



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kolmas koda)

4. mai 2017*

Eelotsusetaotlus — Lennutransport — Määrus (EÜ) nr 261/2004 — Artikli 5 lõige 3 —
Lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest reisijatele
antav hüvitis — Ulatus — Vabastus hüvitise maksmise kohustusest — Lennuki kokkupõrge linnuga —
Mõiste „erakorralised asjaolud“ — Mõiste „mõistlikud meetmed“ erakorraliste asjaolude või nende
tagajärgede ärahoidmiseks

Kohtuasjas C-315/15,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Obvodní soud pro Prahu 6 (Praha 6 ringkonnakohus, Tšehhi
Vabariik) 28. aprilli 2015. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse
26. juunil 2015, menetluses

Marcela Pešková,

Jiří Peška

versus

Travel Service a.s.,

EUROOPA KOHUS (kolmas koda),

koosseisus: koja president L. Bay Larsen, kohtunikud M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan ja D. Šváby
(ettekandja),

kohtujurist: Y. Bot,

kohtusekretär: ametnik V. Tourrès,

arvestades kirjalikus menetluses ja 13. juuli 2016. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- M. Pešková ja J. Peška, esindaja: *advokát* D. Sekanina,
- Travel Service a.s., esindaja: *advokát* J. Bureš,
- Tšehhi valitsus, esindajad: M. Smolek ja J. Vlácil,
- Saksamaa valitsus, esindaja: M. Kall,

* Kohtumenetluse keel: tšehhi.

— Itaalia valitsus, esindaja: G. Palmieri, keda abistas *avvocato dello Stato* F. Di Matteo,

— Poola valitsus, esindaja: B. Majczyna,

— Euroopa Komisjon, esindajad: K. Simonsson ja P. Ondrusek,

olles 28. juuli 2016. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus puudutab küsimust, kuidas tõlgendada 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 (ELT 2004, L 46, lk 1; ELT eriväljaanne 07/08, lk 10), artikli 5 lõiget 3.
- 2 Taotlus on esitatud Marcela Pešková ja Jiří Peška ning lennuettevõtja Travel Service a.s. vahelises kohtuvaidluses selle üle, et viimane keeldus maksmast hüvitist kõnealustele reisijatele, kelle reis hilines pikaajaliselt.

Õiguslik raamistik

- 3 Määruse nr 261/2004 põhjendustes 1, 7, 14 ja 15 on öeldud järgmist:

„(1) Õhustranspordi valdkonnas ühenduse võetava meetme eesmärk on muu hulgas tagada reisijate kaitstuse kõrge tase. Peale selle tuleks täielikult võtta arvesse kõiki tarbijakaitse üldisi nõudeid.

[...]

(7) Käesoleva määruse tõhusa kohaldamise tagamiseks peaks selles määruses sätestatud kohustuste täitmine jääma tegutsevale lennuettevõtjale, kes teostab või kavatseb teostada lennu, olenemata sellest, kas lennuk kuulub kõnealusele ettevõtjale, on renditud ilma (*dry lease*) või koos meeskonnaga (*wet lease*) või kasutatakse seda muul alusel.

[...]

(14) Montreali konventsiooni alusel tuleks lennuettevõtjate kohustusi piirata või nad nende täitmisest vabastada juhul, kui juhtumi põhjuseks on erakorralised asjaolud, mida ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik sobivad meetmed. Sellised asjaolud võivad eelkõige esineda poliitiliselt ebastabiilsetes oludes, asjaomase lennu tegemiseks sobimatute ilmastikutingimuste tõttu, turvalisuse ohu, ettenägematute lennuohutusega seotud vajakajäämistele ning streikide korral, mis mõjutavad tegutseva lennuettevõtja toimimist.

(15) Erakorralised asjaolud loetakse olemasolevaks, kui lennuliikluse korraldamist käsitleva otsuse mõju konkreetsele lennukile konkreetsetel päeval põhjustab lennu pikaajalise hilinemise, lennu väljumise järgmisele päevale edasilükkamise või selle lennuki ühe või mitme lennu tühistamise, kuigi asjaomane lennuettevõtja on võtnud kõik mõistlikud meetmed hilinemiste või tühistamiste vältimiseks.“

4 Selle määruse artiklis 5 on sätestatud:

„1. Lennu tühistamise korral:

[...]

c) on asjaomastel reisijatel õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt artiklile 7, [...]

