

Kohtuasi C-127/20

Eelotsusetaotlus

Saabumise kuupäev:

5. märts 2020

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Sąd Rejonowy w Gliwicach (Gliwice rajoonikohus, Poola)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

18. veebruar 2020

Hageja:

aktsiaselts D.

Kostja:

W. Zrt

[...]

KOHTUMÄÄRUS

18. veebruar 2020

Sąd Rejonowy w Gliwicach - VII Wydział Gospodarczy (Gliwice rajoonikohtu VII kaubanduskollegium) [...]

[...]

olles 18. veebruaril 2020 Gliwices

kinnisel istungil läbi vaadanud

aktsiaseltsi D., mille registrijärgne asukoht on W., hagi

W. Zrt. vastu, mille registrijärgne asukoht on B. (Ungari),

maksenõude asjas,

m ä ä r a b:

esitada Euroopa Liidu Kohtule järgmine eelotsuse küsimus:

Kas 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), artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et lennuettevõtja, kelle õhusõiduk põrkas kokku linnuga, on lendude kavandamisel rotatsioonisüsteemis kohustatud mõistlike meetmete raames arvestama sisse ajareservi, mis on piisav nõutud ohutuse kontrolli tegemiseks?

Eitava vastuse korral aga:

Kas 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), artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et lennuettevõtja, kelle õhusõiduk põrkas kokku linnuga, on kohustatud mõistlike meetmete raames määrama teeninduskava või meeskonna koosseisu selliselt, et see oleks lennu alustamiseks valmis kohe pärast nõutud ohutuse kontrolli tegemist, olenemata lennu- ja tööaja piirangutest ning puhkeaja nõuetest, mis on sätestatud komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta [lk 2] määruses (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused (ELT 2012, L296, lk 1)?

[...]

[lk 3] PÕHJENDUS

VAIDLUSESE, OLULISED ASJAOLUD

1. Hageja, aktsiaselts D., mille registrijärgne asukoht on W. (endine aktsiaselts P., mille registrijärgne asukoht on W.), esitas hagiavalduse, milles nõudis 250,00 euro suuruse summa väljamõistmist koos intressidega kostjalt, W. Zrt.-lt, mille registrijärgne asukoht on B. (endine Wizz Air Hungary Légitársaság Kft., mille registrijärgne asukoht on Budapest), hüvitisena hilinenud lennu eest – õigus, mis omandati nõude loovutamise lepingu alusel lennu W6 1752 reisijalt, mida teenindas kostjaks olev lennuettevõtja.
2. Vaidlust ei ole küsimuses, et algne võlausaldaja B.K. sõlmis W.-ga lennutranspordilepingu, mille alusel lendas ta 4. oktoobril 2017 marsruudil Turku-Gdańsk (lennu number W6 1752, TKU-GDN). Väljalend hilines kavandatava väljalennuajaga (STD) võrreldes üle 10 tunni.
3. Hilinemise algne põhjus oli lennu teenindamiseks ette nähtud õhusõiduki (registreerimisnumber HA-LXK) kokkupõrge linnuga. Lennuettevõtja kasutas

seada lennukit lendude teenindamiseks rotatsioonisüsteemis. Kokkupõrge linnuga toimus lennu number W6 1751 (GDN-TKU) ajal vahetult enne eespool kirjeldatud lendu W6 1752. Lennuettevõtja rotatsioonisüsteem nägi ette, et lennu number W6 1751 ja lennu number W6 1752 vahel on õhusõiduki taas lennuvalmis seadmiseks piisav aeg (TAT – *turn-around time*) 35 minutit – vahe lennu W6 1751 kavandatud saabumisaaja (09:30 UTC) ja lennu W6 1751 kavandatud väljumisaaja (10:05 UTC) vahel.

