

Kohtuasi C-918/19

Eelotsusetaotlus

Saabumise kuupäev:

16. detsember 2019

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Landgericht Hamburg (Hamburgi apellatsioonikohus, Saksamaa)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

9. detsember 2019

Hageja ja apellatsioonkaebuse esitaja:

GDVI Verbraucherhilfe GmbH

Kostja ja vastustaja apellatsioonimenetluses:

Swiss International Air Lines AG

Landgericht Hamburg

[...]

Kohtumäärus

Kohtuasjas

GDVI Verbraucherhilfe GmbH, [...] 90402 Nürnberg

– hageja ja apellatsioonkaebuse esitaja –

[...]

versus

SWISS International Air Lines AG, [...] 4052 Basel, Šveits

– kostja ja vastustaja apellatsioonimenetluses –

[...]

teeb Landgericht Hamburg (Hamburgi apellatsioonikohus, edaspidi ka „eelotsusetaotluse esitanud kohus“) [...] 9. detsembril 2019 järgmise kohtumääruse:

I. Menetlus peatatakse.

II. Euroopa Liidu Kohtule (edaspidi „Euroopa Kohus“) esitatakse ELTL artikli 267 alusel järgmised eelotsuse küsimused selle kohta, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrust (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 2] lk 1; ELT eriväljaanne 07/08, lk 10), ja Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vahelist 21. juuni 1999. aasta õhutranspordialast kokkulepet, mida on muudetud ühenduse/Šveitsi õhutranspordi ühiskomitee 26. novembri 2010. aasta otsusega nr 2/2010:

1. Kas Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vahelist 21. juuni 1999. aasta õhutranspordialast kokkulepet, mida on muudetud ühenduse/Šveitsi õhutranspordi ühiskomitee 26. novembri 2010. aasta otsusega nr 2/2010, tuleb tõlgendada nii, et 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, on vastavalt määruse artikli 3 lõike 1 punktile a¹ kohaldatav ka reisijatele, kes saavad kolmandast riigist väljunud lennuga Šveitsis asuvasse lennujaama, et alustada sealt liikmesriiki suunduvat lendu?

2. Kui vastus esimesele küsimusele on jaatav: Kas määrust kohaldades peavad liikmesriigi kohtud arvesse võtma ka Euroopa Kohtu praktikat, mille kohaselt võib hilinenud lendude reisijaid hüvitise saamise õiguse kohaldamise eesmärgil võrdsustada tühistatud lendude reisijatega (Euroopa Kohtu 19. novembri 2009. aasta otsus Sturgeon jt, C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716)?

3. Kas määruse artikli 7 kohane õigus hüvitisele võib olemas olla ka siis, kui reisija jääb vahetust jätkulennust maha seetõttu, et eelmine lend saabumisel lühiajaliselt hilines, mille tagajärjel jõudis reisija lõppsihtkohta kolm tundi pärast plaanipärast [lk 3] saabumisaega või hiljem, kuid lende teostasid eri lennuettevõtjad ja broneeringu kinnituse väljastas oma klientide jaoks lennukava kokku pannud reisikorraldaja?

¹ Kuna tegemist on lennuga kolmandast riigist Šveitsi, peaks olema viidatud artikli 3 lõike 1 punktile b. – *Tlk*.