3. Tegutsev lennuettevõtja ei ole kohustatud maksma hüvitist vastavalt artiklile 7, kui ta suudab tõestada, et tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed.

[...]“

5 Määruse artikli 7 „Õigus hüvitisele“ lõikes 1 on ette nähtud:

„Kui osutatakse käesolevale artiklile, saavad reisijad hüvitist kuni:

a) 250 euro ulatuses kõikide kuni 1500 kilomeetri pikkuste lendude puhul;

[...]“

6 Sama määruse artikkel 13 „Õigus kahjude hüvitamisele“ sätestab:

„Kui tegutsev lennuettevõtja maksab hüvitist või täidab muid käesoleva määruse kohaseid kohustusi, ei või käesoleva määruse sätteid tõlgendada nii, et see kitsendaks õigust taotleda vastavalt kohaldatavale õigusele hüvitist mis tahes isikult, sealhulgas kolmandatelt isikutelt. Eelkõige ei piira käesolev määrus mingil moel tegutseva lennuettevõtja õigust taotleda hüvitist reisikorraldajalt või muult isikult, kellega tegutsev lennuettevõtja on sõlminud lepingu. Samamoodi ei tohi käesoleva määruse sätteid tõlgendada nii, et see kitsendaks reisikorraldaja või kolmanda isiku (muu kui reisija) õigust taotleda tegutsevalt lennuettevõtjalt vastavalt kohaldatavatele asjakohastele õigusaktidele hüvitist, kui tegutsev lennuettevõtja on sellise reisikorraldaja või kolmanda isikuga sõlminud lepingu.“

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

7 Põhikohtuasia hagejad broneerisid Travel Service'i juures lennu, mille lähtekoht oli Burgas (Bulgaara) ja sihtkoht Ostrava (Tšehhi Vabariik).

8 Lend toimus 10. augustil 2013, saabudes 5 tunni ja 20-minutilise hilinemisega.

9 Lennu kavandatud marsruut oli järgmine: Praha – Burgas – Brno (Tšehhi Vabariik) – Burgas – Ostrava.

10 Lennul Praha–Burgas tuvastati reversi tehniline probleem. Selle parandamisele kulus 1 tund ja 45 minutit.

11 Travel Service'i sõnul põrkas Burgasest saabuv lennuk Brnos maandudes kokku linnuga ja seetõttu tuli lennukit kontrollida, ilma et kahjustusi oleks tuvastatud. Siiski toodi Travel Service'i tehnik eralennukiga Slanýst (Tšehhi Vabariik) Brnosse, et seal lennuk uuesti käitusse anda. Lennuki meeskonnalt sai ta teada, et üks teine äriühing oli juba kontrolli teostanud, kuid lennuki omanik Sunwing selle äriühingu kontrolli teostamise luba ei aktsepteerinud. Travel Service kontrollis uuesti kokkupõrkekohta, mida oli eelnevalt puhastatud, ega leidnud mingeid jälgi ei mootorilt ega lennuki muudelt osadelt.

