

Kohtuasi C-52/23

Eelotsusetaotlus

Saabumise kuupäev:

3. veebruar 2023

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Frankfurdi esimese astme kohus, Saksamaa)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

24. jaanuar 2023

Hageja:

flightright GmbH

Kostja:

TAP Dpt. Fale Connosco SA

[...]

Amtsgericht Frankfurt am Main

Frankfurt,

24. jaanuar 2023

[...]

Kohtumäärus

Kohtuasjas

Flightright GmbH, [...] Potsdam

hageja

[...]

versus

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco, [...] Lissabon, Portugal

kostja

[...]

tehakse järgmine **kohtumäärus**:

I. Menetlus peatatakse.

II. ELTL artikli 267 alusel esitatakse Euroopa Kohtule 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 tunnustatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91, artikli 5 tõlgendamise kohta järgmised eelotsuse küsimused:

- 1. Kas erakorraliseks asjaoluks määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses tuleb pidada lennu tegemiseks sobimatuid ilmaolusid, olenemata ilmaolude erakorralisusest?**
- 2. Kas juhul, kui esimesele küsimusele tuleb vastata eitavalt, saab ilmaolude erakorralisust nende esinemise kohas ja ajal määrata kindlaks nende piirkondliku ja hooajalise esinemissageduse põhjal?**

Põhjendused

I.

Kahe lennureisija poolt loovutatud nõude alusel esitab hageja määrusele tuginedes kostja vastu hüvitise nõude.

Nõude loovutajatel oli kinnitatud broneering kostja kui tegutseva lennuettevõtja lendudele. Lend TP1860 Ponta Delgadast (Assoorid) Lissaboni pidi väljuma 23. märtsil 2019 kell 13.30, sellele järgnes lend TP572 Frankfurti. Jätkulend pidi väljuma kell 18.15 ja saabuma kell 22.25. Lend TP1860 tühistati. Nõude loovutajad paigutati 24. märtsi 2019. aasta lendudele ja nad saabusid Frankfurti rohkem kui 24 tunnise hilinemisega. Ponta Delgadas võivad esineda ohtlikud tuuled.

Kostja väidab, et tühistamine tulenes sellest, et vaidlusaluse lennu TP1860 jaoks ette nähtud lennuk ei saanud 23. märtsil 2019 Ponta Delgadas maanduda. Selle põhjus oli torm – mille suhtes esitas hageja vastuväite, et see ei olnud teada –, mis tekitas külgtuule tugevusega 41,16 sõlme, mis oli Airbus A319 jaoks liiga tugev. Maanduda ei saanud ka teised sarnased lennukid. Nõude loovutajad broneeriti ümber järgmisele olemasolevale lennule.

II.

Otsus sõltub sellest, kas vastavalt kostja väidetele tuleb eeldada erakorralise asjaolu esinemist määruse artikli 5 tähenduses.

Hagi on põhjendatud, kui juba kostja märkustest ei nähtu erakorralise asjaolu olemasolu.

1. Määruse artiklis 5 on sätestatud, et tegutsev lennuettevõtja ei ole kohustatud maksma hüvitist, kui ta suudab tõendada, et tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed.

a) Erakorralised asjaolud on asjaolud, mis ei ole omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad oma olemuselt või päritolult tema tegeliku kontrolli alt (Euroopa Kohtu 22. detsembri 2008. aasta otsus C-549/07 [...]); mis seega ei vasta asjade tavapärasele käigule, vaid jäävad väljapoole sellest, mis on tavaliselt reisijate lennuveo käiguga seotud või võib sellega seotud olla (Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) 21. augusti 2012. aasta otsus X ZR 138/11 [...]). Niisugusteks asjaoludeks peavad lennuettevõtjad üldjuhul – nagu ka käesolevas asjas – lennu tegemiseks sobimatuid ilmaolusid.

b) Asjaomase lennu tegemiseks sobimatud ilmaolud võivad juba seadusandja ettekujutuse kohaselt osutada erakorraliseks asjaoluks (põhjendus 14). Eialgu piisab järelikult sellest, et ilmaolud ei võimalda lendu teha. Põhimõtteliselt näib see olevat kohane, sest ilm ei ole lennuettevõtja kontrolli all. Ei ole loogiline, et lennuettevõtja peaks süüst olenemata vastutama asjaolude eest, mida ta mitte kuidagi mõjutada ei suuda. Hooletust lennu tegemisel sellisel juhul ei esine. Pealegi ei vabasta ainuüksi erakorralise asjaolu esinemine veel hüvitise maksmise kohustusest, sest lennuettevõtjal on ka kohustus võtta erakorraliste asjaolude tagajärgede vältimiseks vajalikud meetmed (vt määruse artikli 5 lõige 3).

