

Kohtuasi C-411/23

Eelotsusetaotluse kokkuvõte vastavalt Euroopa Kohtu kodukorra artikli 98 lõikele 1

Saabumise kuupäev:

3. juuli 2023

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Sąd Okręgowy w Warszawie (Poola)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

26. mai 2023

Hageja:

D. S.A.

Kostja:

P. S.A.

Põhikohtuasja ese

Nõue määruse nr 261/2004 artikli 7 alusel 600 euro suuruse hüvitise saamiseks lennu rohkem kui kolmetunnise hilinemise eest

Eelotsuse küsimuste ese ja õiguslik alus

Mõistete „erakorralised asjaolud“ ja „ettenägematud vajakajäämised“ tõlgendamine seoses lennu hilinemisega lennuki mootori konstruktsioonidefektide ilmnemise tõttu, mille võimalikust esinemisest oli lennuettevõtjat hoiatatud – Ennetusmeetmete ulatus, mida lennuettevõtja peab võtma „kõikide vajalike meetmete“ raames, et vabaneda lennu hilinemise eest hüvitise maksmise kohustusest – Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 267.

Eelotsuse küsimused

1. Kas tootja poolt avalikustatud lennuki mootori konstruktsioonidefekt kujutab endast „erakorralist asjaolu“ ja kuulub mõiste „ettenägematud

vajakajäämised“ alla 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, põhjenduste 14 ja 15 tähenduses, kui lennuettevõtja oli võimalikust konstruktsioonidefektist teadlik mitu kuud enne lendu?

2. Kui esimeses eelotsuse küsimuses nimetatud mootori konstruktsioonidefekt kujutab endast „erakorralist asjaolu“ 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, põhjenduste 14 ja 15 tähenduses, siis kas põhjenduses 14 ja artikli 5 lõikes 1 nimetatud „kõigi vajalike meetmete“ võtmise raames tuleb eeldada, et arvestades lennuki mootori konstruktsioonidefekti tõenäolist ilmnemist, võtaks lennuettevõtja asenduslennukite valmisoleku tagamiseks ennetavaid meetmeid määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, et vabaneda selle määruse artikli 5 lõike 1 punktis c ja artikli 7 lõikes 1 ette nähtud hüvitise maksmise kohustusest?

Viidatud liidu õigusnormid

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrus (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 – põhjendused 14 ja 15, artikli 5 lõiked 1 ja 3 ning artikkel 7.

Viidatud liidu kohtupraktika

Eelotsusetaotluse esitanud kohus viitab või osutab järgmistele Euroopa Kohtu otsustele:

- 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punktid 21, 23, 24, 25 ja 26;
- 19. novembri 2009. aasta kohtuotsus Sturgeon jt, C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, punktid 61 ja 69;
- 12. mai 2011. aasta kohtuotsus Eglītis ja Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, punktid 25 ja 30;
- 31. jaanuari 2013. aasta kohtuotsus McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punktid 29 ja 38;

- 17. septembri 2015. aasta kohtuotsus van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punktid 36, 37, 38, 41 ja 43;
- 4. mai 2017. aasta kohtuotsus Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punktid 20, 21, 22, 28 ja 29;
- 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288;
- 12. märtsi 2020. aasta kohtuotsus Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, resolutsiooni punkt 2;
- 23. märtsi 2021. aasta kohtuotsus Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 22.

Lisaks tsiteerib eelotsusetaotluse esitanud kohus kohtujurist L. Medina ettepanekut liidetud kohtuasjades TAP Portugal (teise piloodi surm), C-156/22–C-158/22, EU:C:2023:91, punktid 30, 46 ja 58.

