

**Kohtuasi C-672/20****Eelotsusetaotlus****Saabumise kuupäev:**

10. detsember 2020

**Eelotsusetaotluse esitanud kohus:**

Landesgericht Korneuburg (Austria)

**Eelotsusetaotluse kuupäev:**

23. november 2020

**Apellant, algne kostja:**

L GmbH

**Vastustaja, algne hageja:**

FK

---

[...] **LANDESGERICHT KORNEUBURG (LIIDUMAA KOHUS KORNEUBURGIS, AUSTRIA)**

Landesgericht Korneuburg (liidumaa kohus Korneuburgis) tegi apellatsioonikohtuna [...] kohtuasjas hageja **F\*\*\*\*\* K\*\*\*\*\*** [...] vs. kostja **L\*\*\*\*\* GmbH** [...] seoses kostja esitatud apellatsioonkaebusega Bezirksgericht Schwechat'i (Schwechati esimese astme kohus) 26. augusti 2020. aasta otsuse peale [...] järgneva

**määruse:**

[I] Euroopa Liidu Kohtule esitatakse **ELTL artikli 267** alusel järgmised eelotsuse küsimused:

[1] 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 (edaspidi „lennureisijate õigusi käsitlev määrus“), artikli 3 lõike 2 punkti a tuleb tõlgendada nii, **et määrus kehtib reisija suhtes, kes juba enne [lk 2] lennujaama jõudmist registreerus veebis ega oma äraantavat pagasit;**

märkab lennujaama infotablool lennu hilinemist, ootab väravas edasist informatsiooni, pärib lennuettevõtja kassast teavet broneeritud lennu alguse kohta; ei saa kostja töötajatelt selgitust, kas ja millal lend stardib, ega pakkumist asenduslennuks; ning broneerib seejärel ise uue lennu oma sihtkohta, minemata algselt broneeritud lennule?

[2] Kas lennureisijate õigusi käsitleva määruse artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et lennuettevõtja ei ole kohustatud maksma hüvitist vastavalt lennureisijate õigusi käsitleva määruse artiklile 7, kui ta jõuab reisija lõppsihtkohta 8 tunni 19 minuti pikkuse hilinemisega, sest üle-üle-eelmise lennu ajal vigastas lennukit pikselöök; pärast maandumist kutsutud tehnik hooldusettevõttest, mille teenuseid lennuettevõtja kasutas, tuvastas ainult väiksemad kahjustused, mis ei mõjutanud lennuki toimimist („*some minor findings*“); üle-eelmine lend toimus; siiski selgus enne eelmise lennu toimumist läbi viidud *pre-flight-check*’i ajal, et lennukit ei saa esialgu edasi kasutada; ja lennuettevõtja kasutas seetõttu algselt ettenähtud ja vigastatud lennuki asemel asenduslennukit, mis tegi 7 tunni 40 minutilise hilinemisega alanud eelmise lennu?

[3] Kas lennureisijate õigusi käsitleva määruse artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et lennuettevõtja poolt võetavate vajalike meetmete hulka kuulub reisijale broneeringu pakkumine teisele lennule, millega reisija oleks oma lõppsihtkohta jõudnud 5 tunni pikkuse [lk 3] hilinemisega (ja – tänu enda algatusel tehtud broneeringule – ka tõepoolest jõudis), kuigi lennuettevõtja teostas lennu mitte enam kasutatava lennuki asemel asenduslennukiga, millega reisija oleks oma lõppsihtkohta jõudnud 8 tunni 19 minuti pikkuse hilinemisega?

[II] [...] [Menetluse peatamine]

#### **Põhjendused:**

Hagejal oli kinnitatud broneering alljärgnevale kostja poolt teostatud lennule:

- OE 105 Palma de Mallorca’st (PMI; Hispaania) 21.10.2019, kell 14.30, Viini (VIE; Austria) 21.10.2019, kell 16.50.

Palma de Mallorca (PMI) – Viin (VIE) lennumarsruudi pikkus suuringjoone meetodil ei ole rohkem kui 1500 kilomeetrit.