- 12 Lennuk lendas seejärel Brnost Burgasesse ja siis Burgasest Ostravasse, ja sellel viimasel lennul viibisid ka hagejad.
- 13 Hagiavalduses, mille Obvodní soud pro Prahu 6 (Praha 6 ringkonnakohus, Tšehhi Vabariik) sai 26. novembril 2013, nõudsid põhikohtuasja hagejad kumbki ligikaudu 6825 Tšehhi krooni (CZK) (ligikaudu 250 eurot) maksmist määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 1 punkti a alusel. Nimetatud kohus rahuldas 22. mai 2014. aasta kohtuotsusega nende nõude põhjendusel, et asjaomaseid sündmusi ei saanud pidada „erakorralisteks asjaoludeks“ selle määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses, kuna see oli Travel Service'i otsustada, kuidas lennuk pärast niisugust tehnilist vahejuhtumit nagu kokkupõrge linnuga uuesti käitusse anda. Selles osas lisas Obvodní soud pro Prahu 6 (Praha 6 ringkonnakohus), et Travel Service ei tõendanud, et ta tegi kõik endast oleneva, et vältida lennu hilinemist, vaid pelgalt märkis, et pärast lennuki kokkupõrget linnuga „oli vaja“ ära oodata luba omava tehnika kohalejõudmine.
- 14 Travel Service esitas 2. juulil 2014 selle kohtuotsuse peale apellatsioonkaebuse. Městský soud v Praze (Praha linnakohus, Tšehhi Vabariik) jättis 17. juuli 2014. aasta kohtumäärusega selle apellatsioonkaebuse vastuvõetamatuse tõttu läbi vaatamata, kuna Obvodní soud pro Prahu 6 (Praha 6 ringkonnakohus) otsuses tehti lahend kahe eraldiseisva hüvitisnõude osas, millest kumbki ei ületanud 10 000 Tšehhi krooni (CZK) (ligikaudu 365 eurot).
- 15 Travel Service esitas 18. augustil 2014 Ústavní soudile (konstitutsioonikohus, Tšehhi Vabariik) kaebuse Obvodní soud pro Prahu 6 (Praha 6 ringkonnakohus) 22. mai 2014. aasta otsuse põhiseadusele vastavuse kontrollimiseks. Ústavní soud (konstitutsioonikohus) rahuldas selle kaebuse 20. novembri 2014. aasta otsusega ja tühistas Obvodní soud pro Prahu 6 (Praha 6 ringkonnakohus) otsuse põhjendusel, et see rikkus Travel Service'i põhiõigust õiglasele kohtulikule arutamisele ja põhiõigust pöörduda seadusega kindlaksmääratud kohtusse, sest asjaomane kohus oli viimase astme kohtuna kohustatud esitama ELTL artikli 267 alusel eelotsuse küsimuse Euroopa Kohtule, kuna Euroopa Kohtu praktikast ega määrusest nr 261/2004 ei selgu vastust küsimusele, kas lennuki ja linnu kokkupõrget koostoides muude tehnilist laadi sündmustega tuleb pidada „erakorralisteks asjaoludeks“ selle määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses.
- 16 Asi saadeti tagasi Obvodní soud pro Prahu 6-le (Praha 6 ringkonnakohus, Tšehhi Vabariik). Asjaomane kohus väljendab kahtlusi kõigepealt selles osas, kas lennuki kokkupõrge linnuga on hõlmatud mõistega „sündmus“ 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsuse Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) punkti 22 tähenduses, või mõistega „erakorraline asjaolu“ nimetatud määruse põhjenduse 14 tähenduses, nagu seda on tõlgendatud 31. jaanuari 2013. aasta kohtuotsuses McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), või on need kaks mõistet omavahel kattuvad. Seejärel soovib ta teada, kas niisuguseid sündmusi – ühelt poolt nende esinemissageduse tõttu ja teiselt poolt asjaolu tõttu, et lennuettevõtja ei saa neid ette näha ega enda kontrolli all hoida, kuna sellist kontrolli rakendavad lennujaamade käitajad – on võimalik pidada lennuettevõtja tavapärase tegevusega seotud sündmusteks. Ta kaalub ka seda, kas erakorraliste asjaolude hulka võivad kuuluda ka niisugusele kokkupõrkele järgnenud tehnilised probleemid ja ka nende lahendamiseks võetud haldus- ja tehnilised meetmed, ning millises ulatuses võib neid pidada vajalikeks. Lõpetuseks tunneb ta huvi, kuidas hinnata kolm või rohkem tundi hilinemist, mis on tingitud mitme teguri koosmõjust, nagu põhikohtuasjas, nimelt tehnilise probleemi parandamisest ja seejärel kontrollist, mis tuleb läbi viia pärast lennuki kokkupõrget linnuga.
- 17 Neil asjaoludel otsustas Obvodní soud pro Prahu 6 (Praha 6 ringkonnakohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:
- „1. Kas lennuki kokkupõrge linnuga on sündmus 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsuse Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) punkti 22 tähenduses, või kujutab see endast erakorralist asjaolu määruse nr 261/2004 põhjenduse 14 tähenduses, või ei saa [niisugust kokkupõrget] liigitada kummagi mõiste alla?

