

Kohtuasi C-37/21**Eelotsusetaotlus****Saabumise kuupäev:**

22. jaanuar 2021

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Amtsgericht Hamburg (Hamburgi esimese astme kohus, Saksamaa)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

30. detsember 2020

Hageja:

flightright GmbH

Kostja:

Ryanair DAC, endise nimega Ryanair Ltd

Eelotsusetaotlus**Euroopa Kohtule****Amtsgericht Hamburg'i (Hamburgi esimese astme kohus)****kohtuasjas 22 a C 22/02,****[...] ELTL artikli 267 alusel****1. Eelotsusetaotluse ese ja alus**

Järjepidevalt on Amtsgericht Hamburgi (Hamburgi esimese astme kohus) menetluses [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 nr 261/2004“)] kohaldamist puudutavad kohtuvaidlused, mille pooled vaidlevad küsimuse üle, kas olukord, kus lennuliikluse korraldaja lükkab stardiloa andmise edasi, on juba ise erakorraline asjaolu artikli 5 lõike 3 tähenduses, ilma et oleks vaja eraldi tuvastada, kas stardiloa andmise edasilükkamise põhjustas omakorda erakorraline

asjaolu või mitte. Eelkõige on see vaidluse all ka olukorras, kus stardiloo andmise hilinemine tulenes tegelikest ilmaoludest lennujaamas, kusjuures need ilmaolud ei olnud asjaomasel piirkonnas ja aastaajal erakorralised. Kuna eelotsusetaotluse esitanud kohtu tööpiirkonda kuuluvas Hamburgis esineb kõnealuseid vaidlusi korduvalt, eeldab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et sarnased õigusküsimused on olulised arvukates kohtuasjades teisteski kohtutes, kelle tööpiirkonnas on suured lennujaamad, seda nii Saksamaa Liitvabariigis kui ka kogu Euroopas, mistõttu näib asjakohane paluda Euroopa Kohtul selle küsimusega seoses tõlgendada artikli 5 lõiget 3, et saavutada edaspidi õigusselgus kogu Euroopas.

2. Põhikohtuasja aluseks olevad asjaolud

2.1. Pikaajaline hilinemine 4 tundi 40 minutit

Flightright GmbH ja Ryanair DAC vahelise vaidluse ese on reisijate Sophia B ja Marvin B loovutatud nõuded. Reisijatele väljastatud broneeringukinnituse kohaselt pidid reisijad lendama 26. oktoobril 2019 kostja lennuga Hamburgist Krakówisse, kusjuures lend pidi saabuma Krakówisse kohaliku aja järgi kell 9.45. Tegelikult saabus kostja lend Krakówisse alles kell 14.25, seega hilines lend saabumisel ligikaudu 4 tundi 40 minutit, mis on pikaajaline hilinemine Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika tähenduses ja tuleb võrdsustada lennu tühistamisega määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 [lk 2] tähenduses ning annab õiguse hüvitisele sama määruse artikli 5 lõike 1 punkti c ja artikli 7 lõike 1 alusel.

2.2. Halbade ilmaolude tõttu stardiloo andmise hilinemine kui erakorraline asjaolu

Kostja tugineb sellele, et määruse [nr 261/2004] artikli 5 lõike 3 alusel ei ole ta kohustatud maksma hüvitist, sest pikaajalise hilinemise põhjustas erakorraline asjaolu selle sätte tähenduses, kusjuures seda asjaolu ega selle mõju hilinemisele ei oleks ta suutnud vältida isegi siis, kui oleks võtnud kõik vajalikud meetmed.

Lennuettevõtja väitel seisneb erakorraline asjaolu selles, et vaidlusalune lend saabus Krakówisse pikaajalise hilinemisega põhjusel, et lend väljus juba Hamburgist pikaajalise hilinemisega, mille omakorda põhjustas eelneva Krakówist Hamburgisse suundunud lennu pikaajaline hilinemine saabumisel. Viimati märgitud hilinemine oli tingitud sellest, et Krakówi halbade ilmaolude tõttu väljus lend plaanipärasest ajast 4 tundi ja 52 minutit hiljem [...]. Halbade ilmaolude põhjus oli udu, mis halvendas nähtavust ja vähendas lennuohutust.

Lennuettevõtja leiab, et tegemist on erakorralise asjaoluga, sest ilmaolud ei kuulu kostja vastutuse valdkonda [...].

3. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu rakendatud sätted ja põhimõtted

Eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul ei ole lennuettevõtja esile toodud asjaolud piisavad, et tuvastada erakorralise asjaolu olemasolu määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses.

Määruse [nr 261/2004] artikli 5 lõikes 3 sisalduva mõiste „erakorraline asjaolu“ tõlgendamisel lähtub eelotsusetaotluse esitanud kohus järgmistest põhimõtetest.

- 3.1 Artikli 5 lõiget 3 kui erandit tuleb nagu kõiki teisi erandeid tõlgendada kitsalt.
- 3.2 Erakorralised asjaolud on vaid need asjaolud, mis on mittekorralised (Euroopa Kohus, [C-12/11], punkt 29). **[lk 3]**
- 3.3 Põhjenduse 14 loetelu ei saa automaatselt kasutada erakorralise asjaolu tuvastamiseks, vaid hinnata tuleb iga üksikjuhtumit (Euroopa Kohus, C-549/07).
- 3.4 Sõna „mittekorraline“ Euroopa Kohtu praktika tähenduses ei ole samaväärne sõnadega „ettenägematu“, „mittesüüline“, „vältimatu“, „ebatavaline“ või „ei ole vastutusega hõlmatud“.
- 3.5 Erakorraline asjaolu määruse [nr 261/2004] artikli 5 lõike 3 tähenduses on ainult asjaolu, mis ei ole omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele **ja** mis oma olemusest või päritolust tulenevalt väljub tema tegeliku kontrolli alt (Euroopa Kohus, C-549/07 ja C-257/14).
- 3.6 Erakorraline asjaolu pole mitte iga sündmus, mis on lennuettevõtja jaoks vältimatu, vaid üksnes selline sündmus, mis ulatub kaugemale lennuliikluses tavalisest ja ettenähtavast [...].
- 3.7 Lennu väljumist ajutiselt takistavad ebasoodsad ilmaolud ei ole alati erakorralised asjaolud, vaid on seda üksnes teataval konkreetsel juhul [...].

4. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu järelused mõiste „erakorraline asjaolu“ tõlgendamisel olukorras, kus stardiloo andmine hilineb halbade ilmaolude tõttu

Mõiste „erakorraline asjaolu“ tõlgendamist puudutavate punktis 3 viidatud põhimõtete alusel teeb eelotsusetaotluse esitanud kohus järgmised lisajäreldused.

4.1

Olukord, kus lennuliikluse korraldaja annab stardiloo hilinemisega, ei ole *per se* erakorraline asjaolu, sest viivitused lennuliikluse korraldajalt stardiloo saamisel ehk niinimetatud teenindusaegade muutmine ei ole lennuliikluses „mittekorraline“ sündmus, vaid kuulub rahvusvahelise lennuliikluse tavapäraustes tingimustes tavalise ja ettenähtava tegevuse hulka. Nimetatud sündmus on omane lennuettevõtja tavapärasele tegevusele. **[lk 4]**

Esimese astme kohtute praktikas ei peeta kohtuvaidlustes mittekorraliseks olukorda, kus lennuettevõtja tugineb sellele, et lennuliikluse korraldaja on teenindusaegu muutnud, see ei ulatu kaugemale korraliselt ette tulevat

sündmustest, vaid esineb korrapäraselt ja sageli, mistõttu saab tõsiasjast, et selline olukord pole mittekorraline, lähtuda kui kohtule teadaolevast.

Kui ei saa eeldada, et kohtule teadaolevalt on olukord, kus lennuliikluse korraldaja on teenindusaegu muutnud, korraline, tavaline ja ettenähtav, siis tuleb seda kohtumenetluses tõendada eksperdiarvamusega. Asjaolu, mis esineb rahvusvahelises lennuliikluses just korrapäraselt, mitte aga äärmiselt harva, ei saa olla mittekorraline asjaolu.