Põhjendused

1. A. Hageja esitab talle loovutatud nõuete alusel kostja vastu nõude maksta mõlema isiku kohta, kes on nõude loovutanud, hüvitist summas 600 eurot, tuginedes 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 nr 261/2004“). Kogutud tõenditele antud esialgse hinnangu kohaselt on hagejal nõude esitamise õigus.
2. Nõude loovutanud isikud broneerisid reisikorraldajalt 14. maiks 2016 lennud Bangkokist (Suvarnabhumi Intl) Zürichisse ja Zürichist Hamburgi. Kostja teostatud lend Bangkokist Zürichisse pidi Zürichisse saabuma kell 19:30. Seejärel pidid nõude loovutajad lendama lennuettevõtja Eurowings kell 20:20 väljuva lennuga Hamburgi. Vaidlus puudub selles, et esimene lend saabus Zürichisse alles kell 20:20. Kogutud tõenditele antud esialgse hinnangu kohaselt jäid nõude loovutajad Hamburgi suundunud jätkulennust maha ja saabusid Hamburgi järgmisel päeval kell 10:30, seega 12 tunni ja 45 minuti pikkuse hilinemisega. Kostja, kelle asukoht on [lk 4] Šveitsi Konföderatsioonis, broneeris nõude loovutanud isikud ümber järgmisel päeval väljuvale lennule ja tagas kohapealse hoolitsuse ja hotellimajutuse.
3. Amtsgericht (esimese astme kohus) jättis hagi rahuldamata. Apellatsioonkaebuses jääb hageja oma nõude juurde. Kostja esitab apellatsioonkaebusele vastuväiteid.
4. B. Apellatsioonkaebuse lahendamiseks on vaja Euroopa Kohtu vastust kolmele eelotsuse küsimusele.
5. Amtsgericht (esimese astme kohus) leidis, et Euroopa Kohtu praktika, mis võrdsustab hilinenud lendude reisijad tühistatud lendude reisijatega (Euroopa Kohtu 19. novembri 2009. aasta otsus Sturgeon jt, C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716), ei ole Šveitsi Konföderatsiooni suhtes kohaldatav, kuna sellega mitte ainult ei tõlgendata määrust, vaid luuakse uus teokoosseis.
6. Apellatsioonkaebuse rahuldamine sõltub seega määruse nr 261/2004 kohaldatavusest ja määruse nr 261/2004 artikli 7 tõlgendusest.
7. I. Määruse nr 261/2004 kohaldatavus sõltub sellest, kuidas tuleb tõlgendada Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vahelist 21. juuni 1999. aasta õhutranspordialast kokkulepet, mida on muudetud [lk 5] ühenduse/Šveitsi õhutranspordi ühiskomitee 26. novembri 2010. aasta otsusega nr 2/2010 (edaspidi „õhutranspordialane kokkulepe“).
8. 1. Rahvusvahelise kohtualluvuse normide kohaselt tuleneb asja allumine Saksa kohtutele lennu aluseks olevas reisilepingus sätestatud põhikohustuse täitmise kohast.

9. a) Vastavalt Luganos 30. oktoobril 2007 allkirjastatud tsiviil- ja kaubandusajjade kohtualluvuse ning neid käsitlevate kohtuotsuste tunnustamise ja täitmise konventsiooni, mis Šveitsi suhtes jõustus 1. jaanuaril 2011 (Šveitsi ametlik väljaanne (*Amtliche Sammlung des Schweizer Bundesrechts*) 2010, 5609), artikli 5 punkti 1 alapunkti b teisele taandele allub asi Saksa kohtutele.
10. b) Lepingus sätestatud iseloomuliku kohustuse täitmise kohaks, mis on Lugano konventsiooni artikli 5 punkti 1 kohaselt määrav, on lennureisi puhul ka saabumiskoht. Käesolevas asjas on seejuures määrav viimase lennu saabumiskoht, kuna lennureis oli kavandatud ilma pikema viibimiseta lennujaamas, kust tuli ümber istuda teisele lennule (vt analoogilises olukorras, kus määrav oli väljumiskoht, üksikasjalikult Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus, edaspidi ka „BGH“) 9. aprilli 2013. aasta eelotsusetaotlus [...], punkt 9 jj ning seal viidatud kohtupraktika).
11. 2. Hageja õigus hüvitisele sõltub sellest, kas määrus nr 261/2004 on kohaldatav kostja teostatud lennule Bangkokist Zürichisse.
12. a) Selle lennu puhul ei ole Euroopa Liidu liikmesriigis [lk 6] lennu väljumiskoht ega sihtkoht. Samuti ei ole kostja Euroopa Liidu lennuettevõtja. Vastavalt õhutranspordialasele kokkuleppele ja kokkuleppe artikli 23 lõike 4 kohaselt moodustatud ühenduse/Šveitsi õhutranspordi ühiskomitee otsusele nr 1/2006 (ELT 2006, L 298, lk 23) ning järgnenud otsusele nr 2/2010 (ELT 2010, L 347, lk 54; Šveitsi ametlik väljaanne (*Amtliche Sammlung des Schweizer Bundesrechts*) 2011, 205) on määrus nr 261/2004 alates 1. detsembrist 2006 siiski kohaldatav ka Šveitsi suhtes. Mõlemas otsuses on märgitud, et määrus nr 261/2004 on 21. juuni 1999. aasta kokkuleppe lisa osa. Kokkuleppe artikli 2 kohaselt on kõnealuse kokkuleppe lisa sätted kohaldatavad niivõrd, kuivõrd need on seotud õhutranspordi või õhutranspordiga otseselt seonduvate küsimustega, mida on nimetatud kõnealuse kokkuleppe lisas.
13. b) Siiski ei ole veel otsustatud, kas määrus on kohaldatav ka sellistes olukordades, kus lend väljub kolmandast riigist, lennu sihtkoht on Šveitsis ja lendu teostab Šveitsi lennuettevõtja.
14. c) Eelotsusetaotluse esitanud kohus kaldub nagu ka Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) analoogilises asjas, milles oli tegemist Šveitsist väljuva ja kolmandasse riiki suunduva lennuga, asuma seisukohale, et määruse kohaldamisalasse kuuluvad ka sellised lennud. Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) märkis selle kohta järgmist (BGH 9. aprilli 2013. aasta eelotsusetaotlus [...], punktid 23 ja 24):
15. „Õhutranspordikomitee otsusega nr 2/2010 uuesti sõnastatud õhutranspordialase kokkuleppe lisa sätestab teises taandes, et iga kord, kui kõnealuses lisas nimetatud õigusaktid sisaldavad viiteid Euroopa Ühenduse või [lk 7] Euroopa Liidu liikmesriikidele, käsitatakse neid viiteid kõnealuse kokkuleppe kohaldamisel kehtivana ka Šveitsi suhtes. Määruse nr 261/2004 artikli 3 lõiget 1 saaks järelikult

