

Anonüümseks muudetud versioon

Tõlge

C-308/21 - 1

Kohtuasi C-308/21

Eelotsusetaotlus

Saabumise kuupäev:

14. mai 2021

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (Assooride esimese astme kohus – Ponta Delgada tsiviilkohtu neljas koda) (Portugal)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

25. jaanuar 2021

Hagejad:

KU

OP

GC

Kostja:

SATA International – Azores Airlines SA

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores

Juízo Local Cível de Ponta Delgada — Juiz 4

**(Assooride esimese astme kohus – Ponta Delgada tsiviilkohtu neljas koda)
(Portugal)**

[...]

Tavamenetluses esitatud hagi

[...]

Eelotsusetaotluse esitamine Euroopa Kohtule – Euroopa Kohtu kodukorra artikkel 94

*

1) Vaidluse eseme ja asjassepuutuvate faktiliste asjaolude lühikokkuvõte

Käesolevas kohtuasjas, milles on liidetud kolm eraldi kohtuasja, olid kolm hagejat ostnud lennupiletid kahele, Lissaboni lennujaama ja Assooride autonoomse piirkonna (São Migueli ja Pico saared) vahelisele lennule, mis pidid väljuma 10. mail 2017. Üks lendudest tühistati ja hagejale pakuti alternatiivset lendu; teine lend väljus hilinemisega. Mõlemal juhul jõudsid hagejad sihtkohta kavandatud ajast enam kui kolm tundi hiljem.

Hilinemise põhjuseks oli samal päeval alates kella 13.19st tekkinud ettenägematu ja ootamatu rike Lissaboni lennujaama tankimissüsteemis. Seetõttu tuli kogu Lissabonis baseeruv lennutegevus, mitte ainult lennuettevõtjate tegevus ümber korraldada ning rikke tagajärgede kõrvaldamiseks oli vaja teha mitu sõitu lähimate lennujaamade tanklatesse. Samuti tuleb märkida, et tuvastatud asjaoludest tuleneb, et Lissaboni lennujaama tankimissüsteemi eest lennujaam ise ei vastuta, vaid seda teeb kolmas isik.

Tekib küsimus, kas lennu enam kui kolmetunnine hilinemine või tühistamine tankimissüsteemi rikke tõttu lähtelennujaamas on „**erakorraline asjaolu**“ **Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 3** tähenduses ja kohaldamisel, kui tankimissüsteemi haldamise eest vastutab see lennujaam.

*

Käesolevas asja lahendamisel on **asjassepuutuvad järgmised faktilised asjaolud:**

a.1) Kohtuasi 957/20.5T8PDL

1. Hageja KU ostis broneeringuga NM8E8P pileti kostja teenindatavatele lendudele S4321 ja SP107, mis pidid lennuplaani järgi toimuma 10. mail 2017 väljumisega Lissaboni lennujaamast (LIS) kell 12.50 ja kavandatud saabumisega Santa María lennujaama (Assoorid) (SMA) 10. mail 2017 kell 19.15 (kohalik aeg), ümberistumisega Ponta Delgada lennujaamas (Assoorid) (PDL), kuhu saabumise kavandatud aeg oli kell 18.45 (kohalik aeg).
2. Hageja registreeris end lennule ja läks lennuki pardale.

3. Lend S4321 jõudis sihtkohta, Ponta Delgada lennujaama (Assoorid) (PDL) kell 19.30, mistõttu ei jõudnud hageja lennule SP107.
4. Lissaboni ja Santa María vaheline kaugus on 1407,62 km.

a.2) Kohtuasi 963/20.0T8PDL

5. Hageja GC ostis broneeringuga NW53AK pileti kostja teenindatavale lennule S4321, mis pidi lennuplaani järgi toimuma 10. mail 2017 väljumisega Lissaboni lennujaamast (LIS) kell 12.50 ja kavandatud saabumisega Ponta Delgada lennujaama (Assoorid) (PDL) kell 14.15 (kohalik aeg).
6. Hageja registreeris end lennule ja läks lennuki pardale.
7. Lend hilines ja jõudis Ponta Delgada lennujaama (Assoorid) (PDL) kell 19.30, st algselt kavandatud saabumisajast 5 tundi ja 15 minutit hiljem.
8. Lissaboni ja Ponta Delgada lennujaama vaheline kaugus on 1422,09 km.