4.2

Olukorda, kus lennuliikluse korraldaja on teenindusaegu muutnud, saab pidada erakorraliseks asjaoluks määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses ainult juhul, kui see on omakorda tingitud erakorralisest asjaolust artikli 5 lõike 3 sätte tähenduses. Kui teenindusaegade muutmise põhjus on näiteks asjaomases lennujaamas toimunud lennuõnnetus, mille tõttu tuli üks lennurada mitmeks tunniks sulgeda, või terroriähvardus, mille tõttu tuli lennuliiklus mitmeks tunniks peatada, siis on kõnealune muutmine tingitud erakorralisest asjaolust. Kui aga teenindusaegade muutmine on põhjustanud asjaolu, mis pole erakorraline, nagu Hamburgis talvehommikul külmakraadide tõttu lennuraja või kandepindade jäätumine, siis ei ole kõnealune muutmine erakorraline asjaolu.

4.3

Ebasoodsad ilmaolud teenindusaegade muutmise põhjusena on erakorraline asjaolu määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses ainult juhul, kui ebasoodsad ilmaolud omakorda osutuvad erakorraliseks asjaoluks, see tähendab kui ebasoodsad ilmaolud on asjaomases kohas ja asjaomasel ajal omakorda „mittekorralised“ ega ole selles kohas ja sellel ajal „tavalised ja ettenähtavad [lk 5] ilmaolud“, vaid „ulatuvad nendest kaugemale“. Ebasoodsad ilmaolud, mis ei ole asjaomases kohas ja asjaomasel ajal mittekorralised ega ulatu kaugemale selles kohas ja sellel ajal tavalisest ja ettenähtavast, on sündmus, mis on omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele lennuliikluse tavapäraustes tingimustes.

5. Eelotsuse küsimused Euroopa Kohtule

Lennuettevõtjad ei nõustu punktis 4 kajastatud eelotsusetaotluse esitanud kohtu tõlgendusega ja on seda korduvalt vaidlustanud, mis viitab asjaomastele õigusküsimustele kogu Euroopa ulatuses; seetõttu palub eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtul vastata järgmistele küsimustele.

5.1

Kas olukord, kus lennuliikluse korraldaja on andnud stardiloo hilinemisega, on *per se* erakorraline asjaolu määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses või tuleb seda eitada põhjusel, et lennuliikluse korraldajalt stardiloo saamine hilinemisega ehk niinimetatud teenindusaegade muutmine ei ole lennuliikluses

„mittekorriline“ sündmus, vaid on rahvusvahelise lennuliikluse tavapära-
stes tingimustes tavaline ja ettenähtav sündmus, kuna tegemist on sündmusega, mis on
omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele?

5.2

Kas olukord, kus lennuliikluse korraldaja on teenindusaegu muutnud, ei ole
kohtule juba teadaolevalt rahvusvahelises lennuliikluses mittekorriline Euroopa
Kohtu praktika tähenduses, vaid see on lennuliikluse korriline, tavaline ja
ettenähtav kõrvalnähtus, või tuleb seda kohtumenetluses tõendada
ekspertiirvamusega ja see oleks tõendatud vaid juhul, kui teenindusaegade
muutmist tuleks rahvusvahelises lennuliikluses ette äärmiselt harva, mitte aga
korrapäraselt?

5.3

Kas olukord, kus lennuliikluse korraldaja on teenindusaegu muutnud, on
erakorraline asjaolu määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses ainult juhul,
kui see on tingitud asjaolust, mis on omakorda erakorraline artikli 5 lõike 3
tähenduses, näiteks õnnetusjuhtumist või terroriähvardusest, mitte aga [lk 6] sellel
ajal ja selles kohas tavalistest ilmaoludest, mis lennuliiklust ajutiselt mõjutavad?

5.4

Kas ebasoodsad ilmaolud teenindusaegade muutmise põhjusena on erakorraline
asjaolu määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses eelkõige ainult juhul, kui
ebasoodsad ilmaolud on omakorda erakorraline asjaolu, see tähendab kui
ebasoodsad ilmaolud on asjaomases kohas ja asjaomasel ajal omakorda
„mittekorrilised“ ega ole selles kohas ja sellel ajal „tavalised ja ettenähtavad
ilmaolud“, vaid „ulatuvad nendest kaugemale“?

Kas ebasoodsad ilmaolud, mis ei ole asjaomases kohas ja asjaomasel ajal
mittekorrilised ega ulatu kaugemale selles kohas ja sellel ajal tavalisest ja
ettenähtavast, on sündmus, mis on omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele
tegevusele lennuliikluse tavapära-
stes tingimustes tõlgenduses, mille on määruse
nr 261/2004 artikli 5 lõikele 3 andnud Euroopa Kohus?

[...]