kohaldada nii, et kõnealuse määruse alusel nõuete esitamiseks on piisav, kui lennu väljumiskoht või – juhul kui lennuettevõtja asukoht on Euroopa Liidus või Šveitsis – lennu saabumiskoht on Šveitsis.

16. Õhutranspordialase kokkuleppe ja selle lisa selline tõlgendamine vastab nii kokkuleppe sõnastusele kui ka kokkuleppe preambulas sätestatud eesmärgile ühtlustada õhutranspordialased eeskirjad Euroopa tasandil, kaasates Šveitsi. Selle kohaselt on Šveitsi lennuettevõtjatel võimalus ja kohustus tegutseda samadel tingimustel nagu Euroopa Liidu liikmesriikide lennuettevõtjatel. Lennuettevõtjate tarbijatele ja klientidele tuleb Šveitsis tagada sama kvaliteedistandard ja järelikult peab neil olema õigus esitada lennuettevõtjate vastu Šveitsis samu nõudeid nagu Euroopa Liidu liikmesriikides, lennuettevõtjate suhtes peavad omakorda kehtima samad konkurentsitingimused. Sellega ei oleks kooskõlas olukord, kus määrus nr 261/2004 oleks kohaldatav vaid lennureisijatele, kes alustavad Šveitsi territooriumil lendu Euroopa Liidu liikmesriigi territooriumil asuvasse lennujaama. Määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a kohaselt tuleb määrust nimelt kohaldada ka lennureisijatele, kes lendavad Euroopa Liidus asuvast lennujaamast kolmandasse riiki.“
17. Lisaks on sageli olemas tihe seos [lk 8] Euroopa Liiduga, nii on see ka käesolevas asjas. Kõnealusel juhul soovisid nõude loovutanud isikud minna vahetult pärast hilinevad lennu jätkulennule, mis suundus Euroopa Liitu, nimelt Hamburgi. Määrus ise ühendab mitu lennu üheks lennureisiks selliselt, et lähtub lõppsihtkohast, seda eelkõige ka käesoleval juhul määravas osas, mis puudutab õigust määruse nr 261/2004 artikli 7 kohasele hüvitisele. Kui sellistel juhtudel piiratakse määruse kohaldamisala – nagu osaliselt leitakse Šveitsis – vaid nende lendudega, mis suunduvad Šveitsist Euroopa Liitu, siis tooks see kaasa reisijate soovimatu erineva kohtlemise olenevalt sellest, kas reisijad alustavad seejärel vahetut jätkulendu mõnda liikmesriiki (vt selle argumendi kohta üksikasjalikult BGH 9. aprilli 2013. aasta eelotsusetaotlus [...], punktid 28 ja 29).
18. II. Hageja õigus hüvitisele sõltub lisaks sellest, kas esimesele eelotsuse küsimusele jaatava vastuse andmise korral hõlmab määruse kohaldatavus ka Euroopa Kohtu praktikat, mille kohaselt võib hilinevad lendude reisijaid hüvitise saamise õiguse kohaldamise eesmärgil võrdsustada tühistatud lendude reisijatega, kui nad jõuavad oma lõppsihtkohta kolm tundi pärast lennuettevõtja poolt algselt kavandatud saabumisaega või hiljem.
19. 1. Ühes osas Saksa kohtupraktikas [...], millele kostja tugineb, vastatakse sellele küsimusele eitavalt. Õhutranspordialase kokkuleppe [lk 9] artikli 1 lõike 2 kohaselt tuleb pärast määravaks tähtpäevaks olevat 2. juunit 1999 tehtud kohtuotsused ja kohtumäärused edastada Šveitsi Konföderatsioonile tunnustamiseks ja ühiskomitee heakskiidu saamiseks. Euroopa Kohtu 19. novembri 2009. aasta otsuse Sturgeon jt (C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716) ning sellele järgnenud kohtuotsuste puhul seda tehtud ei ole. Selle põhjal teevad eespool viidatud kohtud järelduse, et juhtudel, mil hagi on esitatud Šveitsi lennuettevõtja vastu, ei saa nad kõnealust kohtupraktikat nõuet