a.3) Kohtuasi 961/20.3T8PDL

9. Hageja OP ostis broneeringuga 6I9R8M pileti kostja teenindatavale lennule S4142, mis pidi lennuplaani järgi toimuma 10. mail 2017 väljumisega Isla de Pico lennujaamast (Assoorid) (PIX) kell 17.35 ja kavandatud saabumisega Lissaboni lennujaama (LIS) kell 21.05 (kohalik aeg).
10. Kostja tühistas lennu S4142.
11. Tühistamise tõttu pakkus ta hagejale alternatiivset lendu S4136 väljumisega Terceira lennujaamast (TER) kell 21.25 ja saabumisega Lissaboni lennujaama (LIS) 10. mail 2017.
12. Isla de Pico ja Lissaboni vaheline kaugus on 1662,34 km.

a.4) Kostja argumendid

13. 10. mail 2017 tekkis Lissaboni lennujaama tankimissüsteemis kell 13.19 rike.
14. Tegemist oli ettenägematu ja ootamatu juhtumiga.
15. Selle juhtumi tõttu tuli kogu Lissabonis baseeruv lennutegevus, mitte üksnes kostja tegevus ümber korraldada ja teha rikke tagajärgede kõrvaldamiseks mitu sõitu lähimate lennujaamade tanklatesse.
16. Lissaboni lennujaam ei vastuta lennujaama enda tankimissüsteemi eest, vaid selle eest vastutab kolmas isik.

17. Lend S4321 tuli teostada marsruudil Lissabon–Oporto–Ponta Delgada.
18. Kuna lennu S4143 teostamine marsruudil Lisboa–Isla de Pico ei osutunud võimalikuks, siis lennu S4142 kavandatud väljumisajal ei asunud õhusõiduk Picos, et lennata tagasi Lissaboni (Pico – Lissabon).

*

2) Käesolevas vaidluses kohaldatavate riigisiseste õigusnormide sisu ja vajadusel asjassepuutuv riigisisene kohtupraktika

Kuna käesoleval juhul kuulub kohaldamisele **Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrus (EÜ) nr 261/2004**, siis asjassepuutuvad riigisisest õigusnormid puuduvad.

Ometi valitseb riigisiseses kohtupraktikas teataval määral üksmeel eespool osutatud faktiliste asjaolude kvalifitseerimisel „erakorralisteks asjaoludeks“ **Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 3** tähenduses ja kohaldamisel, mis siinse kohtu hinnangul tekitab tagapool esitatud põhjustel mõningaid küsimusi.

Kohtuasjades **nr 968/20.0T8PDL, 960/20.5T8PDL, 959/20.1T8PDL, 954/20.0T8PDL ja 955/20.9T8PDL**, mis puudutasid samu lende ja mida arutasid erinevad kohtud, leiti, et lennuettevõtjal ei ole kohustust maksta **Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktis c** sätestatud hüvitist.

*

3) Kokkuvõte põhjustest, miks eelotsusetaotluse esitanud kohus tõstatas küsimuse liidu õiguse teatavate sätete tõlgendamise või kehtivuse kohta

Käesolevas asjas on kohtul tõsiseid kahtluseid, kuidas tõlgendada **Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõikes 3** sätestatud mõistet „erakorralised asjaolud“ eespool osutatud faktiliste asjaolude kontekstis, võttes arvesse seda sätet käsitlevat Euroopa Kohtu praktikat.

Kohtuotsuses **Wallentin-Hermann (C-549/07)**¹ viitas Euroopa Kohus kõigepealt selle määruse **põhjendusele 14**, milles sätestatud tõlgendamisreegli kohaselt tuleks lennuettevõtjate kohustusi piirata või nad nende täitmisest vabastada juhul, kui juhtumi põhjuseks on erakorralised asjaolud, mida ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik sobivad meetmed; selliste asjaolude hulgas nimetatakse **asjaomase lennu tegemiseks sobimatuid ilmastikutingimusi**.

¹ 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:2008:71).

Euroopa Kohus tõlgendas seda sätet aga kitsalt, leides, et põhjenduses 14 näidetena loetletud asjaolud saab lugeda erakorraliseks vaid siis, kui need on seotud sündmusega, mis **ei ole oma olemuselt või päritolult omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljub tema tegeliku kontrolli alt (punktid 15–34, eriti punktid 22 ja 23)**. Siinkohal on asjakohane viidata kõneluse kohtuotsuse väga selgele põhistusele:

19. Nagu määruse nr 261/2004 põhjendusest 12 ja artiklist 5 nähtub, soovis ühenduse seadusandja vähendada lendude tühistamisest reisijatele tulenevaid raskusi ja ebamugavust, õhutades lennuettevõtjaid lennu tühistamisest eelnevalt teavitama ning teatud olukordades pakkuma võimalust kindlaksmääratud tingimustele vastavalt teekonda muuta. Kui nimetatud vedajad neid meetmeid võtta ei saa, soovis ühenduse seadusandja, et nad maksaksid reisijatele hüvitist, välja arvatud juhul, kui tühistamise põhjuseks on erakorralised asjaolud, mida ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik sobivad meetmed.