2. Kas juhul, kui lennuki kokkupõrge linnuga kujutab endast erakorralist asjaolu [määruse nr 261/2004] põhjenduse 14 tähenduses, võib lennuettevõtja pidada niisuguse kokkupõrke ärahoidmiseks ette nähtud mõistlikeks meetmeteks eelkõige lennuväljade ümbruses sisse seatud ennetavaid kontrollisüsteeme (näiteks helitõrje lindude peletamiseks, koostöö ornitoloogidega, lindude tüüpiliste kogunemis- või lennupaikade likvideerimine, valguse kasutamine peletamiseks jms)? Mida kujutab endast sel juhul [22. detsembri 2008. aasta kohtuotsuse Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)] punktis 22 silmas peetud sündmus?
3. Kas juhul, kui lennuki kokkupõrge linnuga on sündmus [22. detsembri 2008. aasta kohtuotsuse Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)] punkti 22 tähenduses, võib seda pidada ka sündmuseks [määruse nr 261/2004] põhjenduse 14 tähenduses ning kas sel juhul võib tehnilisi ja haldusmeetmeid, mida lennuettevõtja peab võtma pärast lennuki ja linnu kokkupõrget, mis lennukile siiski kahju ei tekitanud, pidada erakorralisteks asjaoludeks [selle] määruse põhjenduse 14 tähenduses?
4. Kas juhul, kui tehnilised ja haldusmeetmed, mis võeti pärast lennuki ja linnu kokkupõrget, mis lennukile siiski kahju ei tekitanud, kujutavad endast erakorralisi asjaolusid [määruse nr 261/2004] põhjenduse 14 tähenduses, on lubatav mõistlike meetmete raames nõuda, et lennuettevõtja võtaks juba lendude kavandamisel arvesse ohtu, et pärast lennuki ja linnu kokkupõrget võib olla vaja võtta niisuguseid tehnilisi ja haldusmeetmeid, ning seda lennuplaanis arvestada?
5. Kuidas hinnata lennuettevõtja kohustust maksta [määruse nr 261/2004] artiklis 7 ette nähtud hüvitist, kui hiline mis on põhjustanud mitte ainult haldus- ja tehnilised meetmed, mis võeti pärast lennuki ja linnu kokkupõrget, mis lennukit ei kahjustanud, vaid suuresti ka selle kokkupõrkega mitteseotud tehnilise probleemi parandamine?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene küsimus

- 18 Oma esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3, koostoimes selle määruse põhjendusega 14, tuleb tõlgendada nii, et lennuki kokkupõrge linnuga kuulub mõiste „erakorralised asjaolud“ alla selle sätte tähenduses.
- 19 Sissejuhatuseks tuleb meelde tuletada, et lennu tühistamise või pikaajalise ehk kolm või rohkem tundi hiline mis puhuks on liidu seadusandja soovinud panna lennuettevõtjatele kohustused, mis on kehtestatud määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikes 1 (kohtuotsus, 23.10.2012, Nelson jt, C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, punkt 40).
- 20 Selle määruse põhjenduste 14 ja 15 ning artikli 5 lõike 3 kohaselt, mis sätestavad erandi selle artikli lõikest 1, on lennuettevõtja vabastatud kohustusest maksta reisijatele hüvitist vastavalt määruse nr 261/2004 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 (vt selle kohta kohtuotsused, 19.11.2009, Sturgeon jt, C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 69, ja 31.1.2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punkt 38).
- 21 Selles osas nähtub nimetatud määruse põhjendusest 14, et sellised asjaolud võivad eelkõige esineda poliitiliselt ebastabiilsetes oludes, asjaomase lennu tegemiseks sobimatute ilmastikutingimuste tõttu, turvalisuse ohu, ettenägematute lennuohutusega seotud vajakajäämistest ning streikide korral, mis mõjutavad tegutseva lennuettevõtja toimimist (vt kohtuotsus, 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 21).