c) Teiselt poolt ei või jätta tähelepanuta, et ilmaolud avaldavad lennuveole paratamatult mõju. See tuleneb asja olemusest. Ilmaolud avaldavad alati mõju; need muutuvad pidevalt ja mõnikord on need just sellised, et lendu ei saa või enam ei saa ohutult teha. Kui kirjeldatud asjaolud tekivad järjepidevalt, tuleb nendega põhimõtteliselt alati arvestada. Seetõttu tekivad kahtlused, kas üldsõnaline väide, et ilmaolud takistasid lennu plaanipärast tegemist, on piisav. Pigem peaks määruse artikli 5 lõike 3 sõnastuse kohaselt olema ilmaolud oma olemuselt erakorralised.

Näiteks ei ole sugugi arusaadav, miks peaks lennuettevõtja hüvitise maksmise kohustusest vabanema, kui ta kavandab lendu Funchali (Madeira), mille kohta on teada, et sealses lennujaamas esineb tihti tuulenihet. Lennuettevõtja teeb teadlikult lennu, mille puhul on lennu tegemiseks sobimatute ilmaolude esinemise oht suurem, kui näiteks sellise tuulenihke tõttu esineb lennu teostamisel tegelikult ebatavaline olukord. Samasugune on olukord käesolevas asjas; vaieldamatult

võivad Ponta Delgadas esineda ohtlikud tuuled. On alust eeldada, et lennuettevõtja peab selliseks olukorraks valmis olema.

d) Eelotsusetaotluse esitanud kohus peab kohaseks kitsendavat tõlgendust.

aa) Ei ole nii, et määruse andja liigitab lennu tegemiseks sobimatud ilmaolud, millele on viidatud põhjenduses 14, üldiselt erakorraliseks asjaoluks. Viidatud põhjenduses on hoopis märgitud, et erakorralised asjaolud võivad sedalaadi ilmaolude tõttu esineda. See toetab kitsendavat tõlgendust, mis vastab ka määruse eesmärgile tagada reisijate kaitstuse kõrge tase (põhjendus 1), igal juhul ei räägi see aga sellisele tõlgendusele vastu.

Vastavalt erakorralise asjaolu määratlusele ei ole ilmselt täidetud kumbki eespool nimetatud kriteerium, ei asjaomase lennuettevõtja kontrolli all olemine ega omasus asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele. Esimene kriteerium võib tõesti olla täitmata, kuid teise kriteeriumi täidetuse tuleks igati kõne alla, kui eeldada, et ilmaolude mõju all olek on lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omane.

Selles mõttes annab määruse artikli 5 lõige 3 alust kitsaks tõlgenduseks. Juba sõnastuse järgi otsustades tähendab „erakorraline“ harva esinevat sündmust. Järjepidevalt toimuv sündmus ei saa olla erakorraline. Reisijate kaitstuse kõrge taseme huvides on kohane hinnata omasust lennuettevõtja tavapärasele tegevusele selle alusel, millisel kujul asjaolud konkreetsel juhul esinesid.

Õiguslik käsitlus oleks samasugune nagu tehniliste probleemide korral. Euroopa Kohus märkis 22. detsembri 2008. aasta otsuses C-549/07 [...], et eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne on kontrollida, kas tehnilised probleemid, millele viitab lennuettevõtja, tulenesid sündmustest, mis ei olnud asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omased ja väljusid tema tegeliku kontrolli alt (vt punktid 26 ja 27). Lennuki puudulikust hooldusest tingitud tehniliste probleemide lahendamine on omane lennuettevõtja tavapärasele tegevusele (punkt 24). Teisiti on asi näiteks siis, kui asjaomase lennuettevõtja lennukipargi moodustavate lennukite tootja või pädev ametiasutus avastab, et need lennukid – olgugi et juba kasutuses – on varjatud tootmisdefektiga, mis mõjutab lennuohutust. Nii on see ka õhusõidukile sabotaaži või terrorismiga põhjustatud kahjustuste puhul (punkt 26). Lisaks märkis Euroopa Kohus viidatud kohtuotsuses, et lennuettevõtja puhul täheldatud tehniliste probleemide esinemissagedus ei ole iseenesest tegur, millest saaks järeldada „erakorraliste asjaolude“ esinemist või nende puudumist määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses (punkt 36).

Seega tuleks käesolevas asjas kontrollida, kas ilmaolud, millele lennuettevõtja tugineb, tulenevad sündmustest, mis ei olnud omased lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja mis väljusid lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt; see tuleb välja selgitada eelotsusetaotlusega.

bb) See hinnang ei oleks vastuolus Euroopa Kohtu praktikaga, mis teeb vahet „ettevõttevälise“ ja „ettevõttesisese“ sündmuste vahel.

