, milles ta jääb oma nõude juurde jätta hagi rahuldamata. Ta väidab, et Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) 21. augusti 2012. aasta otsust [...] tuleb järgida ka käesolevas asjas kujunenud olukorras ja Euroopa Kohtu praktika ei takista lennuettevõtja vabanemist hüvitise maksmise kohustusest.

## II.

Apellatsioonkaebuse asjas otsuse tegemiseks vajab eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtu vastust esitatud eelotsuse küsimusele.

1.

Küsimus on otsuse tegemiseks asjakohane.

Kui käesolevas asjas kujunenud olukorras ei esine erakorralisi asjaolusid määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, mis vabastaksid lennuettevõtja vaidluse esemeks oleva lennu eest hüvitise maksmise kohustusest, jääb apellatsioonkaebus rahuldamata, kuna sellisel juhul on hagejal loovutatud nõude alusel õigus hüvitisele.

Kui aga streigist tuleneva erakorralise asjaolu tõttu vabaneb lennuettevõtja ka vaidluse esemeks oleva lennu puhul kohustusest maksta hüvitist, tuleks apellatsioonkaebus rahuldada, kuna kostja on piisavalt täpselt selgitanud, et lennukit D-ATUF kasutati streigi tagajärgede kõrvaldamiseks.

2. [lk 5]

Vastamine küsimusele, kas hilinemise põhjustasid erakorralised asjaolud määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, nõuab õigusnormi – käesolevas asjas mõiste „põhjustama“ ja sellega seotud põhjusliku seose küsimuste – tõlgendamist, mida peab juhul, kui tõlgenduses esineb kahtlusi, tegema Euroopa Kohus.

3.

Eelotsusetaotluse esitanud kohus on seni olnud seisukohal, millest tuleneb, et käesoleval juhul on pikaajalise hilinemise saabumisel põhjustanud erakorralised asjaolud määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses.

a) Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) leidis 21. augusti 2012. aasta otsuses [...], et olukorras, kus lennuettevõtja korraldab enne streiki lennuplaani ümber ja lennud tühistab, vabaneb lennuettevõtja määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 kohaselt hüvitise maksmise kohustusest. Sellega seoses märkis Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) järgmist:

„Kui erakorraliste asjaolude tõttu ei ole lennuettevõtjal peatselt võimalik kasutada olulist osa oma pilootidest, ei saa lennuettevõtjalt nõuda teatava lennu tühistamise põhjuste üksikasjalikku selgitamist, sellises olukorras on tegutseva lennuettevõtja ülesanne töö juba võimalikult vara vastavalt ümber korraldada. Seejuures tuleb eelkõige püüda, et negatiivne mõju kõigile lennureisijatele oleks võimalikult väike ning et pärast negatiivse mõju äralangemist saab võimalikult kiiresti alustada tavapärasest tegevusest. Kui lennuettevõtja ammendab nende nõuete järgimisel tema käsutuses olevad ressursid ettenähtud ulatuses, siis ei saa ühe lennu teostamata jätmist üldjuhul pidada üksnes seetõttu välditavaks, et selle asemel oleks saanud tühistada mõne teise lennu. Pidades silmas sellise otsuse tegemise keerukust, mille puhul tuleb arvesse võtta paljusid lende ja nende üksteisega sidumist, tuleb lennuettevõtjale jätta asjakohaste meetmete üle otsustamisel pigem vajalik kaalutusõigus. Seejuures ei tule karta tarbija õiguste piiramist, sest eeskätt lennuettevõtja enda majanduslikes huvides on hoida streigi tagajärgi ja streigist tingitud kahjulikku mõju reisijatele nii väiksena kui võimalik.“ [lk 6]

Ka Landgericht Frankfurt (Frankfurdi apellatsioonikohus) leidis Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) praktikale viidates, et kui lennuettevõtja tühistab lennu enne streiki, siis ei ole ta kohustatud maksma hüvitist [...].