Kostja väidete kohaselt kasutati selle lennu jaoks algselt ettenähtud lennukit 21. oktoobril 2019 järgmiste lendude jaoks:

[1] OE 1318 Viinist (VIE) kell 7.30 Bergamosse (BGY; Itaalia) kell 9.00. Lend toimus õigel ajal.

[2] OE 1319 Bergamost (BGY) kell 9.25 Viini (VIE) kell 10.55. Lennu väljumine hilines 2 tundi 15 minutit ja saabumine sihtkohta hilines 2 tundi 40 minutit.

Lennukit oleks kasutatud veel järgnevateks lendudeks: [lk 4]

[3] OE 100 Viinist (VIE) kell 11.30 Palma de Mallorca'sse (PMI) kell 13.55. Lend teostati asenduslennukiga, mille väljumine hilines 7 tundi 40 minutit ja saabumine sihtkohta hilines 7 tundi 41 minutit.

[4] OE 105, vaidlusalune lend. Lend teostati sama asenduslennukiga, väljumine hilines 8 tundi 26 minutit ja saabumine sihtkohta hilines 8 tundi 19 minutit.

**Hageja** nõudis vastavalt lennureisijate õigusi käsitleva määruse artikli 5 [lõike 1 punkti c alapunktile iii] koostoimes artikli 7 [lõike 1 punktiga a] kustjalt hüvitise tasumist summas 250 eurot, millele lisanduvad intressid, tuginedes lennu OE 105 enam kui kaheksa tunni pikkusele hilinemisele saabumisel sihtkohta. [...] [Hageja väited, apellatsioonikohus kordab järgnevalt veelkord osas, mis on oluline]

**Kostja** [...] märkis, et hageja ei tulnud lennule OE 105; seetõttu ei kuulu lennureisijate õigusi käsitlev määrus selle artikli 3 lõike 2 punkti a kohaselt kohaldamisele. [...] [lk 5] [...] [Kostja väited, apellatsioonikohus kordab neid järgnevalt veelkord osas, mis on oluline]

Vaidlustatud **kohtuotsusega** rahuldab Bezirksgericht Schwechat (Schwechati esimese astme kohus, Austria) esimeses kohtuastmes hagi nõude ning tuvastas eespool küsimuses [1] kirjeldatud asjaolud hageja käitumise kohta Palma de Mallorca lennujaamas (PMI). Bezirksgericht Schwechat (Schwechati esimese astme kohus, Austria) ei tuvastanud hilinemise põhjust. Õigusliku aspekti kohta märkis kohus, et menetluse tulemuse jaoks ei ole oluline, kas hageja – pärast seda, kui ta oli lennule registreerunud – läks tegelikult sellele lennule või mitte. Kohus lähtus selgelt asjaolust, et pikselöök kujutab endast erakorralist asjaolu lennureisijate õigusi käsitleva määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses, ning käsitles mõningaid kostja poolt võetavaid vajalikke meetmeid. Muu hulgas ei olnud kostja avaldanud, miks ei pakutud reisijatele võimalust teha broneering teisele lennule Palma de Mallorca'st (PMI) Viini (VIE), samuti puudus selgitus, miks ei saanud kostja organiseerida asenduslennukit otse lennuks OE 105 Palma de Mallorca'st (PMI). Kohus viitas asjaolule, et kostja pidi juba alates pikselöögist kella 9.00 ajal [lk 6] arvestama sellega, et edaspidised lennud võivad märkimisväärselt hilineda, isegi kui ülevaatus käigus ei avastatud olulisi vigastusi.

[...]

[...] [Taotlused] [...] Landesgericht Korneuburg (liidumaa kohus Korneuburgis, Austria) peab apellatsiooniaseme kohtuna tegema teises ja viimases kohtuastmes otsuse hageja nõuete kohta.

## Eelotsuse küsimused

Küsimus 1:

Lennureisijate õigusi käsitleva määruse artikli 3 lõike 2 punkti a tõlgendus on konkreetsel juhul vaieldav kahest aspektist:

[a] Esiteks tuleb kontrollida, kas hageja ilmus õigeaegselt registreerimisele. Esimese astme kohus tuvastas, et hageja registreerus lennule veebis ning sai pardakaardi.