põhjendava alusena arvesse võtta, vaid saavad lähtuda üksnes määruse sõnastusest. Euroopa Kohtu praktika kohaldamine analoogia alusel sätestatud õigustega kujutab endast Šveitsi Konföderatsiooni riikliku suveräänsuse märkimisväärsed riivet [...].

20. 2. Eelotsusetaotluse esitanud kohus pooldab teistsugust seisukohta. Euroopa Kohtu viidatud praktikad, mis käsitleb niinimetatud pikaajalist hilinemist, ei või Šveitsi kohtud tõepoolest kohaldada [...]. Eelotsusetaotluse esitanud kohus ei ole aga Šveitsi kohus, vaid liikmesriigi kohus, mis lubab teha järelduse, et kui määrus on Šveitsi lennuettevõtjatele kohaldatav, siis on määrust käsitlev kohtupraktika eelotsusetaotluse esitanud kohtule siduv. Vastasel korral peaksid liikmesriikide kohtud kohaldama määrust muus osas võrreldavatele asjaoludele erinevalt, olenevalt sellest, kas kostja on [lk 10] Šveitsi Konföderatsiooni lennuettevõtja või Euroopa Liidu lennuettevõtja. See oleks aga vastuolus õhutranspordi ühiskomitee otsusega nr 2/2010 muudetud lisa teise taandega, mille kohaselt tuleb määruses sisalduvat viidet EL liikmesriikidele pidada (ka) viiteks Šveitsi Konföderatsioonile.
21. III. Õigus hüvitisele sõltub määruse nr 261/2004 artikli 7 tõlgendusest, nimelt sellest, kas kõnealune õigus on olemas ka juhul, kui kahest lennust koosneva lennukava on kokku pannud reisikorraldaja ja lende teostavad eri lennuettevõtjad.
22. 1. Hageja õigus hüvitisele ei ole välistatud seetõttu, et mõlemad lennud väljusid plaanipäraselt ja hilinemine puudutas vaid esimest lendu, mis hilines vähem kui kolm tundi.
23. Bangkokist Zürichisse suundunud lend ja Zürichist Hamburgi suundunud lend kujutavad endast tõepoolest kahte eraldi lendu määruse tähenduses (vt selle kohta üksikasjalikult BGH 19. juuli 2016. aasta eelotsusetaotlus [...], punkt 17). Kui teine lend on aga esimese lennu vahetu jätkulend, siis võib reisijal olla õigus hüvitisele ka siis, kui esimese lennu hilinemise tõttu jääb reisija jätkulennust maha, nagu see on käesolevas asjas. Vastavalt Euroopa Kohtu praktikale (19. novembri 2009. aasta kohtuotsus Sturgeon jt, C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 40 jj, ja 23. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus Nelson jt, [lk 11] C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, punkt 28 jj) ja Bundesgerichtshofi praktikale ([...] BGH 19. juuli 2016. aasta eelotsusetaotlus [...], punkt 14) eeldab see, et ajakadu lõppsihtkohas määruse artikli 2 punkti h tähenduses on rohkem kui kolm tundi. See nõudeõigus ei eelda väljalennu hilinemise tingimuse täidetust määruse nr 261/2004 artikli 6 lõike 1 punktide a–c tähenduses (Euroopa Kohtu 26. veebruari 2013. aasta otsus Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106 [...], punkt 37).
24. Käesoleval juhul on asi nii; kahe lennu vahele oli kavandatud vaid lühiajaline viibimine Zürichis.
25. 2. Ent käesoleval juhul ei koostanud lennukava kostja, pealegi teostas kostja vaid esimese, hilinevad lennu. Lennukava pani kokku reisikorraldaja.