- 22 Euroopa Kohus tegi sellest järelduse, et erakorralisteks asjaoludeks määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses saab kvalifitseerida vaid neid sündmusi, mis oma olemuselt või päritolult ei ole omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad tema tegeliku kontrolli alt (vt selle kohta kohtuotsused, 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 23; 31.1.2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punkt 29, ja 17.9.2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punkt 36).
- 23 Teisalt tuleneb Euroopa Kohtu praktikast, et teatavate lennukiosade enneaegne rivist väljalangemine ei ole erakorraline asjaolu, kuna niisugune rike on lahutamatult seotud lennuki töötamissüsteemiga. See ootamatu sündmus ei ole lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt väljas, sest lennuettevõtja ülesanne on tagada oma majandustegevuses kasutatavate lennukite hooldus ja tõrgeteta funktsioneerimine (vt selle kohta kohtuotsus, 17.9.2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punktid 41 ja 43).
- 24 Käesoleval juhul ei ole lennuki kokkupõrge linnuga ja sellest kokkupõrkest tingitud võimalik vigastus – mis ei ole lahutamatult seotud lennuki töötamissüsteemiga – oma olemuselt või päritolult omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad tema tegeliku kontrolli alt. Seetõttu tuleb nimetatud kokkupõrge kvalifitseerida „erakorraliseks asjaoluks“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses.
- 25 Selles osas ei oma tähtsust, kas see kokkupõrge asjaomast lennukit ka tegelikult vigastas. Nimelt tähendab määruses nr 261/2004 taotletud ja selle põhjenduses 1 täpsustatud eesmärk tagada reisijate kaitstuse kõrge tase seda, et lennuettevõtjaid ei innustata hoiduma niisugusest intsidendist tingitud meetmete võtmisest, seades nende lendudel hoolduse ja õigeaegsuse ohutusest tähtsamale kohale.
- 26 Eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb esimesele küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3, koostoimes selle määruse põhjendusega 14, tuleb tõlgendada nii, et lennuki kokkupõrge linnuga kuulub mõiste „erakorralised asjaolud“ alla selle sätte tähenduses.

Teine ja kolmas küsimus

Sissejuhatavad märkused

- 27 Nagu käesoleva kohtuotsuse punktis 20 on meelde tuletatud, on lennuettevõtja vabastatud kohustusest maksta reisijatele hüvitist vastavalt määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktile c ja 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.
- 28 Kuna kõik erakorralised asjaolud ei ole vastutusest vabastavad, siis neile tugineda sooviv isik peab lisaks 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 (vt kohtuotsus, 12.5.2011, Eglitis ja Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, punkt 25 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 29 Niisiis peab ta tõendama, et isegi kogu tema käsutuses oleva personali või kõigi seadmete ja rahaliste vahendite kasutamise ei oleks ta oma ettevõtte suutlikkusele asjakohasel hetkel vastuvõetamatute ohverdustega nõustumata saanud ilmselgelt vältida, et need erakorralised asjaolud, millega ta silmitsi seisis, viiksid selle lennu tühistamiseni või kolm või rohkem tundi hilisema saabumiseni (vt selle kohta kohtuotsused, 19.11.2009, Sturgeon jt, C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 61, ja 12.5.2011, Eglitis ja Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, punkt 25).

- 30 Euroopa Kohus kinnitas seega mõiste „vajalik meede“ paindliku ja individuaalse kontseptsiooni, jättes eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnata, kas juhtumi asjaolusid arvestades võib asuda seisukohale, et lennuettevõtja on võtnud olukorrale vastavad meetmed (vt selle kohta kohtuotsus, 12.5.2011, Eglītis ja Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, punkt 30).
- 31 Just eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb vastata teisele ja kolmandale küsimusele, milles eelotsusetaotluse esitanud kohus tunneb huvi, millised meetmed peab lennuettevõtja võtma, et vabaneda kohustusest maksta reisijatele hüvitist vastavalt määruse nr 261/2004 artiklile 7, kui lennuk põrkab kokku linnuga, mis põhjustab lennu kolm või rohkem tundi hilisema saabumise.