20. Selles kontekstis tuleb selgelt esile, et kui määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkt c esitab põhimõtte, et lennu tühistamise korral on reisijatel õigus hüvitisele, siis **sama artikli lõiget 3, mis määrab kindlaks tingimused, millal tegutsev lennuettevõtja ei ole kohustatud maksma seda hüvitist, tuleb vaadelda kui erandit sellest põhimõttest. Seega tuleb viimast sätet tõlgendada kitsendavalt.**

21 Selles osas on ühenduse seadusandja märkinud, nagu nähtub määruse nr 261/2004 põhjendusest 14, et **sellised asjaolud võivad eelkõige esineda poliitiliselt ebastabiilsetes oludes, asjaomase lennu tegemiseks sobimatute ilmastikutingimuste tõttu**, turvalisuse ohu, ettenägematute lennuohutusega seotud vajakajäämistele ning streikide korral, mis mõjutavad tegutseva lennuettevõtja toimimist.

22 Sellest märkusest määruse nr 261/2004 preambulis nähtub, et **ühenduse seadusandja ei pidanud silmas mitte seda, et need sündmused ise, mille loetelu on pealegi näitlik, on käsitletavad erakorraliste asjaoludena, vaid üksnes seda, et need sündmused võivad niisuguseid asjaolusid esile kutsuda**. Siit järeldub, et kõik nende sündmustega seotud asjaolud ei ole tingimata selle määruse artikli 5 lõike 1 punktis c ette nähtud hüvitise maksmise kohutusest vabastamise aluseks.

23 Kuigi ühenduse seadusandja on nimetatud loetelus toonud välja „ettenägematud lennuohutusega seotud vajakajäämised“ ja kuigi õhusõiduki tehnilise probleemi võib lugeda niisuguste vajakajäämistele hulka, saab niisuguse sündmusega seotud asjaolusid siiski kvalifitseerida „ettenägematutena“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses vaid siis, kui need on seotud sündmusega, mis sarnaselt selle määruse põhjenduses 14 loetletud sündmustele ei ole oma olemuselt või päritolult

omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljub tema tegeliku kontrolli alt.

Nagu nendest punktidest selgub, sedastab Euroopa Kohus selgelt, et **määruse artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada kitsalt**, et tõsta reisijate kaitsetaset. Põhjenduses 14 nimetatud asjaolud ise ei ole käsitatavad *erakorraliste asjaoludena*, vaid need võidakse kvalifitseerida erakorraliseks, kui need ei ole oma olemuselt või päritolult omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad tema tegeliku kontrolli alt. Sellega seoses leidis Euroopa Kohus, et tehnilised probleemid, mis ilmnevad õhusõidukite hoolduse käigus või niisuguse hoolduse puudumise tõttu, ei saa iseenesest olla „erakorralisteks asjaoludeks“, mis on ära toodud määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikes 3 (punkt 25).

Kohtuotsuses **McDonagh (C-12/11)**² arendas Euroopa Kohus edasi eelmises lõigus kirjeldatud kohtupraktikat ja märkis, et tavakeeles peetakse termini „erakorralised asjaolud“ all otseselt silmas asjaolusid, mis on „mittekorralised“. Õhutranspordi kontekstis tähistavad need **sündmust, mis ei ole oma olemuselt või päritolult omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljub tema tegeliku kontrolli alt**. Ta lisas, et see hõlmab kõiki asjaolusid, mis ei allu lennuettevõtja kontrollile, sõltumata nende asjaolude olemusest ja tõsidusest. Selles kohtuasjas leidis Euroopa Kohus, et vulkaani Eyjafjallajökull purske ja sellele tagajärjel Euroopa õhuruumi sulgemine kuuluvad mõiste „erakorralised asjaolud“ alla (**punktid 26–34**).

Kohtuotsuses **van der Lans (C-257/14)**³ leidis Euroopa Kohus, et **määruse artikli 5 lõikes 3 ette nähtud erandit tuleb tõlgendada kitsendavalt** ning et õhusõidukite tehniliste probleemide korral võib selliseid asjaolusid pidada „erakorraliseks“ väga rangetel tingimustel, mis on nimetatud eelmises lõigus. Euroopa Kohus tõi näiteks olukorra, kus 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. **Euroopa Kohus leidis selles kohtuasjas, et teatavate lennukiosade enneaegne rivist väljalangemine ei ole ootamatu sündmus, mis väljuks asjaomase lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt, vaid on omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele (punktid 32–49).**

Kohtumääruses **Siewert (C-394/14)**⁴ otsustas Euroopa Kohus, et lennujaama teisaldatava trapi pörkamist vastu lennukit ei saa pidada „erakorraliseks asjaoluks“, mis vabastaks lennuettevõtja kohustusest maksta reisijatele hüvitist selle lennukiga tehtava lennu pikaajalise hilinemise korral (**punktid 12–23**).

