

**Kohtuasi C-388/22**

**Eelotsusetaotlus**

**Saabumise kuupäev:**

14. juuni 2022

**Eelotsusetaotluse esitanud kohus:**

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

**Eelotsusetaotluse kuupäev:**

3. juuni 2022

**Hageja:**

flightright GmbH

**Kostja:**

Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP)

---

**Amtsgericht Frankfurt am Main**

Frankfurt, 3. juuni 2022

[...]

**Kohtumäärus**

Kohtuasjas

Flightright GmbH, [...]

hageja

[...]

*versus*

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco [...]

kostja

[...]

tehakse järgmine **k o h t u m ä ä r u s** :

**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 kindlaks 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.**

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

Nõude loovutajal oli kinnitatud broneeringu kostja kui tegutseva lennuettevõtja lennule. Lend TP118 Porto Alegrest Lissaboni, millele järgnes lend LH1167 Frankfurti, pidi väljuma 9. märtsil 2017 kell 21.10. Teine lend pidi väljuma 10. märtsil 2017 kell 12.05 ja saabuma kell 16.10. Lend TP118 tühistati. Nõude loovutaja paigutati lendudele, mis toimusid 10./11. märtsil 2017, ja ta saabus Frankfurti rohkem kui 27tunnise hilinemisega.

Kostja väidab, et tühistamine tulenes sellest, et vaidlusaluse lennu TP118 jaoks ette nähtud lennuk ei saanud Porto Alegres maanduda. Selle põhjus oli 9. märtsil 2017 esinenud äike, mis ei lubanud maanduda ja mille tõttu suunati lennuk Curitibasse. Esimesel maandumiskatsel olid äikesepilved vahetult lennuraja lähenemisalas, teisel katsel ei antud üldse maandumisluba. See põhjustas lennumeeskonna tööaja ületamise, mistõttu lõpetas lennumeeskond lennu Porto Alegresse alles järgmisel päeval. Porto Alegres ei olnud kostjal asenduslennukit. Kostja väitel broneeriti nõude loovutaja ümber varaseimale ja kiireimale võimalikule lennule, mille vastu esitas hageja mitteteadmise vastuväite.

Hageja väidab, et alates kell 23 oleks maandumine võimalik olnud.

## II.

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

Hagi on põhjendatud, kui juba kostja märkustest ei nähtu erakorralise asjaolu olemasolu.

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 omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad oma olemuselt või päritolult 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 [...]. 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). Esialgu piisab järelikult sellest, et ilmaolud 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. Ilmaolud avaldavad alati mõju; need muutuvad pidevalt ja mõnikord on need just sellised, et lendu ei saa või enam ei saa (ohutult) teha. Viimati nimetatu põhineb lennuliikluse regulatsioonidel. Lendude toimumist juhitakse pidevalt; lende saab üldse teha alles siis, kui selleks antakse luba. Lennuliikluse korraldamist käsitlevaid otsuseid, mis mõjutavad kehtivaid lennuplane, tehakse pidevalt, olgu selle põhjuseks ilmaolud, tõrked 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 peaks määruse artikli 5 lõike 3 sõnastuse kohaselt olema ilmaolud või kõnealune otsus oma olemuselt erakorralised.

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. Lennuettevõtja teeb teadlikult lennu, mille puhul on lennu tegemiseks sobimatute ilmaolude esinemise oht suurem, kui näiteks sellise tuulenihke tõttu esineb lennu teostamisel tegelikult ebatavaline olukord.

Samamoodi on küsitav pidada erakorraliseks asjaoluks lennuliikluse korraldamist käsitlevaid otsuseid, kui teenindusajad määratakse näiteks lennuliinil tekkinud üldise ülekoormuse tagajärjel. Lennuliinil esinevat ülekoormust saab käsitada lennuliikluse „tavalise“ tõi rkena, millega tuleb üldiselt arvestada samamoodi nagu ummikuga kiirteel. See on nii vähemasti sellises õhuruumis nagu Euroopa õhuruum, kus lennuliiklus oli koroonapandeemia eelsel ajavahemikul 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. Käesoleval juhul ei ole tõendatud ja ei ole ilmselge, et Porto Alegres märtsis esinev äike ja sellega seoses tehtud otsused, mis käsitlevad lennuliikluse korraldamist, oleksid oma olemuselt erakorralised, mistõttu on kaheldav, kas ilmaolud ja maandumisloa andmata jätmine on oma

olemuselt erakorralised ja kas ei ole pigem alust eeldada, et sellises olukorras nagu kostja olev 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 täidetus 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 selle alusel, millisel kujul asjaolud konkreetsel juhul esinesid.

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 punkt 26 jj). Lennuki puudulikust hooldusest tingitud tehniliste probleemide lahendamine on omane lennuettevõtja tavapärasele tegevusele (punkt 24). Teisiti on asi näiteks siis, kui 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 väljusid lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt ja – mis tuleb välja selgitada eelotsusetaotlusega – ei olnud omased tema tavapärasele tegevusele.

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 sellistes piirkondades või ajavahemikel, mil esinevad eriomased ilmastikutingimused, peab arvestama sellega, et asjaolud, millega ta silmitsi seisab, ei ole siis enam erakorralised [...].

Lennuliikluse korraldamist käsitlevate otsuste puhul võiks määrav olla nende tegemise alus, nimelt see, kas reguleerimismeetme alus oli oma olemuselt erakorraline [...]. 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 jõukohane.

2. Nagu eespool märgitud, ei ole käesoleval juhul tõendatud ja ei ole ilmselge, et Porto Alegres märtsis esinev äike ja sellega seoses tehtud otsused, mis käsitlevad lennuliikluse korraldamist, oleksid oma olemuselt erakorralised. Järelikult saab kostja erakorralisele asjaolule määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses tugineda vaid siis, kui see asjaolu ei ole määrav.

[...]

TÖÖDOKUMENT