b) Madalama astme kohtute praktikas on aga osalt asutud ka seisukohale, et ümberkorraldusmeetmete võtmise korral ei vabane lennuettevõtja hüvitise maksmise kohustusest, kuna tühistamine või hilinemine ei põhine sellistel juhtudel mitte erakorralisel asjaolul, vaid ettevõtja otsusel [...]. Seejuures on viidatud Euroopa Kohtu 4. oktoobri 2012. aasta otsusele Finnair (C-22/11) [...]. Kohati leitakse, et ka määruse (EÜ) nr 261/2004 põhjendusest 15 tuleneb nõue, et erakorralise asjaolu ja vaidluse esemeks oleva lennu vahel peab olema vahetu seos [...].

Ka ühes osas õiguskirjandusest leitakse, et streigist tingitud ümberkorraldusmeetmete võtmine ei vabasta lennuettevõtjat hüvitise maksmise kohustusest. [...].

c) Euroopa Kohus ei ole esitatud küsimuses seni veel otsust teinud. Viimati jäi küsimus lahtiseks kohtuasjas C-195/17 (TUIfly), kuna selles leiti, et erakorralist asjaolu ei esine. Viidatud menetluses leidis Euroopa Kohtu kohtujurist, viidates samuti Euroopa Kohtu 4. oktoobri 2012. aasta otsusele Finnair (C-22/11), et erakorralised asjaolud ei laiene uutele lennuplaanidele, mis on koostatud erakorralise asjaolusid arvestades (kohtujuristi 12. aprilli 2018. aasta ettepanek). [lk 7]

d) Eelotsusetaotluse esitanud kohus on oma senises praktikas lähtunud Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) seisukohast, pidades selle kohtu järeldusi ülekantavaiks ka käesolevale asjale, mis käsitleb

olukorda, kus streigi tõttu ümber korraldatud lennuplaan on kaasa toonud pärast streigi lõppu toimunud lennu hilinemise.

Selliseks tõlgendamiseks annab alust määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 sõnastus, kuna sellega seoses eeldatakse vaid seda, et tühistamise (käesoleval juhul pikaajalise hilinemise saabumisel) on „põhjustanud“ erakorralised asjaolud, mis tähendab kaudset puutumust – tulenevalt sellest, et kavandatud lennukit ei saa vajaliku ümberkorralduse tõttu kasutada. Sõnastusest ei nähtu, et erakorraline asjaolu peaks lendu vahetult puudutama – mis tähendaks, et streigi korral ei saa lennuks kavandatud lennupersonali või osa sellest lennu teostamiseks kasutada [...].

Sellest vaatenurgast lähtudes toetab ka määruse (EÜ) nr 261/2004 põhjendus 15 eelotsusetaotluse esitanud kohtu arusaama, mitte ei räägi selle vastu. Viidatud põhjenduse kohaselt loetakse erakorralised asjaolud olemasolevaks, kui lennuliikluse korraldamist käsitleva otsuse mõju konkreetsele lennukile konkreetsetel päeval põhjustab lennu pikaajalise hilinemise, lennu väljumise järgmisele päevale edasilükkamise või selle lennuki ühe või mitme lennu tühistamise. Selle määratluse kohaselt on järelikult hõlmatud ka järgnevatele lendudele avalduvad tagajärjed [...], kusjuures see kehtib ka lendude suhtes, mille puhul toob erakorraline asjaolu kaasa kuni ühe päeva pikkuse hilinemise pärast erakorralise asjaolu esinemist. Sellises olukorras on seos erakorralise asjaolu ja lennu tühistamise/hilinemise vahel tõepoolest tihedam, kuna tegemist on sama lennukiga. Sellegipoolest on ilmne, et määrusandjal ei olnud kavatsust vabastada lennuettevõtja hüvitise maksmise kohustusest ainult juhul, kui erakorraline asjaolu puudutab tühistatud/hilinenud lendu vahetult, samuti ei soovinud ta seada tingimuseks erakorralise asjaolu tagajärje avaldumist samal ajal või samal päeval, määrav on vaid see, et erakorralisel asjaolul on tegelik kaugemale ulatuv mõju. Mingil juhul ei tulene põhjendusest 15 määrusandja kavatsust hõlmata määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõikega 3 vaid vahetu põhjusliku seose juhtumeid [...]. **[lk 8]** Põhjendusest 15 tuleneb vaid – positiivse määratluse tähenduses – lennuettevõtja vabanemine hüvitise maksmise kohustusest teatud kujunenud olukorras (lennuliikluse korraldamist käsitlev otsus).

Eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul ei katke põhjuslik seos streigist tuleneva erakorralise asjaoluga ka selle tõttu, et lennu plaanipärane toimumata jäämine põhineb (ka) lennuettevõtja otsusel. Streigi tagajärjel mitme lennu ärajäämisega kaasneb vältimatult praktiline vajadus toimetada streigist puudutatud reisijad sihtkohta teekonda muutes. Selleks peab lennuettevõtja paratamatult kasutama olemasolevaid või kiiresti hangitavaid lennukeid, lennupersonali jm, mis üldjuhul võimaldab teostada tavapärasest lennuliiklust, kuid ei luba kõrvaldada streigi tagajärge. Lennuplaan korraldatakse seega ümber tegelike vajaduste tõttu, mida arvestades on ka käesoleval juhul kohane lähtuda sellest, et lennu tühistamise või hilinemise saabumisel on põhjustanud erakorraline asjaolu.

Eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul ei ole määrav ka see, millal lennuplaan ümber korraldatakse. Tagantjärele ümberkorraldamise puhul on küll

juba teada, kas streik konkreetset lendu puudutas või mitte. Praktiline vajadus võtta ümberkorraldusmeetmeid, pidades silmas erakorraliseks asjaoluks olevat streiki ja sellest tingitud kõrvalekalletega lennukava, on aga sama. Põhjuslikkuse aspektist ei muuda ümberkorraldusmeetme aeg seega midagi.

e) Eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul ei tulene Euroopa Kohtu 4. oktoobri 2012. aasta otsusest Finnair (C-22/11) siduvaid juhiseid eelotsuse küsimusele vastamiseks. Esiteks puudutas viidatud kohtuotsus lennureisist mahajätmise juhtumit, mille suhtes ei ole määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõikes 3 ette nähtud erand kohaldatav. Seepärast ei pidanud Euroopa Kohus põhjalikult käsitleda kõnealuse sätte kohaldamisala. Teiseks oli kohtuasja C-22/11 aluseks olukord, kus vaidluse esemeks oleva lennu tühistamist või hilinemist ei põhjustanud ümberkorraldusmeede. Lend leidis tegelikult aset ja tegemist oli vaid sellega, et lennu broneerinud reisijad, kes – nagu viidatud kohtuasjas [lk 9] hageja T. Lassooy – olid nõuetekohaselt ilmunud lennule registreerimisele, jäeti lennureisist maha, kuna selle lennuga toimetati teekonda muutes sihtkohta reisijad, kelle broneeritud lend oli Barcelona lennujaama töötajate streigi tõttu tühistatud.

f) Kuna viimasel ajal asutakse Euroopa Kohtu 4. oktoobri 2012. aasta otsusele Finnair (C-22/11) tuginedes järjest enam punktis b kirjeldatud seisukohale, mille kohaselt ei vabane lennuettevõtja ümberkorraldusmeetmete võtmisel hüvitise maksmise kohustusest, ning seda seisukohta jagab ilmselgelt ka Euroopa Kohtu kohtujurist, siis peab eelotsusetaotluse esitanud kohus vajalikuks viia läbi eelotsusemenetlus.

[...]

TÖÖDOKUMENT