

Kohtuasi C-385/23**Eelotsusetaotlus****Saabumise kuupäev:**

22. juuni 2023

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Korkein oikeus (Soome kõrgeim kohus)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

22. juuni 2023

Hageja:

Reisija A

Kostja:

Finnair Oyj

KORKEIN OIKEUS**KOHTUMÄÄRUS**

[...]

KUUPÄEV

[...]

22. juuni 2023

HAGEJA: Reisija A

KOSTJA: Finnair Oyj

ESE: teenuse osutamise lepingut puudutav vaidlus

KORKEIN OIKEUSE (SOOME KÕRGEIM KOHUS) OTSUS*Menetluse ese*

- 1 Kohtuasi puudutab Euroopa Parlamendi ja nõukogu 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 (ELT 2004, L 46, lk 1; parandus ELT 2018, L 155, lk 35), artikli 5 lõike 3 tõlgendamist. Tuleb otsustada, kas lennuettevõtja on kohustatud maksma reisijale määruse nr 261/2004 artiklis 7 sätestatud kindlasummalist hüvitist või oli tegemist erakorralise asjaoluga määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses, mis vabastab hüvitise maksmise kohustusest ja mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed.

Määrava tähtsusega asjaolud

- 2 Reisija A broneeris 25. märtsil 2016 Finnair Oyj lennu Helsingist Bangkoki. Lend pidi toimuma 5,5 kuud kasutusel olnud lennukiga Airbus A350. Kütusepaagi täitmisel tekkis lennuki kütusekoguse mõõtmise süsteemis vahetult enne õhikutõusmist rike. Viga peeti lennuohutuse seisukohast nii oluliseks, et lend kõnealuse lennukiga tühistati ja see toimus 26. märtsil 2016 ettevõtja asenduslennukiga. Lend jõudis sihtkohta umbes 20-tunnise hilinemisega.
- 3 Kasutatud lennukitüüp oli uus ja viga ei olnud teada enne kõnealust sündmust, mille käigus esines rike maailmas esimest korda. Seega ei olnud ei lennukitootja ega lennuohutusasutus sellest veast teatanud. Rikke põhjuse väljaselgitamiseks alustati viivitamata uurimist. Viga kõrvaldati umbes ühe päeva pärast, tühjendades selleks kütusepaak ja täites see uuesti kütusega, mille järel oli lennuk taas lennukõlblik. Lennukitootja läbiviidud hilisem uurimine näitas, et kõnealuse kütusekoguse mõõtmise süsteemi rikke põhjustas varjatud konstruktsiooniviga, mis mõjutas kõiki seda tüüpi lennukid.
- 4 Kõnealust tüüpi lennukid jätkasid lendamist mitu kuud, enne kui 2017. aasta veebruaris tehtud tarkvarauuendusega kõrvaldati viga lõplikult. Sellest ajast saadik ei ole Airbus A350 puhul selliseid rikkeid esinenud.

Kohtumenetlus

- 5 Reisija A esitas Käräjäoikeusele (esimese astme kohus, Soome) hagi Finnair Oyj vastu 600 euro suuruse kindlasummalise hüvitise saamiseks määruse nr 261/2004 alusel. Finnair Oyj vaidles sellele hagile vastu. Ta väitis, et tegemist oli varjatud konstruktsiooniveaga, mis kujutas endast lennuettevõtja jaoks erakorralist asjaolu nimetatud määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses. Lisaks oli ta kasutusele võtnud kõik vajalikud meetmed.
- 6 Käräjäoikeus (esimese astme kohus) leidis, et Finnair Oyj oleks pidanud arvestama, et uue lennukitüübi kasutusele võtmisel tekib selline remondivajadus nagu käesoleval juhul, mida on konstruktsiooni- ja tootmisvigade tõttu raske prognoosida. Sellised tõrked on lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omased ja ainuüksi asjaolu, et lennukitootja ei andnud lennuettevõtjale juhiseid, kuidas uue lennukitüübi puhul sellise tõrke korral tegutseda, ei muutnud seda juhtumit erandlikuks. Käräjäoikeus (esimese astme kohus) rahuldab hagi.

- 7 Finnair Oyj esitas Käräjäoikeuse (esimese astme kohus) otsuse peale apellatsioonkaebuse Hovioikeusele (apellatsioonikohus, Soome). Hovioikeus (apellatsioonikohus) leidis, et tegemist oli ettenägematu lennuohutusega seotud vajakajäämisega. Nimetatud kohtu hinnangul ei kuulunud rike Finnair Oyj tavapärase tegevuse hulka ega allunud selle olemuse või päritolu tõttu tema tegelikule kontrollile, mistõttu oli tegemist erakorralise asjaoluga. Hovioikeus (apellatsioonikohus) vabastas Finnair Oyj kohustusest maksta A-le lennu hilinemise tõttu hüvitist.
- 8 Korkein oikeus (Soome kõrgeim kohus) võttis A edasikaebuse menetlusse. A esitas Korkein oikeusele (Soome kõrgeim kohus) uuesti oma hüvitisnõude ja Finnair Oyj taotles selle rahuldamata jätmist.

