

Anonüümseks muudetud versioon

Tõlge

C-545/22 - 1

Kohtuasi C-545/22

Eelotsusetaotlus

Saabumise kuupäev:

15. august 2022

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfi apellatsioonikohus, Saksamaa)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

9. august 2022

Kostja ja apellant:

Air Europa Lineas Aereas

Hagejad ja vastustajad apellatsioonimenetluses:

VO

GR

[...]

[...]

Landgericht Düsseldorf

Kohtumäärus

[9. august 2022]

Kohtuasjas

Air Europa Lineas Aereas, [...] Frankfurt,

kostja ja apellant,

ET

[...]

versus

1. VO, [...] Bremen,
2. GR, [...] Bremen,

hagejad ja vastustajad apellatsioonimenetluses,

[...]

tegi Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfi apellatsioonikohus) [...] 22. tsiviilkolleegium järgmise

kohtumääruse:

Menetlus peatatakse.

Euroopa Liidu Kohtule esitatakse ELTL artikli 267 esimese lõigu punkti b ja kolmanda lõigu alusel liidu õiguse tõlgendamise kohta järgmised eelotsuse küsimused:

Kas määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et lennu tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud, kui olukorras, kus rahvusvaheline lennuliiklus oli pärast üleilmse COVID-19-pandeemia vallandumist suures osas seiskunud, hõrendas lennuettevõtja lendude vähesest täituvusest tulenevatel majanduslikel kaalutlustel ning lennumeeskonna ja pilootide tervise kaitseks oma lennuplaani ulatuslikult alates 2020. aasta märtsist ja tühistas arvukalt lende, ilma et teda oleksid lende tühistama sundinud ametiasutuste meetmed, nagu lennujaamade sulgemised, lennukeelud või riiki sisenemise keelud?

Põhjendused

I.

Hagejateks olevad abikaasad VO ja GR broneerisid kostjalt 7. märtsiks 2020 lennu marsruudil Düsseldorf–Madrid–Miami (lennud lennunumbritega UX 1446 ja UX 97) ning 16./17. märtsiks 2020 tagasilennu marsruudil Miami–Madrid–Düsseldorf (lennud lennunumbritega UX 98 ja UX 1447).

Kostja tühistas 16./17. märtsil 2020 toimuma pidanud tagasilennu (lennud lennunumbritega UX 98 ja UX 1447). Hagejatele teatati tühistamisest alles Miami lennujaamas 16. märtsil 2020. Teekonna muutmist hagejatele ei pakutud.

Määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 1 punkti c alusel esitasid hagejad Amtsgericht Düsseldorfile (Düsseldorfi esimese astme kohus) hüvitise nõude summas 600,00 eurot kummagi hageja kohta.

Kostja tugineb sellele, et tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud vajalikud meetmed. Seejuures tugineb kostja COVID-19-pandeemiast tingitud reisiliikluse piirangutele. COVID-19-pandeemia tõttu seiskus lennuliiklus kogu maailmas. Seetõttu korraldasid lennuettevõtjad oma lennuplaanid ümber ja hõrendasid neid ulatuslikult ning tühistasid palju lende. See puudutab ka 16./17. märtsil 2020 toimuma pidanud lende UX 98 ja UX 1447. Tühistamine toimus ka lennumeeskondade tervise kaitse huvides. Uudne koroonaviirus ja selle ohtlikkus ning levikuviisid olid täielikult tundmatud. Sellisesse ohuolukorda ei soovinud kostja oma lennumeeskonda asetada.

Amtsgericht Düsseldorf (Düsseldorfi esimese astme kohus) rahuldab hagi 1. detsembril 2021 kuulutatud otsusega [...] ja muu hulgas mõistis kostjalt kummagi hageja kasuks välja hüvitise summas 600,00 eurot.

Kostja esitas otsuse peale tähtajaks nõuetekohase apellatsioonkaebuse. Hagejad paluvad jätta esimese astme kohtu otsus muutmata.

II.

Kostja apellatsioonkaebuse rahuldamine sõltub [...] eespool sõnastatud küsimusest.

Täpsemalt:

Apellatsioonkaebus oleks põhjendamatu, kui vaidlusaluste lendude (16./17. märtsi 2020. aasta lennud marsruudil Miami–Madrid ja Madrid–Düsseldorf lennumumbritega UX 98 ja UX 1447) tühistamise alus, millele viitas kostja, nimelt lennuplaanide vabatahtlik hõrendamine majanduslikel kaalutlustel ja lennumeeskonna tervise kaitseks tulenevalt rahvusvahelise lennuliikluse seiskumisest üleilmse COVID-19-pandeemia tagajärjel ei kujutaks endast erakorralist asjaolu määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses.

Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 kohaselt on lennuettevõtja vabastatud kohustusest maksta reisijatele hüvitist vastavalt määruse nr 261/2004 artiklile 7, kui ta suudab tõendada, et lennu tühistamise või kolm või rohkem tundi hilisema saabumise põhjustasid „erakorralised asjaolud“, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed, ning niisuguse asjaolu esinemisel tõendada, et ta oli kogu tema käsutuses olevat personali või seadmeid ja rahalisi vahendeid kasutades võtnud olukorrale vastavad meetmed, vältimaks seda, et asjaolud viiksid asjaomase lennu tühistamise või pikaajalise hilinemiseni, nõudmata temalt siiski seda, et ta teeks oma ettevõtte suutlikkuse seisukohast asjakohasel hetkel vastuvõetamatuid ohverdusi (vt [...] 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus *Germanwings vs. Pauels*, C-501/17, EU:C:2019:288 [...] punkt 19; 11. juuni 2020. aasta kohtuotsus *LE vs. Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460 [...] punkt 36).

1.

Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt tähistab mõiste „erakorralised asjaolud“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses vaid selliseid sündmusi, mis oma olemuselt või päritolult ei ole omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad tema tegeliku kontrolli alt, kusjuures need kaks tingimust on kumulatiivsed ja neid tuleb igal üksikjuhtumil eraldi hinnata (vt [...] 23. märtsi 2021. aasta kohtuotsus *Airhelp vs. SAS*, C-28/20, EU:C:2021:226 [...], 561 punkt 23). Seejuures tuleb sündmusi, mille päritolu on tegutseva lennuettevõtja suhtes „ettevõttesisene“, eristada sündmustest, mille päritolu on „ettevõtteväline“. Mõistega „erakorraline asjaolu“ on hõlmatud vaid „ettevõttevälised“ sündmused. Ettevõttevälistele sündmustele on omane see, et need on tingitud lennuettevõtja tegevusest ja ettevõttevälistest asjaoludest, mis praktikas võivad olla suhteliselt sagedased, kuid mille üle lennuettevõtjal ei ole kontrolli, sest need on põhjustatud loodusnähtusest või kolmanda isiku – näiteks lennu- või lennujaama tegevusse sekkuva muu lennuettevõtja või avaliku või erasektori osaleja – tegevusest (vt [...] samas, punkt 39 jj).

2.

Kõigepealt ei jää COVID-19-pandeemia hoolimata üldisest olulisest mõjust üleilmsele reisiliiklusele määruse nr 261/2004 kohaldamisalast välja. Peale määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikes 3 nimetatud „erakorraliste asjaolude“ ei sisalda määrus eraldi kategooriana „eriti erakorralisi“ sündmusi, mis tooksid automaatselt kaasa lennuettevõtja vabanemise kõikidest nimetatud määrusest tulenevatest kohustustest (vt [...] 31. jaanuari 2013. aasta kohtuotsus *Denise McDonagh vs. Ryanair Ltd*, C-12/11, EU:C:2013:43 [...] punkt 30).

3.

Kostja tugineb COVID-19-pandeemiast tulenevatele reisiliikluse piirangutele. Alates 2020. aasta märtsi keskpaigast kehtestati kogu maailmas riikidesse sisenemise piirangud, mistõttu olid lennuettevõtjad sunnitud oma tegevust ulatuslikult piirama. Pandeemia esimese laine ajal 2020. aasta märtsist kuni juunini vähenes lennuliiklus suurel määral. Mandritevahelisi lennuühendusi kärbiti ulatuslikult või need peatati täielikult. Seetõttu olid kiireloomulised muudatused lennuplaanides ja lendude tühistamised sellel ajal vältimatud. See puudutab ka 16./17. märtsi 2020. aasta lende lennunumbritega UX 98 ja UX 1447. Lende tühistati ka lennumeeskondade ja pilootide tervise kaitseks. Uudne koroonaviirus ja selle ohtlikkus ning levikuviisid olid täielikult tundmatud. Sellisesse ohuolukorda ei soovinud kostja oma lennumeeskonda asetada.

Kohtukolleegiumi arvates ei suuda need väited erakorraliste asjaolude esinemist tõendada. Peab paika, et üleilmne COVID-19-pandeemia ja sellest tingitud reisiliikluse piirangud ja nakatumise oht ei ole oma olemuse ja põhjuse poolest enam omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele, kuna kostja ei saa seda mõjutada ja pandeemia väljub tema tegeliku kontrolli alt. Kostja ei ole aga piisavalt tõendanud, et just COVID-19-pandeemia oli see, mis 16./17. märtsi 2020. aasta tagasilennu (lennud lennunumbritega UX 98 ja UX 1447) tühistamise

4

määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses vahetult „põhjustas“, ja et üleilmse COVID-19-pandeemia mõju vaidlusalusele lennule väljus kostjast lennuettevõtja kontrolli alt.