26. Analoogilist asja menetles Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) seoses LG Hamburgi (Landgericht Hamburg) otsuse [...] peale esitatud kassatsioonkaebusega [...]. BGH peatas menetluse ja esitas Euroopa Kohtule määruse nr 261/2004 tõlgendamise kohta põhiosas samasuguse eelotsuse küsimuse nagu käesoleval juhul. Kuna viidatud kohtuasjas kostja nõuet lõpuks tunnustas, siis võttis BGH eelotsuse küsimuse tagasi. BGH märkis selle kohta järgmist (19. juuli 2016. aasta eelotsusetaotlus [...], punkt 27 jj):
27. „d) Määruse nr 261/2004 artikli 7 mõttest ja eesmärgist võiks tuleneda, et reisijal on õigus hüvitisele vaid [lk 12] siis, kui lõppsihtkohas hilinemise põhjustanud lennuettevõtja on broneeringukinnituse väljaandmise või selle väljaandmise heakskiitmisega andnud järjestikustest lendudest koosnevale lennukavale oma kooskõlastuse. Seda küsimust ei ole Euroopa Liidu Kohtu praktikas ammendavalt selgitatud.
28. aa) Euroopa Kohtu praktikast tuleneb siiski, et reisijal võib olla õigus hüvitisele vähemasti siis, kui lennuettevõtjalt, kelle vastu esitatakse hüvitise nõue, broneeritakse mitu järjestikust lendu.
29. Kohtuasjades, milles õigus hüvitisele tulenes vahetu jätkulennu saabumisest lõppsihtkohta hilinemisega, olid järjestikused lennud broneeritud lennuettevõtjalt, kelle vastu esitati põhikohtuasjas hüvitise nõue (kohtuotsus Folkerts [...], punkt 18; 4. oktoobri 2012. aasta kohtumäärus Rodríguez Cachafeiro jt, C-321/11, EU:C:2012:609, punktid 10, 34). Teised Euroopa Kohtu otsused, milles oli määrav lennu mõiste määruse tähenduses, puudutavad samuti juhtumeid, mil reisija oli kõik asjaomased lennud broneerinud sellelt lennuettevõtjalt, kelle vastu esitas ta hiljem hüvitise nõude (vt kohtuotsus Emirates Airlines [...], punkt 13; kohtuotsus Sturgeon jt [...], punkt 11, ja kohtuotsus Nelson jt [...], punkt 15).
30. bb) Käesolevas asjas ei ole olukord selline.
31. Vastavalt apellatsioonikohtu järeldustele teostasid kõnealuseid [lk 13] lende eri lennuettevõtjad. Lende ei broneeritud nendelt lennuettevõtjatelt, vaid reisikorraldajalt. Reisikorraldaja väljastas ka lisana K1 esitatud kinnituse broneeringu kohta. Asjaomaste tõendite puudumisel ei ole alust lähtuda sellest, et kostja ise väljastas pileti mõlemale lennule või kooskõlastas selle väljaandmise.
32. cc) Sellise olukorra kohta ei tulene määrusest ja Euroopa Kohtu viidatud praktikast piisavalt kindlaid järeldusi.
33. Vastavalt määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 2 punktile a on määrus kohaldatav vaid siis, kui reisijal on kinnitatud broneering asjaomasele lennule. Määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti g kohaselt eeldab see, et lennuettevõtja või reisikorraldaja on broneeringut tunnustanud ja selle registreerinud. Viimati nimetatut võib kajastuda piletis määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti f tähenduses, mille on välja andnud või heaks kiitnud lennuettevõtja või tema volitatud esindaja, või muus dokumendis.