Kohaldatavad õigusnormid

- 9 Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c kohaselt on reisijatel teatud eranditega õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist artikli 7 kohaselt. Määruse artikli 5 lõike 3 kohaselt ei ole tegutsev lennuettevõtja kohustatud maksma hüvitist vastavalt artiklile 7, kui ta suudab tõendada, et tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed.
- 10 Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt tuleb selle määruse artiklis 7 ette nähtud hüvitise saamise õiguse kohaldamise eesmärgil võrdsustada reisijad, kelle lend hilineb kolm tundi või rohkem, tühistatud lendude reisijatega (19. novembri 2009. aasta kohtuotsus Sturgeon jt, C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 69).
- 11 Mõistet „erakorralised asjaolud“ ei ole määruses määratletud. Määruse põhjenduses 14 on täpsustatud, et sellised asjaolud võivad eelkõige esineda poliitiliselt ebastabiilsetes oludes, asjaomase lennu tegemiseks sobimatute ilmastikutingimuste tõttu, turvalisuse ohu, ettenägematute lennuohutusega seotud vajakajäämistega ning streikide korral, mis mõjutavad tegutseva lennuettevõtja toimimist.

Eelotsusetaotluse vajalikkus

- 12 Korkein oikeuse (Soome kõrgeim kohus) menetluses olevas tsiviilasjas on põhjendatud otsuse tegemiseks vaja tõlgendada määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 seoses tingimustega, mille esinemise korral võib varjatud konstruktsiooniviga käsitada erakorralise asjaoluna. Kohtuasjas toodi esile, et ka teiste Euroopa Liidu liikmesriikide kohtud on teinud otsuseid samast puudusest põhjustatud lennu hilinemise eest hüvitise saamise nõuete kohta.
- 13 Euroopa Kohus on mitmes otsuses väljendanud seisukohta küsimuses, kas tehnilised probleemid kuuluvad erandlike asjaolude hulka. Kohtuotsuses van der Lans (17. septembri 2015. aasta kohtuotsus van der Lans, C-257/14,

EU:C:2015:618) leidis Euroopa Kohus, et õhusõidukite käitamisel on tehniliste probleemide ilmnemine paratamatu kaasnähe, mis tähendab, et lennuettevõtjatel tuleb oma tegevuses selliste probleemidega igapäevaselt tegelda (punkt 37). Kuid on tehnilisi probleeme, mis võivad siiski kuuluda erakorraliste asjaolude alla. See on nii 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 (punkt 38). Kohtuasjas van der Lans pidas Euroopa Kohus asjakohaseks asjaolu, et ei asjaomase lennuettevõtja lennukipargi moodustavate lennukite tootja ega ükski pädev ametiasutus ei olnud teatanud, et mitte üksnes see konkreetne lennuk, vaid ka teised lennukiparki kuuluvad lennukid oleksid varjatud tootmisdefektiga, mis mõjutab lennuohutust (punktid 39 ja 40).

- 14 Hilisemas kohtupraktikas (vt nt 7. juuli 2022. aasta kohtuotsus SATA International – Azores Airlines, C-308/21, EU:C:2022:533, punkt 25) märkis Euroopa Kohus, et mõiste „erakorralised asjaolud“ käsitlemisel tuleb sündmusi, mille päritolu on „ettevõttesisene“, eristada sündmustest, mille päritolu on tegutseva lennuettevõtja suhtes „ettevõtteväline“. Nn ettevõtteväliste sündmuste tähenduses kuuluvad selle mõiste alla sündmused, mis on osaliselt tingitud lennuettevõtja tegevusest ja osaliselt ettevõttevälistest asjaoludest, mis praktikas võivad olla suhteliselt sagedased, kuid mille üle lennuettevõtjal ei ole kontrolli, sest need on tingitud looduslikust asjaolust või kolmanda isiku tegevusest – nagu muu lennuettevõtja või avaliku või erasektori osaleja, kes sekkub lennu- või lennujaama tegevusse.
- 15 Käesoleva kohtuasja hindamisel tekib küsimus, kuidas tuleb tõlgendada eeltoodut, kui lennu hilinemine oli algselt tingitud veast, mis ilmnis esmalt ainult asjaomasel lennukil ning mida ei olnud varem avastanud ei lennukitootja ega pädev ametiasutus, kuid mille tootja liigitas hiljem varjatud konstruktsiooniveaks, mis mõjutab uut lennukitüüpi tervikuna.
- 16 Korkein oikeuse (Soome kõrgeim kohus) hinnangul vajab tõlgendamist, kas niisugust tehnilist probleemi nagu käesolevas asjas, mis esines uuel lennukil, tuleb pidada „ettevõttesiseseks“ või „ettevõtteväliseks“ sündmuseks. Kas sündmust tuleb käsitada „ettevõttevälisena“ üksnes seetõttu, et pärast vea tuvastamist ilmnis, et sama lennuohutust mõjutav varjatud vajakajäämine mõjutas ka teisi asjaomast tüüpi lennukeid? Kas ainuüksi tootja hilisem teavitus, et tegemist on nn tüübiveaga, on piisav, et muuta asjaolud erandlikuks, või tuleb mõiste „kolmanda isiku tegevus“ all mõista pigem teatud tüüpi lennukite ootamatut lennukeeldu?
- 17 Kui sellist defekti nagu käesolevas asjas ei saa pidada erandlikuks asjaoluks üksnes seetõttu, et pärast seda, kui tuvastati lennu toimumist takistanud viga, selgus, et sama varjatud defekt mõjutas ka teisi kõnealuse tüübi lennukeid, tuleb uurida, kas selline defekt, mis esines ühel lennukil ja mis lõpuks kõrvaldati, võib muudel põhjustel kuuluda niisuguste asjaolude hulka. Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktika kohaselt peavad erakorralised asjaolud tehniliste probleemide puhul olema seotud sündmusega, mis vastab kahele kumulatiivsele