Asjaolude ja menetluse lühiülevaade

- 1 J. D. (reisija) sõlmis 2. juulil 2018 P. S.A.-ga (lennuettevõtja) veolepingu marsruudil K.–C. [Kraków–Chicago]. Lepingu esemeks olev lend toimus samal päeval. Kõnealune lend hilines, mille tulemusena jõudis reisija sihtkohta rohkem kui kolm tundi pärast kavandatud saabumisaega. 18. juulil 2018 sõlmisid J. D. kui nõude loovutaja ja P.[R] S.A. kui nõude omandaja nõude loovutamise lepingu, mille alusel loovutas reisija nõude omandajale oma lennu hilinemisest tuleneva nõude. Oma 29. märtsil 2019 esitatud hagi palus D. S.A. (endine P.[R] S.A.) mõista lennuettevõtjalt välja 600 eurot koos seadusjärgse viivisega kuni nõude tasumiseni.
- 2 Vastuses hagile palus kostjaks olev lennuettevõtja jätta hagi rahuldamata. Lennuettevõtja tunnistas, et kõnealune lend hilines. Ta selgitas, et transatlantilisi lende sooritavatele lennukitele paigaldatud R. kaubamärgi mootoritel oli ilmnenud konstruktsioonidefekte, aga kuna ta oli võtnud meetmeid, et vähendada tõrkeid regulaarlendude ajal, on ta vabastatud vastutusest kõnealuse lennu hilinemise eest.
- 3 Kostjaks olev lennuettevõtja sai 2018. aasta aprillis mootorite tootjalt R.-ilt teavet, mis seoses B. lennukitele paigaldatud mootorite projekteerimisvea ilmnemisega, kehtestas nende lennukite kasutamisele mitmeid piiranguid. Viga puudutas kompressorilabasid. 2. juulil 2018 kõnealust lendu sooritama pidanud lennuki seiresüsteem tuvastas 28. juunil 2018 lennu ajal häireid mootori töös. Pärast mootori seiskumise tuvastamist kontrolliti kompressorit visuaalselt ja boroskoobiga. Mootor tunnistati rikkis olevaks, see demonteeriti ja saadeti remonti. Kuna töökorras varumootoreid ei olnud saadaval – mis oli üleilmne probleem, kuna tootja ei tootnud piisaval hulgal varumootoreid –, oli mootori väljavahetamine võimalik alles 5. juulil 2018 ja lennuk võeti taas kasutusse 7. juulil 2018.

- 4 Eespool kirjeldatud asjaolude tõttu otsustas kostjaks olev lennuettevõtja sooritada kõnealuse lennu teise, töökorras oleva lennukiga, mis saabus C. lennujaama hilinemisega lennuplaani ootamatu muudatuse tõttu. Seetõttu hilines kõnealune lend rohkem kui kolm tundi.
- 5 Alates 2018. aasta aprillist, mil ilmnis kõnealune mootorite projekteerimisviga, võttis kostjaks olev lennuettevõtja korduvalt ühendust teiste lennuettevõtjatega, et liisida lisalennukeid.
- 6 Esimese astme kohus jättis 3. detsembri 2021. aasta kohtuotsusega hagi rahuldamata, kuna leidis, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikes 3 osutatud asjaolude esinemine oli tõendatud, ning viitas sellega seoses eespool punktides 3 ja 5 märgitud asjaoludele, rõhutades eelkõige, et kõnealuse lennu hilinemise otsene põhjus oli mootori tootmisdefekt ning kostjaks olev lennuettevõtja oli võtnud kõik võimalikud meetmed asenduslennuki korraldamiseks.
- 7 Esimese astme kohus märkis selles kontekstis, et lennuki tehaseriket ei saa pidada tüüpiliseks rikkeks, mille oleks pidanud varem avastama, ega ka lennuki käitamisest tingitud rikkeks. Defekti ilmumist ei olnud võimalik ette näha, see mõjutas lennuohutust ja see tuli ilmsiks ootamatult lennuki igapäevasel käitamisel. Kõnealuse kohtu hinnangul käitus lennuettevõtja asjakohaselt ja professionaalselt, järgides mootoritootjalt saadud soovitusi, ning tõendas, et lennukit hooldati vastavalt nõutavale hooldusprogrammile.
- 8 Esimese astme kohus nõustus väitega, et kostjaks olev lennuettevõtja ei saanud tekkinud probleemi lahendada, kuna see oli üleilmne ja lennukipargi võimalik kahekordistamine või mitme varulennuki omamine toonuks kaasa ettevõtte maksejõuetuse. Mootoritootja ei suutnud tootmisvõimsuse puudumise tõttu kõigi lennuettevõtjate kõiki rikkis mootoreid välja vahetada, lennuettevõtjal ei olnud aga piisavalt aega kogu ühenduste võrgustiku ümberkorraldamiseks.
- 9 Hageja D. S.A. esitas 3. detsembri 2021. aasta kohtuotsuse peale apellatsioonkaebuse, milles heitis ette faktiviga, seades kahtluse alla selle, et kõnealuse lennu hilinemise otsene põhjus oli erakorraline asjaolu, mis seisnes mootori konstruktsioonidefektis; et kostjaks olev lennuettevõtja oli võtnud kõik vajalikud meetmed lennu hilinemise vältimiseks; et probleem R. mootoriga oli 2018. aastal uus probleem, mis ei olnud veel lennuettevõtjale teada ning et kostjal ei olnud piisavalt aega kogu ühenduste võrgustiku ümberkorraldamiseks. D. S.A. arvates ei esinenud erakorralisi asjaolusid, mis vabastaksid lennuettevõtja vastutusest lennu pikaajalise hilinemise eest.