34. Viidatud sättest tuleneb ilma igasuguste kahtlusteta, et reisijal võib olla õigus esitada tegutseva lennuettevõtja vastu hüvitise nõue ka siis, kui lennuettevõtja konkreetse broneeringu tegemisel ja kinnitamisel ei osalenud, kuid andis vahendajale või reisikorraldajale võimaluse selliseid broneeringuid vastu võtta ja kinnitada. Sellistel juhtudel loetakse vahendaja või reisikorraldaja väljastatud kinnitus broneeringu kohta samaväärseks lennuettevõtja enda kinnitusega. [lk 14]
35. Selle põhjal ei saa aga ilma igasuguste kahtlusteta teha järeldust, et vahendaja või reisikorraldaja väljastatud kinnitus broneeringu kohta loetakse lennuettevõtja kinnitusega samaväärseks ka siis, kui broneering puudutab mõnda muud lendu, mida teostab mõni teine lennuettevõtja. Sellise lennu puhul esindab vahendaja või reisikorraldaja otseselt lennuettevõtjat, kes selle lennu teostab. Asjaosalistest lennuettevõtjate vaatenurgast on olukord seega samasugune nagu juhul, kui reisija broneerib ise eri lennuettevõtjate juures mitu järjestikust lendu. Viimati nimetatud juhul lähtub vähemasti komisjon oma suunistes määruse tõlgendamise kohta sellest, et õigus hüvitisele puudub (komisjoni suunistes, C(2016) 3502 final, 10.6.2016, lk 18, punkt 4 d A ii).
36. dd) Eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates toetab siiski nii mõndagi seisukohta, et reisijal on õigus hüvitisele ka siis, kui järjestikuste lendude broneeringu kinnituse on väljastanud reisikorraldaja.
37. (1) Määrus nr 261/2004 näeb ette, et broneeringu kinnitamise eri vormidel on põhimõtteliselt samad õiguslikud tagajärjed. Põhjenduses 5 rõhutatakse lisaks, et kaitse peab laienema ka pakettreisi ostnud reisijatele. Kohustus kanda vastutust reiside eest, mille on kokku pannud reisikorraldaja, on pealegi kooskõlas põhjendustes 1–4 määratletud eesmärgiga tagada reisijate kaitstuse kõrge tase ja võtta arvesse tarbijakaitse nõudeid ning sellest tuletatud Euroopa Kohtu põhimõttega, et määruse sätteid, mis annavad [lk 15] lennureisijatele õigusi, tuleb tõlgendada laialt (selle kohta kohtuotsus Sturgeon jt [...], punkt 45), ent kui need terminid esinevad sättes, mis kujutab endast erandit põhimõttest, täpsemini ühenduse tarbijakaitse normidest, siis tuleb neid tõlgendada kitsalt (selle kohta Euroopa Kohtu 22. detsembri 2008. aasta otsus Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 17).
38. (2) Järeldus, et hüvitise saamise õigus on olemas, on eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul kooskõlas ka vastutusega broneeringukinnitusega võetud kohustuste täitmise eest, nagu on rõhutanud Euroopa Kohus.
39. Euroopa Kohus leidis, et olukorras, kus lennuettevõtja, kellelt broneeriti kaks järjestikust lendu, jätab reisija teiselt lennult maha, kuna eeldab, et reisija ei pruugi sellele lennule esimese lennu hilinemise tõttu enam jõuda, on reisijal õigus saada hüvitist. Määravaks pidas Euroopa Kohus seda, et hüvitis peab korvama ebamugavuse, mida tekitab pöördumatu kolme tunni pikkune või pikem ajakadu, ja et tegutsev lennuettevõtja peab selle ebamugavuse hüvitama vähemasti siis, kui on tuvastatud tema vastutus, kuna ta on enda teostatava esimese lennu hilinemise põhjustaja või kuna ta ekslikult eeldas, et asjaomased reisijad ei jõua õigeaegselt

järgmisele lennule või kuna ta müüs piletid järgmistele lendudele, millele jõudmiseks ei olnud piisavalt aega (kohtuotsus Rodríguez Cachafeiro jt [...], [lk 16] [...] punkt 34).

40. Vähemasti selle reisija vaatenurgast, keda kaitseb õigus hüvitisele, on tegemist sarnase olukorraga, olgugi et lennuettevõtja ei ole järjestikuste lendude pileteid ise väljastanud ega kooskõlastanud, kuid on andnud reisikorraldajale võimaluse selliseid pileteid väljastada ja seejuures kokku panna ka lende, mida teostavad eri lennuettevõtjad.
41. ee) Sellegipoolest leiab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et asjas otsuse tegemine on raskendatud.
42. Eeltoodud kaalutlustel näib, et käesolevas asjas kujunenud olukorrale saab analoogia alusel kohaldada Euroopa Kohtu väljatöötatud põhimõtteid. Euroopa Kohtu senise praktika põhjal ei ole see siiski sedavõrd ilmselge, et ei jääks ruumi põhjendatud kahtlusteks.“
43. C. Eelnevale tuginedes leiab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et hageja apellatsioonkaebuse lahendamiseks on vaja vastuseid eelotsuse küsimustele.

[...]

TÖÖDOKUMEN