Ühelt poolt võib väita, et pardakaardi kättetoimetamisega lennuettevõtja poolt on registreerimine juba lõpetatud. Teiselt poolt võib väita, et registreerimisele ilmumise asemel piisab pardaleminekuks ilmunisest.

Lõpuks on küsitav, kas lennureisijate õigusi käsitleva määruse artikli 3 lõike 2 punkti a tähenduses nimetatud „ette teatatud aeg“ on see aeg, mis vastab lennuplaanile või kas hilinemise korral tuleb kohaldada selleks puhuks teatatud aega. [lk 7]

Eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates piisab konkreetsel juhul sellest, et kostja edastas hagejale pardakaardi elektrooniliselt ning hageja läks lennuplaani arvestades õigeaegselt väravasse. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates ei ole aga nõutav, et reisija jääks pärast algselt kavandatud väljumisaega väravasse edasi ootama ning peaks minema hilinenud lennu jaoks nimetatud ajaks ehk 45 minutit enne hilinenud lennu avaldatud väljumisaega uuesti väravasse või kassasse.

Euroopa Kohus ei ole seda küsimust varem käsitlenud.

[b] Teine aspekt puudutab küsimust, kas reisijat tuleb hilinenud lennuga tegelikult transportida või kas hüvitise nõue (pikaajalise) hilinemise tõttu on olemas ka siis, kui ta organiseerib endale ise asendustranspordi.

[...] [Kohtupraktika Saksamaal ja Austrias] [...] Vaidlevad pooled viitavad argumenteerides mõlemad Euroopa Kohtu 24. oktoobri 2019. aasta põhistatud kohtumäärusele kohtuasjas C-756/18 *easyjet Airline*. [lk 8] Selle lahendi lähtepunktiks oli eelotsuse küsimus, mil viisil peab reisija tõendama, et ta ilmus registreerimisele.

Euroopa Kohtu vastusest võib ühelt poolt leida argumendi, et tõendamine võib toimuda erinevalt, olenevalt sellest, kas reisijat transportiti hilinenud lennuga või mitte. Esimesel juhul ei ole vaja esitada pardakaarti, teisel juhul tuleb see esitada. Vastust saab tõlgendada ka nii, et juhul, kui lennuettevõtja väidab, et reisijat ei transportitud hilinenud lennuga, peab see pardakaarti esitades tõendama, et ta ilmus õigeaegselt lennule registreerimisele ning teda transportiti hilinenud lennuga.

[...] [riigisisene kohtupraktika] [...] Eelotsusetaotluse esitanud kohus kaldub arvama pigem nii, et hüvitamisnõue on olemas sõltumata sellest, kas reisija hilinenud lennule läks või mitte. Konkreetsel juhul oli asendustranspordi võimalus

olemas, mis oleks viinud ja viis reisija kiiremini kui hilinevad lennuga tema lõppsihtkohta [lk 9]. Kui nüüd reisija otsustab jõuda oma lõppsihtkohta hilinevad lennu asemel mingil muul viisil, siis on talle juba pikema ootamisega ühelt poolt ja ümberbroneerimisega teiselt poolt tekkinud kahju, mis tuleb kompenseerida hüvitise maksmisega.

Sellele küsimusele vastatakse aga Euroopa Liidu erinevates kohtutes erinevalt, mistõttu vajab see seisukohta Euroopa Kohtult.

### Küsimus 2:

Kostja tugines erakorralise asjaolu esinemisele kui (pikaajalise) hilinemise põhjusele lennureisijate õigusi käsitleva määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses ning märkis, et üle-üle-eelmine lend sai pikselöögiga pihta. See tõi endaga kaasa vajaduse algselt ettenähtud lennuk üle vaadata ja – pärast üle-eelmise lennu teostamist – vajaduse seda parandada. Seda asjaolu vaidlustas hageja esimese astme kohtus toimunud menetluses selgelt, esimese astme kohus ei märkinud selle kohta aga midagi.