Eelotsusetaotluse põhjenduse lühikokkuvõte

- 10 Vaidlus puudutab küsimust, kuidas tõlgendada mõisteid „erakorralised asjaolud“ ja „ettenägematud vajakajäämised“ määruse nr 261/2004 põhjenduste 14 ja 15 tähenduses, lennukimootori üleilmse projekteerimisvea kontekstis. Eelotsusetaotluse esitanud kohus viitab Euroopa Kohtu praktikale, tsiteerides

kohtuotsust C-315/15 (punkt 20), mille kohaselt on lennuettevõtja vabastatud kohustusest maksta reisijatele hüvitist vastavalt selle määruse 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.

- 11 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib muu hulgas kohtuotsusele C-257/14 (punktid 36 ja 38) viidates, et teatud tehnilised probleemid võivad kujutada endast selliseid erakorralisi asjaolusid, näiteks kui asjaomase lennuettevõtja lennukipargi moodustavate lennukite tootja annab teada, et need lennukid – olgugi et juba kasutuses – on varjatud tootmisdefektiga, mis mõjutab lennuohutust. Seega võib õhusõiduki tehnilisi probleeme liigitada ettenägematuteks lennuohutusega seotud vajakajäämisteks, kui need on käsitatavad sündmustena, mis ei ole oma olemuselt või päritolult omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad tema tegeliku kontrolli alt.
- 12 Kõnealusel juhul on varjatud mootoridefekt lennuettevõtja seisukohast väline sündmus. Kahtlusi on aga selles, kas mõistete „erakorraline asjaolu“ ja „ettenägematud vajakajäämised“ ulatus hõlmab ka sellist tootmisdefekti, mille esinemisest on nii-öelda teatatud ja mis oli seega teatud mõttes ettenähtav. Selle eeltingimuse hindamiseks on seega vaja hinnata, kui tõenäoline on see, et lennuettevõtja võis ette näha kõnealuse varjatud mootoridefekti esinemist ja ilmsiks tulemist ning selle sündmuse tagajärgi.
- 13 Käesolevas kohtuasjas on tegemist mootori tootmisdefektiga, mille tootja oli avalikustanud. 2018. aasta aprillis sai lennuettevõtja mootoritootjalt teavet mootorite projekteerimisvea avastamise kohta. Defekt ei pruukinud siiski ilmned, kuna mitte iga kontrolli käigus ei tuvastatud kompressorilaba pragunemist. Tootja ei soovitanud kõikidele lennukitele viivitamatult lennukeeldu kehtestada ega märkinud ka, et lennukid ei olnud lennukõlblikud. Vaidlusalune lend toimus 2. juulil 2018 ja sel päeval lendu sooritama pidanud konkreetse lennukil avastati defekt 28. juunil 2018. Seetõttu on vaja kindlaks teha, kas niisugune defekt väljus prognoositavuse seisukohast lennuettevõtja kontrolli alt. Võis vaid oletada, et teatud protsendil mootoritest ilmneb defekt, mis välistab nende kasutamise. Siiski ei olnud võimalik tegelikult ette näha, kas konkreetse juhul defekt esines.
- 14 Tuleb märkida, et lennuettevõtjad peavad oma tegevuses järgima rangeid tehnilisi ja haldusprotseduure. Sama kehtib ka lennukite tehniliste probleemide puhul, olenemata nende põhjustest. Lennuettevõtjal peab olema selleks asjakohane menetluskord või selle puudumisel – näiteks konkreetse sündmuse eripära tõttu – peab ta võtma kõik vajalikud, võimalikud ja mõistlikud meetmed, et hoida ära sündmus, mis võib viia lennu hilinemise või tühistamiseni.
- 15 Kõnealuse juhtumi puhul on sellest korrast kinni peetud. Tootja, kes avastas mootoridefekti, soovitas kasutajatel läbi viia kontrollid. Defekt küll võis, kuid ei pruukinud kontrolli käigus ilmsiks tulla. Lennuettevõtja tegi vajalikud tehnilised ülevaatused ning mootoririke oli kahtlemata temast sõltumatu sündmus, mille üle

tal puudus kontroll. Teisisõnu, isegi konkreetse korra kohaldamine ja vajalike meetmete võtmine ei oleks taganud kontrolli kõnealuse sündmuse üle.