On tõsi, et Euroopa Komisjon märkis 18. märtsi 2020. aasta teatises C(2020) 1830 (final) järgmist:

„Komisjoni hinnangul ei ole COVID-19-pandeemia tõkestamiseks võetavad ametkondlikud meetmed oma laadi ja põhjuse poolest omased lennuettevõtjate tavapärasele tegevusele ja väljuvad nende kontrolli alt. Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 kohaselt puudub õigus hüvitisele, kui asjaomase tühistamise on „põhjustanud“ erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed. Nimetatud tingimus tuleb lugeda täidetuks, kui asutused keelavad teatud lennud omal algatusel või keelavad reisijateveo viisil, mis *de facto* välistab asjaomase lennu toimumise. Kõnealune tingimus võib täidetud olla ka siis, kui lend tühistatakse olukorras, kus asjaomane reisijatevedu ei ole täielikult keelatud, vaid on piiratud isikutega, kelle suhtes kehtivad erandid (nt asjaomase riigi kodanikud või seal elavad isikud). Kui ükski nendest isikutest lennule ei lähe, jääks lend tühjaks või koguni tühistataks. Sellistes olukordades võib lennuettevõtja õiguspäraselt loobuda viimase minutini ootamast ja lennu õigel ajal tühistada (ka siis, kui üksikute reisijate reisiõigused ei ole talle teada), et võimalik oleks võtta asjakohaseid korralduslikke meetmeid, mis hõlmavad ka nõuetekohast hoolitsemist reisijate eest. Seda liiki juhtudel ja sõltuvalt konkreetsest olukorrast saab ikkagi lähtuda sellest, et tühistamise „põhjustas“ ametiasutuse meede. Olenevalt asjaoludest võib see kehtida ka lendude suhtes, mille suund on vastupidine nende lendude suunaga, mida reisijateveo keeld vahetult hõlmab. Kui lennuettevõtja otsustab lennu tühistada ja kui ta tõendab, et otsus on meeskonna tervise kaitse huvides põhjendatud, tuleks asuda seisukohale, et ka sellise tühistamise on „põhjustanud“ erakorralised asjaolud. Eespool esitatud kaalutlused ei ole ja ei saa olla ammendavad, kuna määruse artikli 5 lõike 3 kohaldamisalasse võivad kuuluda ka muud COVID-19-pandeemiaga seotud erilised asjaolud.“

Komisjoni soovitus ei ole aga kohtule siduvad. Euroopa Kohus on sedastanud, et soovitustest ja arvamustest ELTL artikli 288 neljanda lõigu tähenduses ei tulene isikutele õigusi, millele liidu kodanikud saaksid tugineda liikmesriigi kohtutes. Sellegipoolest peavad liikmesriigi kohtud soovitusi ja arvamusi nende menetluses olevate kohtuasjade lahendamisel arvesse võtma, seda eelkõige juhul, kui soovitusel võivad sisaldada suuniseid riigisiseste või liidu õigusnormide tõlgendamiseks (vt Euroopa Kohtu 13. detsembri 1989. aasta otsus Grimaldi, C-322/88, EU:C:1989:646, punkt 18 [...]). Kaheldav on juba see, kas komisjoni tõlgendussuuniste puhul on tegemist soovituste ja arvamustega ELTL artikli 288 neljanda lõigu tähenduses või hoopis meetmetega *sui generis*. Igatahes ei saa liikmesriigi kohtutele esitatud nõue suuniseid arvesse võtta tähendada seda, et suunised on tõlgendamisel tegelikult siduvad, vaid kõnealune nõue tähendab üksnes seda, et liikmesriigi kohtud peavad liidu õiguse tõlgendamisel suuniseid sisuliselt käsitlema.

Soovitused ei ole ka sisuliselt veenvad. Võttes arvesse määruse nr 261/2004 põhjenduses 1 sõnastatud eesmärki tagada reisijate kaitstuse kõrge tase ja asjaolu, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikes 3 tehakse erand põhimõttest, et reisijatel on õigus saada lennu tühistamise korral hüvitist, tuleb mõistet „erakorralised asjaolud“ viidatud sätte tähenduses tõlgendada kitsalt (vt 23. märtsi 2021. aasta kohtuotsus *Airhelp vs. SAS*, C-28/20, EU:C:2021:226 [...], punkt 24). On tõsi, et erakorraliste asjaolude esinemisest võib lähtuda juhul, kui ametiasutused keelavad teatud lennud omal algatusel või keelavad reisijateveo viisil, mis *de facto* välistab asjaomase lennu toimumise (nt lennujaamade sulgemised, lennukeelud, riiki sisenemise keelud jmt). Sellegipoolest mindaks liiga kaugele, kui erakorraliste asjaolude esinemisest lähtutaks ka siis, kui lendu saaks õiguslikult ja tegelikult ilma piiranguteta teostada, kuid majanduslikel kaalutlustel (nt tühjade lendude vältimiseks) otsustavad lennuettevõtjad lennuühenduste arvu vähendada ja lennud tühistada. Selline lennuettevõtjate koormuse ulatuslik vähendamine toimub reisijate arvel ja on vastuolus määruse nr 261/2004 eesmärgiga tagada reisijate kaitstuse kõrge tase.