Siiski väitis hageja esimese astme kohtus toimunud menetluses ka seda, et pikselöök ei saa niikuinii mingil juhul kujutada endast erakorralist asjaolu; tegemist on – erinevalt kokkupõrkest linnuga – pigem lennukiga lendamisel esineva tüüpilise riskiga, sest leiab aset lennuki ja äikesepilve elektrivälja vastastikune mõjutamine, mis toob kaasa selle, et lennuk tõmbab välgulööke enda poole. Selles osas esitab hageja viiteid teadusuuringutele.

Küsimuse, kas pikselöök on põhimõtteliselt sobiv erakorralise asjaolu põhjustamiseks, lahendamine on vaatamata selles punktis tuvastamata asjaoludele apellatsioonikohtule juba sellepärast vajalik eeldus konkreetse juhtumi [lk 10] lahendamiseks, et küsimusele eitava vastuse andmise korral saab ta vaidlustatud kohtuotsuse kohe kinnitada ja jätta apellatsioonkaebuse ilma täiendavate põhjendusteta rahuldamata.

Eelotsusetaotluse esitanud kohus on alati lähtunud eeldusest, et pikselöögi puhul on tegemist erakorralise asjaoluga lennureisijate õigusi käsitleva määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses [...]. [...]

Apellatsioonikohus kaalub kõrvalekaldumist oma senisest kohtupraktikast järgnevatel kaalutlustel: Tsiviillennunduses transporditakse reisijaid juba ammu aerodünaamilist tõstejõudu kasutades; lühidalt öeldes kasutab see õhu liikumist ümber kandepindade. Sellest võiks järeldada, et atmosfääri seisund on õhusõidu tavapärase osa. Atmosfääri ebastabiilsed olukorrad – ja seega ka pikselöögid – võiksid seega kuuluda lennuettevõtja mõjusfääri; sellega seotud lennuki vigastamine oleks oma loomult ja põhjuselt lennuettevõtja tegevuse osa ning erineks seega lindudega kokkupõrkest (vt Euroopa Kohtu 4. mai 2017. aasta otsus *Pešková ja Peska*, C-315/15, punkt 24).

Seoses sellega, et teatud asjaoludel on vajalikud loodusteaduslikud tõendid, mille kogumise peaks apellatsioonikohus pärast vaidlustatud kohtuotsuse tühistamist esimese astme kohtule ülesandeks tegema, on vaja, et Euroopa Kohus selgitaks, kas pikselöök võib põhimõtteliselt kaasa tuua erakorralise asjaolu lennureisijate õigusi käsitleva määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses. **[lk 11]**

### Küsimus 3:

Kostja ei nõustu apellatsioonkaebuses esimese astme kohtu käsitlusega, mille kohaselt ta ei esitanud oma seisukohta hageja võimaliku ümberbroneerimise kohta. Apellant väidab esimese astme kohtu argumentatsioonile vastu, et ta põhjendas piisavalt võetud vajalikkude meetet: et hoida lennu OE 105 hilinemist teatud piirides, vahetas ta algse lennuki välja ja andis kasutada asenduslennuki oma lennupargist. Seega teostas ta lennu – isegi kui hilinevalt. Hilinemise puhul ei kujuta ümberbroneerimine juba loogilise tagajärjena endast majanduslikult jõukohast meetet, sest selle tulemuseks oleks, et hilinevalt lendu tuleks teostada tühjalt, kuna kõik reisijad, keda oleks tulnud selle lennuga transportida, oleksid eelnevalt juba ümberbroneeritud.

