

Kohtuasi C-131/22

Eelotsusetaotlus

Saabumise kuupäev:

25. veebruar 2022

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

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

Eelotsusetaotluse kuupäev:

2. veebruar 2022

Hageja:

flightright GmbH

Kostja:

Swiss International Air Lines AG

Amtsgericht Frankfurt am Main

Frankfurt, 2. veebruar 2022

[...]

Kohtumäärus

Kohtuasjas

Flightright GmbH [...]

[...] Potsdam

hageja

[...]

versus

Swiss International Air Lines AG Zweigniederlassung Frankfurt, [...] Frankfurt

kostja

[...]

tehakse järgmine kohtumäärus:

I. Menetlus peatatakse.

II. ELTL artikli 267 alusel esitatakse Euroopa Liidu Kohtule (edaspidi „Euroopa Kohus“) 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 „määrus“), artikli 5 tõlgendamise kohta järgmised eelotsuse küsimused:

- 1. Kas erakorraliseks asjaoluks määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses tuleb pidada lennu tegemiseks sobimatuid ilmaolusid, olenemata nende konkreetsest vormist?**
- 2. Kas juhul, kui esimesele küsimusele tuleb vastata eitavalt, saab ilmaolude erakorralisust nende esinemise kohas ja ajal määrata nende piirkondliku ja hooajalise esinemissageduse põhjal?**
- 3. Kas tegemist on erakorralise asjaoluga määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses, kui lennuliikluse korraldamist käsitleva otsuse mõju konkreetsele lennukile konkreetsetel päeval põhjustab lennu pikaajalise hilinemise, lennu väljumise järgmisele päevale edasilükkamise või lennu tühistamise, olenemata sellest, milline oli otsuse tegemise alus?**
- 4. Kas juhul, kui kolmandale küsimusele tuleb vastata eitavalt, peab otsuse tegemise alus olema omakorda erakorraline, mis tähendab, et selle esinemisega ei ole vaja arvestada?**

Põhjendused

I.

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

Reisija broneeris kostjalt lennu, kostja kinnitas broneeringu. Lend numbriga LX1077 marsruudil Frankfurt – Zürich pidi väljuma 6. juulil 2017 kell 20.50 ja saabuma samal päeval kell 21.45. Tegelikult lend tühistati, kuna Zürichist väljunud eelnev lend numbriga LX1076 pöördus Zürichisse tagasi ega maandunud Frankfurdis (hilinemisega) kell 21.10, nagu oli ette nähtud. Lendu ei olnud võimalik tagantjärele teha, kuna Frankfurdis algas öine lennukeeld. Kostjal

ei ole Frankfurdis lennukiparki ja ta ei saanud sinna saata ka asenduslennukit. Reisija toimetati sihtkohta teise lennuga, mis väljus 7. juulil 2017 kell 6.52.

Kostja väidab, et lennule numbriga LX1076 määrati hilisem *slot*-aeg (aeg, mis on määratud lennuki õhukutõusmiseks või maandumiseks), kuna tugeva äikese tõttu Frankfurdi lennujaama kohal esines lennujaama töös ilmast tingitud piiranguid. Frankfurdile lähenedes ei saanud lend maandumisluba, kuna välgulöögi tõttu oli lennutegevus Frankfurdis peatatud.

II.

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

Hagi ei ole põhjendatud, kui erakorralise asjaolu tõttu võib kostja hüvitise maksmise kohustusest vabaneda.

1. Määruse artiklis 5 on sätestatud, et tegutsev lennuettevõtja ei ole kohustatud maksma hüvitist, kui ta suudab tõestada, 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 oma olemuselt või päritolult omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad tema tegeliku kontrolli alt (Euroopa Kohtu 22. detsembri 2008. aasta otsus C-549/07 [...] punkt 23); mis seega ei vasta asjade tavapärasele käigule, vaid jäävad väljapoole sellest, mis on tavaliselt reisijate lennuveo käiguga seotud või võib sellega seotud olla (Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus, edaspidi „BGH“) 21. augusti 2012. aasta otsus X ZR 138/11 [...] punktid 10, 14). Niisugusteks asjaoludeks peavad lennuettevõtjad üldjuhul – nagu ka käesolevas asjas – ilmaolusid ja/või lennuliikluse korraldamist käsitlevaid otsuseid.

b) Asjaomase lennu tegemiseks sobimatud ilmaolud võivad juba seadusandja ettekujutuse kohaselt osutada erakorraliseks asjaoluks (põhjendus 14). Esiialgu piisab järelikult sellest, et ilmolud 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 artikli 5 lõige 3).

Sama kehtib lennuliikluse korraldamist käsitlevate otsuste suhtes, mida on nimetatud põhjenduses 15. Lennuettevõtja peab lennuliikluse korraldamist käsitlevaid juhiseid järgima.

c) Teiselt poolt ei või jätta tähelepanuta, et ilmaolud ja lennuliikluse korraldamist käsitlevad otsused avaldavad lennuveole paratamatult mõju.

Esimesena nimetatu tuleneb asja olemusest. Viimati nimetatu põhineb lennuliikluse regulatsioonidel. Lendude suhtes on alati kohaldatavad regulatsioonid; lende saab üldse teha alles siis, kui selleks antakse luba. Lennuliikluse korraldamist käsitlevaid otsuseid, mis mõjutavad kehtivaid lennuplaane, tehakse pidevalt, olgu selle põhjuseks ilmaolud, torked lennujaama töös või muu.