tingimusele: esiteks ei tohi sündmus olla omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele. Teiseks peab see oma olemuse või päritolu tõttu väljuma tema tegeliku kontrolli alt (nt 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:77, punkt 23).

- 18 Kohtuotsuses van der Lans (punktid 41 ja 43) märgitakse, et teatavate lennukiosade enneaegne rivist väljalangemine on põhimõtteliselt seotud lennuki väga keerulise töötamissüsteemiga, kusjuures lennuettevõtja käitab lennukit tingimustes, mis on tihti rasked või isegi ekstreemsed. Niisuguses olukorras leitakse, et sellise rikke ennetamine või kõrvaldamine ei ole lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt väljas, sest lennuettevõtja ülesanne on tagada oma majandustegevuses kasutatavate õhusõidukite hooldus ja tõrgeteta funktsioneerimine. Näiteks on ka Finnairi kohtuotsuses märgitud, et lennuki teatavate osade enneaegne või isegi ootamatu rike ei kujuta endast erandlikku asjaolu, kuivõrd see on põhimõtteliselt olemuslikult seotud lennuki operatiivsüsteemiga (vt 12. märtsi 2020. aasta kohtuotsus Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, punkt 41).
- 19 Tekib küsimus, kas eespool esitatud tõlgendus teatavate lennukiosade enneaegse rivist väljalangemise kohta kehtib ka sellise varjatud tootmis- või konstruktsioonivea puhul nagu käesolevas asjas, mis esines esmakordselt uuel lennukitüübil ja mille kõrvaldamiseks oli vaja tarkvara uuendada. Käesoleval juhul erineb viga eespool nimetatud Finnairi kohtuotsuses tootja poolt teavitatud varjatud tootmis- või konstruktsiooniveast (tehniline järelkontroll) selle poolest, et ei tootja ega lennuettevõtja ei teadnud lennu tühistamise ajal, mis oli kõnealuse uue lennukitüübi defekti põhjus ja kuidas seda oleks olnud võimalik kõrvaldada. Teisalt ei ole kohtuasjas esitatud tõendite põhjal ebatavaline, et uut tüüpi lennukil on kasutuselevõtu algfaasis varjatud defektid.

Eelotsuse küsimused

Olles andnud pooltele võimaluse esitada eelotsusetaotluse sisu kohta oma seisukohad, otsustas Korkein oikeus (Soome kõrgeim kohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

1. Kas lennuettevõtja võib tugineda erakorralistele asjaoludele määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses ainuüksi seetõttu, et lennukitootja teavitas varjatud konstruktsiooniveast, mis mõjutab kogu lennukitüübi lennuohutust, kuigi sellest teavitati alles pärast lennu hilinemist või tühistamist?

2. Kui vastus esimesele küsimusele on eitav ja tuleb analüüsida, kas asjaolud on tingitud sündmustest, mis on omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ning mis oma olemuse või päritolu tõttu kuuluvad tema tegeliku kontrolli alla, siis kas Euroopa Kohtu praktika teatavate tehniliste osade puuduste enneaegse ilmumise kohta on kohaldatav niisuguses olukorras, nagu esineb käesolevas asjas, kus ei tootja ega

lennuettevõtja ei teadnud lennu tühistamise ajal, millist laadi on kõnealuse uue lennukitüübi defekt ja kuidas seda on võimalik kõrvaldada?

Pärast eelotsuse saamist teeb Korkein oikeus (Soome kõrgeim kohus) kohtuasjas otsuse.

[...]

TÖÖDOKUMENT