² 31. jaanuari 2013. aasta kohtuotsus McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43).

³ 17. septembri 2015. aasta kohtuotsus van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618).

⁴ 14. novembri 2014. aasta kohtumäärus Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

Kohtuotsuses **[Pešková ja Peška] (C-315/15)**⁵ otsustas Euroopa Kohus, et kuigi lennuki kokkpõrget linnuga võib pidada erakorraliseks asjaoluks, siis asjaolu, et lennuettevõtja ei lasknud lennuki ohutuse kontrolli läbi viia nõuetekohase kvalifikatsiooniga eksperdil ja palus teise ohutuse kontrolli läbi viia oma valitud eksperdil, välistab erakorralise asjaolu esinemise määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses (punktid 18–26).

Hilisemas kohtuotsuses **Krüsemann jt (C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 ja C-290/17–C-292/17)**⁶ asus Euroopa Kohus seisukohale, et **lendava personali etteteatamata streik** ei ole „**erakorraline asjaolu**“, et vabaneda hüvitise maksmise kohustusest lennu tühistamise või pikaajalise hilinemise korral. Euroopa Kohus otsustas seega, et lendava personali olulise osa spontaanne töölt puudumine (etteteatamata streik, millega oli tegemist konkreetses asjas) ei kuulu mõiste „**erakorralised asjaolud**“ alla, sest lennuettevõtjatel võib tekkida enda tegevuse käigus vajadus iga päev tegeleda töötajate või osa töötajate poolt väljendatud lahkavustega ja isegi nendega tekkinud konfliktidega. Järelikult tuleb [restruktureerimise] meetmetega kaasnevatest sotsiaalsetest tagajärgedest tulenevaid riske pidada omaseks selle lennuettevõtja tavapärasele tegevusele (punktid 29–49).

Nagu eeltoodud lühikesest kohtupraktika kokkuvõttest võib hõlpsasti tuletada, on Euroopa Kohus leidnud, et olukorrad, kus on tegemist (a) tehniliste probleemidega, mis on ilmnunud õhusõidukite hoolduse käigus või mis on tingitud puudulikust hooldusest; (b) teatavate lennukiosade enneaegse rivist väljalangemisega; (c) lennujaama teiseldata trapi põrkumisega vastu lennukit; (d) lennuki ohutuse kontrolli läbiviimise mitteusaldamisega nõuetekohaselt kvalifitseeritud eksperdile, ning lendava personali etteteatamata streigiga, ei ole kvalifitseeritavad „**erakorralisteks asjaoludeks**“ **Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses** ja kohaldamisel, võttes arvesse selle sätte antud kitsast tõlgendust ja tarbijakaitse taseme tõstmise eesmärki.

Täpsemalt on kohtul tõsiseid kahtlusi, et selline olukord, nagu on ülalpool esitatud, ei ole omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele, kui võtta arvesse Euroopa Kohtu praktikas antud tõlgendust.

Seetõttu kahtleb kohus käesoleva juhtumi asjaolusid arvestades, kas vaidluse esemeks olev olukord kuulub mõiste „**erakorralised asjaolud**“ alla **Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004 põhjenduse 14 ja artikli 5 lõike 3 tähenduses** ja kohaldamisel.

⁵ 4. mai 2017. aasta kohtuotsus **[Pešková ja Peška] (C-315/15, EU:C:2017:342)**.

⁶ [17. aprilli 2018. aasta kohtuotsus] **Krüsemann jt** (liidetud kohtuasjad C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 ja C-290/17–C-292/17, **EU:C:2018:258**).

Kuna riigisisese õiguse kohaselt on tegemist otsusega, mis ei ole summa suuruse tõttu edasikaevatav, peab kohus esitama eelotsusetaotluse.

Eeltoodud kaalutlustest lähtudes tuleb Euroopa Kohtule esitada järgmine eelotsuse küsimus:

*

„Kas lennu enam kui kolmetunnine hilinemine või tühistamine tankimissüsteemi rikke tõttu lähtelennujaamas on „erakorraline asjaolu“ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, kui tankimissüsteemi haldamise eest vastutab see lennujaam?“

*

[...]

[menetluse edasine käik]