4. Lennuki kokkupõrge linnuga muutis vajalikuks ohutuse kontrolli (tehnilise ülevaatus) tegemise, et tuvastada võimalikud masina kahjustused ja kontrollida, kas hoolimata kokkupõrkest võimaldab lennuki tehniline seisukord järgmist lendu. Linnuga kokkupõrkest ja sellega seotud lennuki tehnilisest ülevaatuses põhjustatud viivituse ajal lõppes õhusõiduki meeskonna lubatud lennutegevuse periood. Valmisoleku taastamiseks pidi mööduma 10-tunnine puhkeaeg. See periood langes kokku ajaga, mil lennuk oli pärast ülevaatus tehniliselt lendamiseks sobiv. Hilinenud lend toimus alles pärast puhkeaja lõppu.
5. Kostjaks olev lennuettevõtja, kes seadis paljude esitatud argumentide hulgas kahtluse alla oma vastutuse alused, väitis, et lennu hilinemise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ta ei suutnud kõigi mõistlike meetmete võtmisest hoolimata vältida. Pooltevaheline vaidlus keskendus sellega seoses hinnangu andmisele [lk 4] küsimuses, kas mõistlikud meetmed, mida lennuettevõtja peab võtma erakorraliste asjaolude või nende tagajärgede vältimiseks, hõlmavad selliste võimalike sündmuste prognoosimist, mida on võimalik ette näha, ning lennuettevõtja tavategevuse asjakohast kohandamist nende asjaoludega.

LIIKMESRIIGI JA LIIDU ÕIGUSE ASJAKOHASED SÄTTED

6. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrus (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).

Artikkel 5

Tühistamine

1. Lennu tühistamise korral: [...]

c) on asjaomastel reisijatel õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt artiklile 7, [välja arvatud juhul] kui [...]

3. Tegutsev lennuettevõtja ei ole kohustatud maksma hüvitist vastavalt artiklile 7, kui ta suudab tõestada, et tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed.

Artikkel 7

Õigus hüvitisele

1. Kui osutatakse käesolevale artiklile, saavad reisijad hüvitist kuni:

a) 250 euro ulatuses kõikide kuni 1500 kilomeetri pikkuste lendude puhul; [...]

7. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ja 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (ELT 2018, L 212, lk 1).

Artikkel 32

Delegeeritud volitused

[lk 5] *1. Seoses artikli 2 lõike 1 punktis b osutatud õhusõidukite, mis ei ole mehitamata õhusõidukid, käitamise ja kasutamise komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 128 vastu delegeeritud õigusakte, milles kehtestatakse üksikasjalikud normid järgmise kohta:*

a) tingimused, mida artikli 30 lõikes 1 osutatud käitajad ja nende õhusõiduki meeskonna liikmed peavad täitma seoses lennu- ja tööajapiirangute ning õhusõiduki meeskonna liikmete puhkeajanduetega; [...]

8. Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT 2012, L 296, lk 1).

ORO.FTL.100

Reguleerimisala

Käesoleva alajaoga kehtestatakse nõuded, mida käitaja ja tema meeskonnaliikmed peavad järgima meeskonnaliikmete lennu- ja tööaja piirangute ning puhkeaja nõuete osas.

ORO.FTL.105

Mõisted

Käesolevas alajaos kasutatakse järgmisi mõisteid. [...]

11) „tööaeg“ – ajavahemik, mis algab, kui meeskonnaliige ilmub käitaja nõudel tööle või alustab tööülesande täitmist, ning lõpeb, kui isik on kõigist tööülesannetest vaba, see hõlmab lennujärgset tööaega;

12) „lennutööaeg“ – ajavahemik, mis algab hetkel, kui meeskonnaliige peab ilmuma tööle, mis võib hõlmata üht või mitut järjestikust lendu, ja lõpeb, kui õhusõiduk peatub ning mootorid lülitatakse välja kõnealuse meeskonnaliikme kui töötava meeskonnaliikme poolt teostatava viimase lennu lõpus; [...]

21) „puhkeaeg“ – pidev katkestusteta ja määratletud ajavahemik pärast ja/või enne tööd, mille jooksul meeskonnaliige on kõigist tööülesannetest, valvest ja reservist vaba; [...]

25) „valveaeg“ – varem teatatud ja määratletud ajavahemik, mille jooksul peab meeskonnaliige olema käitajale kättesaadav, et vastu võtta lennuülesanne, kohalelendamise ülesanne või muu ülesanne, ilma vahepealse puhkeajata;

ORO.FTL.110

[lk 6] Käitaja kohustused

Käitaja peab: [...]

b) tagama, et lennutööajad on kavandatud nii, et meeskonnaliikmed oleksid võimalikult puhanud ja saaksid tegutseda kõigis tingimustes rahuldaval ohutustasemel; [...]

g) võimaldama piisavalt pikki puhkeaegu, et meeskonnaliikmed taastuksid eelnevate tööülesannete mõjust ning oleksid järgmise lennutööaja alguseks välja puhanud;

i) kavandama lennuülesandeid nii, et lennud lõpeksid lubatud lennutööaja jooksul, võttes arvesse lennuelseteks tööülesanneteks, vahemaandumiseta lennuks ja lennuki teenindamiseks kuluvat aega; [...]