Kolmas küsimus

- 32 Oma kolmanda küsimusega, mida tuleb enne analüüsida, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3, koostoimes sama määruse põhjendusega 14, tuleb tõlgendada nii, et lennu tühistamine või pikaajaline hiline mine tuleneb erakorralistest asjaoludest juhul, kui tühistamine või hiline mine on tingitud sellest, et lennuettevõtja kasutas enda valitud eksperti, et viia uuesti läbi ohutuse kontroll, mida nõuab kokkupõrge linnuga, pärast seda, kui kohaldatavate õigusnormide alusel luba omav ekspert oli kontrolli juba teostanud.
- 33 Eelotsusetaotlusest ilmneb, et linnuga kokkupõrke tõttu suunati asjaomane Travel Service'i käitatud lennuk pärast maandumist ohutuse kontrolli, mille viis läbi luba omav äriühing, ning lennukil vigastusi ei leitud. Travel Service saatis siiski kiiresti kohale tehniku, et viia läbi teine ohutuse kontroll, kuna lennuki omanik keeldus tunnustamast esialgse kontrolli läbi viinud äriühingu luba.
- 34 Selles osas tuleb märkida, et seistes silmitsi sellise erakorralise asjaoluga nagu lennuki kokkupõrge linnuga, on lennuettevõtja ülesanne võtta olukorrale vastavaid meetmeid, kasutades kogu tema käsutuses olevat personali või kõiki seadmeid ja rahalisi vahendeid, et nii palju kui võimalik vältida oma lendude tühistamist või pikaajalist hiline mist.
- 35 Kuigi määrus nr 261/2004 ei mõjuta lennuettevõtjate vabadust kasutada sellise ohutuse kontrolli läbiviimiseks, mida nõuab kokkupõrge linnuga, enda valitud eksperte, on siiski tõsi, et kui pärast niisugust kokkupõrget on kontrolli juba teinud ekspert, kellel on kohaldatavate õigusnormide alusel selleks luba, mida eelotsusetaotluse esitanud kohus peab kontrollima, ei saa seega asuda seisukohale, et teine kontroll, mis vältimatult põhjustab asjaomase lennu kolm või rohkem tundi hilisema saabumise, kujutab endast olukorrale vastavat meedet käesoleva kohtuotsuse punktis 28 viidatud kohtupraktika tähenduses.
- 36 Kuivõrd eelotsusetaotlusest ilmneb, et lennuki omanik keeldus tunnustamast asjaomast lennukit kontrollinud kohaliku äriühingu luba, tuleb veel meelde tuletada, et määruse nr 261/2004 järgsete kohustuste täitmine ei mõjuta lennuettevõtja õigust taotleda hüvitist hiline mise põhjustanud mis tahes isikult, sealhulgas kolmandatelt isikutelt, nagu näeb ette selle määruse artikkel 13. Selline hüvitamine võib kergendada lennuettevõtjal seoses nende kohustustega lasuvat rahalist koormat või nad sellest koguni vabastada (kohtuotsus, 17.9.2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punkt 46 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 37 Eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb kolmandale küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3, koostoimes sama määruse põhjendusega 14, tuleb tõlgendada nii, et lennu tühistamine või pikaajaline hiline mine ei ole tingitud erakorralistest asjaoludest juhul, kui tühistamine või hiline mine tuleneb sellest, et lennuettevõtja kasutas enda valitud eksperti, et viia uuesti läbi ohutuse kontroll, mida nõuab kokkupõrge linnuga, pärast seda, kui kohaldatavate õigusnormide alusel luba omav ekspert oli kontrolli juba teostanud.