Erinevalt seisukohast, millele asub kostja 15. detsembri 2022. aasta dokumendis, ei tee Euroopa Kohus vahet mitte ainult „välise või sisese teguri“ ja „kontrollitavuse“ alusel, vaid jätkuvalt selle alusel, kas tegemist on sündmustega, mis oma olemuselt või päritolult ei ole omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad tema tegeliku kontrolli alt (23. märtsi 2021. aasta kohtuotsus C-28/20, punkt 23). Euroopa Kohus teeb „ettevõttevälise“ ja „ettevõttesisese“ sündmuste vahel vahet eelkõige kontrolli kriteeriumi kohaldamise eesmärgil (vt viidatud kohtuotsus, punkt 41). Kontrolli puudumist käesolevas asjas ei eitata. Teistsugust järeldust ei tulene ka 7. juuli 2022. aasta kohtuotsusest C-308/21 (vt punktid 24 ja 25).

cc) Kuigi eelotsusetaotluse esitanud kohus on juba esitanud eelotsusetaotluse C-388/22, milles sõnastatud eelotsuse küsimused puudutasid lisaks sobimatutele ilmaoludele ka lennuliikluse korraldamist käsitlevaid otsuseid, ei tulene tingimatult vastupidiseid seisukohti ka viidatud kohtuasjas komisjoni poolt 21. septembril 2022 esitatud märkustest.

Kuivõrd viidatud kohtuasjas oli tegemist ilmaoludega, pidas komisjon määravaks (puuduvat) kontrollitavust, mis ei loo tõlgendust vajavas küsimuses selgust, kuna see ei ole vaidluse all ei viidatud kohtuasjas ega käesolevas asjas (punkt 33). Muus osas oli ka komisjon seisukohal, et ilmaolud „nagu äike või välgulöögid“ ei ole üldiselt omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele. Erakorralise asjaolu esinemise piiritlemisel lähtub komisjon seega üksnes sellest, kas asjaolu takistab asjaomase lennu läbiviimist (vt punkt 38). Ilmaolude erakorralisuse küsimust komisjon eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul täpsemalt ei käsitlenud.

dd) Seejuures on olemas ka kriteeriumid, mille alusel piiritleda nende juhtumite puhul erakorralisi asjaolusid asjaoludest, mis ei ole erakorralised.

Kuna ilmastik on maailmas väga erinev, saaks ilmaolude erakorralisust hinnata piirkondlikult ja hooajaliselt. Kohtades, kus teatud ilmastikutingimused esinevad teatud aegadel sagedamini kui mujal, ei ole need enam erakorralised. Lennuettevõtja, kes teeb lende sellistes piirkondades või ajavahemikel, mil esinevad eriomased ilmastikutingimused, peab arvestama sellega, et asjaolud, millega ta silmitsi seisab, ei ole siis enam erakorralised [...].

ee) Selline tõlgendus ei tähendaks lennuettevõtjatele ebamõistlikku koormust.

Samasugused kaalutlused esitas kohtujurist [Jääskinen] 14. märtsi 2013. aasta ettepanekus kohtuasjas C-509/11 seoses määruse nr 1371/2007 artikliga 17 (ettepaneku punkt 40) [...]: „Rongireisijate veolepingute kontekstis aga on kõige tavalisematel vääramatu jõu mõju põhjustel, nimelt rasketel ilmaoludel, raudtee infrastruktuuri kahjustustel ja tööturulahkhelidel tegelikult statistiliselt ettearvatav esinemissagedus ka siis, kui nende konkreetseid esinemiskordi ei saa kindlalt

prognoosida. See tähendab, et nende esinemise võimalus on raudtee-ettevõtjatele alati ette teada. Seega tähendab see ka seda, et neid saab piletihindade arvutamisel arvesse võtta.“

Sellest tulenevalt võivad ka lennuettevõtjad võtta oma piletihindade arvutamisel arvesse ilmaoludega seotud sündmuste – mis võivad põhjustada lennuliikluses tõrkeid, mille eest tuleb maksta hüvitist – *de facto* ettearvatavat statistilist esinemissagedust, kui ilmaoludega seotud asjaolude tõttu maksta tuleva hüvitise majanduslik koormus võib ületada selle, mis on lennuettevõtjale jõukohane.

2. Nagu eespool märgitud, on käesolevas asjas olukord selline, et Ponta Delgadas esinevate ohtlike tuulte suur risk on teada. Järelikult saab kostja erakorralisele asjaolule määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses tugineda vaid siis, kui see teadmine ei ole määrav.

[...]

[...]

TÖÖDOKUMEN