- 16 Sellest tulenevalt on vaja täiendavalt tõlgendada mõisteid „erakorralised asjaolud“ ja „ettenägematud vajakajäämised“ ning hinnata, kas need mõisted hõlmavad mootori konstruktsioonidefekte, mille tootja oli avalikustanud ja mis võisid olla ettenähtavad, st mingil määral „eeldatavad“ või mille esinemise tõenäosust oli võimalik ette näha, kuid see ei tähenda siiski, et lennuettevõtjal oli võimalik sündmust kontrollida.
- 17 Mis puudutab mõistet „kõik vajalikud meetmed“, siis selle kohta märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtu otsusele C-315/15 (punkt 28) viidates, et erakorralistele asjaoludele tugineda sooviv lennuettevõtja peab tõendama, et neid asjaolusid ei oleks mingil moel saanud vältida olukorrale vastavate meetmetega, see tähendab meetmetega, mis erakorraliste asjaolude ilmnemise hetkel vastasid muu hulgas asjaomasele lennuettevõtjale tehniliselt ja majanduslikult vastuvõetavatele tingimustele.
- 18 Käesolevas kohtuasjas puudutab arutatav küsimus seda, milliseid ennetusmeetmeid peab lennuettevõtja võtma, et neid saaks pidada vajalikeks.
- 19 Tehaseriket ei saa pidada tüüpiliseks rikkeks, mida on lihtne avastada varem, enne lendu. Võttes siiski arvesse mootoritootja esitatud teavet, oli sellist riket võimalik käesoleval juhul ette näha. Võib analüüsida, kas lennuettevõtja ei peaks sellisel juhul proovima (veel töökorras) mootorit välja vahetada või ei tohiks lennukit kasutada enne, kui tootja ei ole lahendanud mootori remondi või uue mootori tarnimisega seotud probleeme. Siinkohal tuleb meeles pidada, et selle konkreetse lennuki varumootor saadi juba 5. juulil 2018 ja lennuk võeti taas kasutusse 7. juulil 2018 ehk kaheksa päeva pärast mootoridefekti avastamist.
- 20 Seetõttu tuleb analüüsida, kas lennuettevõtja oleks olukorda alates 2018. aasta aprillist teades pidanud koostama tagavaraplaani ja korraldama asenduslennukid. Esmapilgul näib, et lennuettevõtjal oli ajavahemikul aprillist juuli alguseni küllalt aega võtta kõik vajalikud ja mõistlikud meetmed lennu hilinemise või tühistamise olukorra kõrvaldamiseks, kuna tal oli võimalik ette näha, et mootori tehniline rike mõjutab ka tema lennukeid. Lennuettevõtja sai sel ajal hinnata, kui palju asenduslennukeid võiks olla vaja, et tegeleda võimalike tehniliste riketega, ja otsustada, kas osta või liisida need lennukid teistelt lennuettevõtjatelt.
- 21 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib Euroopa Kohtu otsusele C-315/15 (punkt 29) viidates, et lennuettevõtjalt ei saa siiski eeldada tema ettevõtte suutlikkusele vastuvõetamatuid ohverdusi, milleks võib olla igal hetkel saadaval oleva asenduslennuki tagamine. Käesolevas kohtuasjas oli kostja siiski alates 2018. aasta aprillist teadlik mootoririkke ilmnemise võimalusest. Alates aprillist oli ta lennuki rentimiseks pöördunud kaheksa lennuettevõtja poole. D. S.A. väidab aga, et ainuüksi Euroopa lennuettevõtjatel on 471 lennukit, mis võiksid asjaomaseid lennukeid asendada, ning et kostja ei pöördunud vähemalt 18

lennuettevõtja poole, sealhulgas ettevõtjate poole, kes osutavad „wet lease“ tüüpi teenuseid, st rendivad lennukeid koos meeskonna ja pardateenindusega. Kostjaks olev lennuettevõtja kinnitas, et ta on alates 7. septembrist 2018 pidevalt liisinud ühte lennukit ja et 2018. aasta augustis sõlmis ta kaks liisingulepingut.

- 22 D. S.A. meelest annavad need asjaolud tunnistust venitamisest, mille eesmärk ei olnud lennukite tegelik rentimine, samal ajal kui lennuettevõtjate tänapäevane praktika on varulennukite ülalpidamine rikete esinemise ja asenduslennukite saatmise vajaduse puhuks. Kostjaks olev lennuettevõtja väidab omakorda, et temalt ei oleks mõistlik nõuda, et tal oleks pidevalt „varus“ täismeeskonnaga lennukid, mis saaksid kavandatud lende ootamatutes ja ettenägematutes olukordades sooritada, kuna lennukite liisimise ja ülalpidamise kulu on suur. Niisugused tagavaremeetmed mõjutaksid kindlasti ka pakutavate teenuste hinda.

TÖÖDOKUMENT