Kirjeldatud asjaolud tekivad järjepidevalt; nendega tuleb põhimõtteliselt alati arvestada. Seetõttu tekivad kahtlused, kas üldsõnaline väide, et ilmaolud takistasid lennu plaanipärast tegemist või et lennu kohta tehti lennuliikluse korraldamist käsitlev otsus, on piisav. Pigem peavad ilmaolud või kõnealune otsus olema oma olemuselt erakorralised kooskõlas määruse artikli 5 lõikega 3.

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. Lennuvõtja teeb kartmatult lennu, mille puhul on lennu tegemiseks sobimatute ilmaolude esinemise oht suurem ja tuulenihke tõttu võib lend tegelikult hilineda või edasi lükkuda.

Samamoodi on küsitav pidada erakorraliseks asjaoluks lennuliikluse korraldamist käsitlevaid otsuseid, kui *slot*-ajad määratakse näiteks lennuliinil tekkinud üldise ülekoormuse tagajärjel. Lennuliinil esinevat ülekoormust saab käsitada lennuliikluse „tavalise“ torkena, millega tuleb üldiselt arvestada samamoodi nagu ummikuga kiirteel. See on nii vähemasti sellises õhuruumis nagu Euroopa õhuruum, kus lennuliiklus oli ajavahemikul, mil toimus vaidluse esemeks olev lend, väga tihe. Analoogiliselt ei kujutaks ka tavalistel ilmastikutingimustel põhinevad reguleerimismeetmed endast erakorralist asjaolu.

Seoses reguleerimismeetmetega on mõeldavad isegi juhtumid, mille on asjaomane lennuettevõtja ise põhjustanud. Nii näiteks võib lennuettevõtja lennuk tehnilise probleemi tõttu väljumislennujaama tagasi pöörduda, mis tekitab olukorra, et selle lennu hädamaandumise tagajärjel suletakse lennujaam ajutiselt teistele lendudele ja samamoodi ka sama lennuettevõtja teisele lennule, mis seetõttu hilines. Hoolimata sellest, et korraldus anti lennuliikluse korraldamist käsitleva otsusega, põhjustas lennu hilinemise asjaolu, mille eest vastavalt Euroopa Kohtu praktikale (vt Euroopa Kohtu 22. detsembri 2008. aasta otsus C-549/07 [...]) vastutas tegutsev lennuettevõtja.

Samasugune on olukord käesolevas asjas. Suvel esineb Frankfurdis sageli äikest ja sellest tingitud töökatkestusi, mistõttu on küsitav, kas lennuliikluse korraldamist käsitlevad otsused, mis on sellega seoses tehtud, on oma olemuselt erakorralised ja kas ei ole pigem alust eeldada, et lennuettevõtja peab selliste sündmustega arvestama.

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. Ka põhjenduses 15 on märgitud, et erakorralised asjaolud tuleks lennuliikluse korraldamist käsitleva otsuse puhul olemasolevaks lugeda. Järelikult ei tule sellest tingimata lähtuda. 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. Ka seda, et lennuettevõtjate tegevust reguleerivad kohustuslikus korras ja pidevalt asjaomased asutused, võib pidada omaseks asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele.

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 konkreetsel juhul esinevate asjaolude konkreetse vormi alusel.

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 olukordades, 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 (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 või lennuliikluse korraldamist käsitlevad otsused, millele lennuettevõtja tugineb, tulenevad sündmustest, mis ei olnud omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljusid tema tegeliku kontrolli alt.

bb) 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 piirkondades või ajavahemikel, mil esinevad eriomased ilmastikutingimused, peab arvestama sellega, et asjaolud, millega ta silmitsi seisab, ei ole erakorralised ([...] [viide liikmesriigi õiguskirjandusele]).

Lennuliikluse korraldamist käsitlevate otsuste puhul võiks määrav olla nende tegemise alus, nimelt see, kas reguleerimismeetme alus oli oma olemuselt erakorraline (vt analoogia alusel [...] [viide liikmesriigi õiguskirjandusele] ja Handelsgericht Wieni (Viini kaubanduskohus, Austria) 6. jaanuari 2017. aasta otsus 60 R 62/17y [...]). Erakorralisusega võiks tegemist olla näiteks juhtudel, mis jäävad igapäevasest töökorraldusest väljapoole ja millega seetõttu arvestama ei pea, näiteks lendude ümbersuunamine õnnetuste, terroriaktide, poliitiliste sündmuste või ebaharilike äärmuslike ilmaolude tõttu, seevastu üldist ülekoormust, täpsemalt määratlemata ilmaolusid ja muud taolist ei saaks lugeda erakorraliseks asjaoluks.

cc) 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 tööturulakkelidel 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 ilmaolude ja reguleerimismeetmetega seotud sündmuste – mis võivad põhjustada lennuliikluses tõrkeid, mille eest tuleb maksta hüvitist – *de facto* ettearvatavat statistilist esinemissagedust, kui ilmaolude ja reguleerimismeetmetega seotud asjaolude tõttu maksta tuleva hüvitise majanduslik koormus võib ületada selle, mis on lennuettevõtjale jöukohane.

2. Käesoleval juhul ei ole tõendatud ja ei ole ilmselge, et Frankfurdis juulis esinev äike ja sellega seoses tehtud otsused, mis käsitlevad lennuliikluse korraldamist, on oma olemuselt erakorralised. Järelikult saab kostja erakorralisele asjaolule määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses tugineda vaid siis, kui see asjaolu ei ole määrav.

[...]