Selliste majanduslike kaalutluste puhul on ilmselgelt tegemist „ettevõttesisest“ laadi põhjustega, mitte „ettevõttevälist“ laadi põhjustega. Sellistel juhtudel on olukord ka lennuettevõtjate „kontrolli all“, kuna nad on omavastutuslikult ja vabatahtlikult teinud otsuse lend tühistada, ilma et välised asjaolud oleks neid selleks „sundinud“.

4.

Piisav ei ole ka see, et lennu tühistamise ajal esinevad erakorralised asjaolud määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses. Nimelt peavad kõnealused erakorralised asjaolud olema konkreetse lennu tühistamise ka „põhjustanud“ ja tühistamine ei tohi olla vajalike meetmete võtmisega välditav. See on COVID-19-pandeemia raames mõeldav näiteks siis, kui lennujaama pidaja või lennundusohutusamet teatavad lennud keelab või ametiasutus on teinud lennujaamade sulgemise otsuse või seadusega on kehtestatud riiki sisenemise keeld. Lisaks nähtub määruse nr 261/2004 põhjendusest 15, et „erakorralised asjaolud“ võivad puudutada vaid „konkreetsel lennukil konkreetsel päeval“, mis on välistatud, kui reisija jäetakse lennureisist maha, kuna lennud korraldatakse ümber asjaolude tõttu, mis puudutavad (ka) teisi lende. Mõiste „erakorralised asjaolud“ abil saab nimelt piirata lennuettevõtja kohustusi või teda koguni kohustustest vabastada, kui asjaomast sündmust ei oleks saanud vältida ka siis, kui võetud oleks kõik vajalikud meetmed. Kui aga lennuettevõtja teeb vabatahtlikult otsuse korralda oma lennud ümber asjaolu tõttu, mis puudutab (ka) teisi lende, ei saa mingil juhul lähtuda sellest, et lennuettevõtja oli nende asjaolude tõttu sunnitud konkreetse lennu tühistama (vt [...] 4. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus *Finnair Oyj vs. Timy Lassooy*, C-22/11, [...] punkt 37: reisija mahajätmine lennureisist lennujuhtide streigi tagajärjel toimunud lennuplaani ümberkorraldamise tõttu). Viidatud kohtupraktika on ilmselt ülekantav lennuplaani hõrendamisele COVID-19-pandeemia ajal.

6

5.

Veenev ei ole ka kostja väide, et lend tühistati ka lennumeeskonna tervise kaitseks. Lennu tühistamine lennumeeskonna töö- ja tervisekaitse kaalutlustel ei ole samuti erakorraline asjaolu. Esiteks on lennumeeskonna töö- ja tervisekaitse, mis kuulub tööandjast lennuettevõtja kohustuste valdkonda, kostja ettevõttesisene asjaolu, mitte „etteväline asjaolu“. Võimalik COVID-19-pandeemiast tulenev suurem terviseohut meeskonnale ja pilootidele oli pealegi kostja kontrolli all, sest kostja oleks saanud rakendada sobivaid ohutusmeetmeid (HEPA-filter, maskikohustus jne). Lisaks võiks meeskonna tervisekaitse üldine arvessevõtmine viia selleni, et äärmiselt ettevaatliku ja ennetava tegutsemise korral saaks iga lendu „tervisekaitse kaalutlustel“ tühistada, ilma et selleks leiduks konkreetset alust. See tähendaks aga lõppkokkuvõttes „lubatähte“, kuna põhimõtteliselt võib terviseohut – ka olenemata koroonakriisist – olla suurem igal lennureisil, kus eri päritolu reisijad on rahvusvahelistel lendudel lähistikku väga kitsas ruumis.

Kuna Euroopa Kohus ei ole kõnealuseid küsimusi teadaolevalt veel käsitlenud, tuleb Euroopa Kohtule esitada eelotsusetaotlus.

[...]

[...] [märkused riigisisese menetlusõiguse kohta]

[...] [allkirjad]

[...]

[...] [vormistuslikud märkused]

TÖÖDOKUMEN