Hageja esitab selle seisukoha vastu – nagu ka esimese astme kohus – Euroopa Kohtu õigusliku käsitluse 11. juuni 2020. aasta kohtuotsuses C-74/19 *Transportes Aéreos Portugueses*, mille kohaselt peab lennuettevõtja rakendama kõiki tema käsutuses olevaid vahendeid, et tagada reisijate vajalikkude, rahulduspakkuvat ja võimalikult varajast muul viisil transportimist nii tühistatud kui ka hilinevalt lendude puhul; siia kuulub teiste otse- ja vahemaandumistega lendude otsimine, mida teostavad vajadusel teised lennuettevõtjad, kes kuuluvad samasse lennundusallianssi või mitte, ja mis saavad väiksema hilinevalt kui vastava lennuettevõtja järgmine lend (kohtuotsus *Transportes Aéreos Portugueses*, punkt 59). [...] **[lk 12]** [...] [...] Apellant ei käsitle omakorda seda argumenti täpsemalt ning on ilmselt seisukohal, et lennu hilinevalt teostamise korral asenduslennuki abil on kõik vajalikkude meetmed võetud.

Käesolevad asjaolud erinevad selgelt nendest asjaoludest, mis esinesid Euroopa Kohtule esitatud eelotsusetaotluses kohtuasjas C-74/19. Seal oli tegemist olukorraga, kus reisija ei jõudnud hilinevalt tõttu jätkulennule ning jõudis seetõttu lõppsihtkohta pikaajalise hilinevalt; seetõttu oli igal juhul vaja teha ümberbroneering maha jäädud jätkulennult asendustranspordile. Euroopa Kohus selgitas liidu õiguse nõudeid sellisele ümberbroneerimisele.

Käesoleval juhul oleks kostja saanud hagejat – küll pikaajalise hilinevalt – broneeritud lennuga transportida; ümberbroneerimine ei olnud vajalik. Siiski oli hagejal konkreetse lennuühenduse puhul ka teine võimalus jõuda sihtkohta küll samuti pikaajalise hilinevalt, kuid selgelt varem kui kostja hilinevalt lennuga, mida kostja hagejale ei pakkunud, kuid viimane kasutas seda enda algatusel.

Apellatsioonikohus on seisukohal, et konkreetne ümberbroneerimine oleks olnud majanduslikult jõukohane ja organisatoorne kulu talutav. See argument peab

apellatsioonikohtu hinnangul paika siiski ainult ühe üksiku reisija puhul. [lk 13] Kõikide reisijate ümberbroneerimine (võimalik, et mitmele) varem toimuvale ja varem lõppsihtkohta saabuvale lennule võib aga kokkuvõttes olla vastuvõetamatu. Selles osas erinevad konkreetset asjaolud nendest, mis olid aluseks kohtuotsusele *Transportes Aéreos Portugueses*, sest seal oli tegemist ühe üksiku reisija ümberbroneerimisega ühele väga konkreetsele jätkulennule, mitte hilinevad asenduslendu ootavate kõikide reisijate ümberbroneerimisega. Seega ei ole Euroopa Kohus, eelkõige mitte kohtuotsuses *Transportes Aéreos Portugueses* ammendavalt selgitanud käesoleval juhul apellatsioonikohtu ees seisvat küsimust. Millal ei ole lennu hilinevad korral ümberbroneerimine lennuettevõtja jaoks mõistlik, kuna talt nõutakse liiga suurt ohvrit, seda peab täpsemalt selgitama Euroopa Kohus.

Apellatsioonikohus vajab kõikide küsimuste käsitlemist, et teha seejärel ammendav lahend apellatsioonkaebuse kohta. Olenevalt sellest, kas reisija kuulub määruse kohaldamisalasse, tuleb vaidlustatud kohtuotsust muuta kas selliselt, et hagi jäetakse rahuldamata või tuleb kaaluda täiendavat läbivaatamist (küsimus 1). Kui pikselöögi puhul ei ole tegemist erakorralise asjaoluga, tuleb vaidlustatud kohtuotsus igal juhul muutmata jätta (küsimus 2). Olenevalt sellest, kas lennuettevõtjal on õnnestunud tõendada, et ta võttis ainuüksi asenduslennu hilinevad teostamisega kõik vajalikud meetmed, tuleb vaidlustatud kohtuotsus kas muutmata jätta või hagi rahuldamata jätmise teel muuta (küsimus 3).

[...] [lk 14]

[...]