ÕIGUSLIK EBAKINDLUS JA SELLE TÄHTSUS KOHTUASJA LAHENDAMISEL

9. Euroopa Liidu Kohus tõlgendas 23. oktoobri 2012. aasta otsuses (liidetud kohtuasjad C-581/10 ja C-629/10; ECLI:EU:C:2012:657) määruse (EÜ) nr 261/2004 artikleid 5, 6 ja 7, otsustades, et hilinenud lendude reisijatel on artikli 7 alusel õigus saada hüvitist vähemalt kolme tunni pikkuse ajakaotuse korral, st kui nad saabuvad sihtkohta vähemalt kolm tundi pärast lennuettevõtja esialgu kavandatud saabumisaega.
10. Hilisemates eelotsusetaotlustes kinnitas Euroopa Liidu Kohus, et lennuettevõtja võidakse vastutusest vabastada, kui ta tõendab, et õhusõidukis tekkinud tehniline probleem tuleneb sündmustest, mis oma olemuse või allika tõttu ei kuulu

lennuettevõtja tavapärase tegevuse raamidesse ega võimalda tal neid sündmusi tõhusalt kontrollida (nt Euroopa Liidu Kohtu 19. novembri 2009. aasta otsused C-402/07 ja C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716; Euroopa Kohtu 22. detsembri 2008. aasta otsus C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771).

11. Samuti on selgitatud, et ühenduse õigusnorme tuleks tõlgendada nii, et määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõikes 3 viidatud mõiste „*erakorralised asjaolud*“ hõlmab lennuki ja linnu kokkupõrkega seotud juhtumeid, mis tekitavad õhusõiduki tehnilise ülevaatuse vajaduse, olenemata sellest, kas need põhjustasid õhusõidukile tegelikult kahju (Euroopa Liidu Kohtu 4. mai 2017. aasta otsus C-315/15, ECLI:EU:C:2017:342). [lk 7]
12. Viimases viidatud kohtuasjas soovis riigisisene kohus, esitades Euroopa Kohtule mitu eelotsuse küsimust, muu hulgas saada vastust kohtupraktikas sageli tekkinud kahtlusele, kas lennuettevõtja on mõistlike meetmete raames, mida ta peab võtma, kohustatud oma lendude kavandamisel rotatsioonisüsteemis sisse arvestama ajavaru, mis on piisav nõutud ohutuse kontrollide tegemiseks (kohtuotsuse põhjenduse punkt 55). Menetletavas kohtuasjas esinevate faktiliste seoste tõttu (lennu hilinemise põhjustasid ka muud tegurid peale lendude kavandamise rotatsioonisüsteemis) ei olnud esitletud probleemi lahendus siiski selle kohtuasja lahendamisel oluline, mistõttu Euroopa Kohus sellele küsimusele ei vastanud (kohtuotsuse põhjenduse punktid 56–57).
13. Eespool kirjeldatud küsimus, mille piirid on Euroopa Liidu Kohus üsna täpselt paika seadnud (siiski ilma siduva lahendita), ning sellega seotud edasised õiguslikud kahtlused on kohtupraktikas taas esile kerkinud, mis õigustab eelotsusetaotluse esitamist koos kohtumääruse esimeses punktis kirjeldatud küsimusega.
14. Eelotsusetaotluse esitanud kohus kahtleb selles, kui kaugele ulatub ühenduse seadusandja poolt lennuettevõtjale pandud kohustus kohandada oma praktika erakorraliste asjaolude (lennuki kokkupõrge linnuga) meetmetega, mis selle sündmuse toimumise ajal vastavad lennuettevõtja poolt tehniliselt ja majanduslikult vastuvõetavatele tingimustele. Vaatlusaluses olukorras tähendaks see lendude kavandamise rotatsioonisüsteemis piisava ajareservi loomist, mis võimaldaks pärast linnuga kokkupõrget kontrollida õhusõiduki ohutust, ilma et reisijad peaksid kandma lennu ülemäärase hilinemisega seotud kahju.
15. Proovides vaadelda kirjeldatud küsimust laiemast vaatenurgast, mis väljendub ka teises eelotsuse küsimuses, soovib liikmesriigi kohus seetõttu, et Euroopa Liidu Kohus tõlgendaks eespool nimetatud liidu õiguse sätteid ja vastaks, millises ulatuses peab lennuettevõtja oma tegevust kavandades arvesse võtma sekundaarseid, kuid ettearvatavaid ja potentsiaalselt arvestatavaid asjaolusid võrreldes ettenägematute erakorraliste asjaoludega, mida ei oleks saanud vältida.
16. Euroopa Kohtu senised tuvastused pakuvad küll üldisi põhimõtteid, mille alusel saab hinnata lennuettevõtja suutlikkust kohaldada majanduslikke ja tehnilisi

meetmeid lennu hilinemise ärahoidmiseks (Euroopa Liidu Kohtu 12. mai 2011. aasta otsus [lk 8] C-294/10, ECLI:EU:C:2011:303; Euroopa Liidu Kohtu 22. detsembri 2008. aasta otsus C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771), ent need ei hajuta siiski piisavalt selles valdkonnas tekkivaid kahtlusi.

17. Menetletavas kohtuasjas tekitab liikmesriigi kohtus erilisi kahtlusi ka ühenduse kohtupraktikas esinev (kuid laiemalt lahti selgitamata) ja lennuettevõtjale pandud nõue kasutada kõiki tema käsutuses olevaid inimressursse – ohverdusteta, mis on tema ettevõtte võimaluste seisukohalt vastuvõetamatud – olukorra vältimiseks, mille puhul erakorralised asjaolud põhjustaksid lennu ülemäärase hilinemise. Kitsendava tõlgendamise aluseksvõtmine, mida hageja menetluse käigus pooldab, muudaks kohe võimatuks selle, et lennuettevõtja saaks tugineda õhusõiduki meeskonna puhkeajale, mis on põhjuslikult seotud erakorraliste asjaoludega, ja mille tagajärjel lennu hilinemise aeg pikeneb. Siis oleks põhjendatud väide, et kuna teenindusaja ja lennutegevuse kestuse lubatud piirmäärad on sätestatud üldkehtivate õigusnormidega ning lennuettevõtja oli kohustatud neid teeninduskava koostamisel arvesse võtma, peaks ta ette nägema ka personalireservi mõne teenindatava lennu võimaliku hilinemise tarbeks, kuna lennu hilinemist on selle põhjustest olenemata lennutegevuse kavandamisel ja korraldamisel võimalik ette näha. Selle teguri arvesse võtmata jätmise risk lasuks siis lennuettevõtjal. Siiski tundub, et normatiivselt on lubatud ka kostja esitatud teistsuguse õigusliku aspekti aluseksvõtmine, mis vabastab lennuettevõtja kohustusest hoida õhusõiduki meeskond valmisolekurežiimis. Vastasel juhul sarnaneksid lennuettevõtjatele pandud kohustused lennuettevõtja vajadusele hoida igas lennujaamas, kus ta õhustransporti korraldab, lisapersonali, kes suudaks üle võtta hilinenud lennu meeskonna ülesanded, mis võib osutada ebapiisavaks meetmeks, kui samal ajal hilineb ühes kohas erakorraliste asjaolude tõttu rohkem lende.
18. Tuleb märkida, et mõlema eelotsuse küsimuse puhul ei ole eespool esitletud kahtlusi riigisiseste kohtute praktikas ühetaoliselt lahendatud. Sarnaste faktiliste asjaolude korral annavad riigisisised kohtud, ka sama kohtu ja isegi ühe kolleegiumi piires, üksteist välistavaid õiguslikke hinnanguid, lahendades faktiliselt ja juriidiliselt sarnaseid kohtuasju eri viisil [...] [viited Poola kohtute praktikale]. [lk 9]
19. Esitletud kahtlused ja nendega seotud lahknevused kohtupraktikas osutavad sellele, et on tarvis, et Euroopa Liidu Kohus tõlgendaks liidu õigust, et tagada õiguskindlus ja ühetaolisus selle kohaldamisel Euroopa Liidu üksikute liikmesriikide kohtute poolt.

[...]