Teine küsimus

- 38 Oma teise küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3, koostoimes selle määruse põhjendusega 14, tuleb tõlgendada nii, et „vajalikud meetmed“, mida lennuettevõtja peab võtma linnuga kokkupõrkeohu vähendamiseks ja isegi ennetamiseks ning seeläbi nimetatud määruse artikli 7 alusel reisijatele hüvitise maksmise kohustusest vabanemiseks, hõlmavad nimetatud lindude kohalolu ennetavate kontrollimeetmete võtmist.
- 39 Eelotsusetaotluse esitanud kohus toob näiteks heli- või valgustõrje lindude peletamiseks, koostöö ornitoloogidega või isegi lindude tüüpiliste kogunemis- või lennupaikade likvideerimise. Lisaks nimetati Euroopa Kohtus toimunud istungil ka muid tehnilisi vahendeid, mida saab lennukipardale paigaldada.
- 40 Eelotsusetaotlusest ja Euroopa Kohtus toimunud arutelust ilmneb veel, et lindude ennetav kontroll võib olla kohustus erinevatele lennutranspordi ettevõtjatele, kelleks on eelkõige lennuettevõtjad, lennujaama käitajad või liikmesriikide lennujuhid.
- 41 Just seda silmas pidades tulebki teisele küsimusele vastata.
- 42 Nagu ilmneb ka määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikest 3, koostoimes põhjendusega 7, on lennuettevõtja enda kohustus võtta vajalikud meetmed lendude pikaajalise hilinemise ja tühistamise vältimiseks.
- 43 Sellest järeldub, et hinnates seda, kas lennuettevõtja on tõesti võtnud vajalikud ennetavad meetmed võimaliku lindudega kokkupõrkeohu vähendamiseks ja isegi ennetamiseks, mis võimaldab tal vabaneda selle määruse artikli 7 alusel reisijatele hüvitise maksmise kohustusest, tuleb arvesse võtta üksnes tegelikult tema kohustuseks olevaid meetmeid, mille hulgast jäetakse välja meetmed, mis kuuluvad kolmandate isikute nagu eeskätt pädevate lennujaamakäitajate või lennujuhtide pädevusse.
- 44 Seega peab liikmesriigi kohus individuaalse hindamise käigus, mida ta on kohustatud läbi viima vastavalt käesoleva kohtuotsuse punktis 30 viidatud kohtupraktikale, kõigepealt hindama, kas niisugustel asjaoludel nagu põhikohtuasjas käsitlusel oli asjaomasel lennuettevõtjal eeskätt tehnilises ja halduslikus plaanis tegelikult võimalik võtta otseselt või kaudselt ennetavaid meetmeid lindudega kokkupõrkeohu vähendamiseks ja isegi ennetamiseks.
- 45 Kui see ei olnud võimalik, ei pea lennuettevõtja määruse nr 261/2004 artikli 7 alusel reisijatele hüvitist maksma.
- 46 Juhul, kui asjaomane lennuettevõtja tõepoolest sai niisuguseid meetmeid võtta, tuleb liikmesriigi kohtul vastavalt käesoleva kohtuotsuse punktis 29 viidatud kohtupraktikale seejärel kontrollida, et asjaomaste meetmete tõttu ei peaks lennuettevõtja nõustuma oma ettevõtte suutlikkusele vastuvõetamatute ohverdustega.
- 47 Lõpetuseks, kui niisuguseid meetmeid saab asjaomane lennuettevõtja võtta ilma oma ettevõtte suutlikkusele vastuvõetamatute ohverdustega nõustumata, peab ta tõendama, et nimetatud meetmed tõepoolest võeti seoses lennuga, mida linnuga kokkupõrge puudutas.
- 48 Eeltoodud kaalutlustest ilmneb, et teisele küsimusele tuleb vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3, koostoimes selle määruse põhjendusega 14, tuleb tõlgendada nii, et „vajalikud meetmed“, mida lennuettevõtja peab võtma linnuga kokkupõrkeohu vähendamiseks ja isegi ennetamiseks ning seeläbi nimetatud määruse artikli 7 alusel reisijatele hüvitise maksmise kohustusest vabanemiseks, hõlmavad nimetatud lindude kohalolu ennetavate kontrollimeetmete võtmist, tingimusel et asjaomasel lennuettevõtjal on eeskätt tehnilises ja halduslikus plaanis tegelikult võimalik võtta niisuguseid meetmeid, et need meetmed ei sunniks teda tegema ettevõtte suutlikkusele vastuvõetamatuid

ohverdusi ning et nimetatud lennuettevõtja tõendab, et kõnesolevad meetmed tõepoolest võeti seoses lennuga, mida linnuga kokkupõrge puudutas; liikmesriigi kohus peab kontrollima, et need tingimused on täidetud.

Viies küsimus

- 49 Oma viienda küsimusega, mida tuleb järgmisena analüüsida, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3, koostoimes sama määruse põhjendusega 14, tuleb tõlgendada nii, et juhul, kui lennu kolm või rohkem tundi hilisem saabumine on tingitud mitte üksnes niisugusest erakorralisest asjaolust, mida ei oleks saanud vältida olukorrale vastavate meetmete võtmisega ning millega seoses võttis lennuettevõtja kõik vajalikud meetmed, et selle tagajärgi ära hoida, vaid ka ühest teisest asjaolust, mis ei kuulu sellesse kategooriasse, siis tuleb esimesest asjaolust tingitud hiline mine maha arvata asjaomase lennu saabumise hiline mine kogupikkusest, et saaks hinnata, kas selle lennu hiline nud saabumise eest tuleb selle määruse artikli 7 alusel hüvitist maksta.
- 50 Niisugusel juhul nagu põhikohtuasjas käsitlusel, kus kolm või rohkem tundi hilisem saabumine on tingitud mitte üksnes erakorralisest asjaolust, vaid ka ühest teisest asjaolust, mis ei kuulu sellesse kategooriasse, peab liikmesriigi kohus otsustama, kas seoses hiline mine selle osaga, mis lennuettevõtja väitel oli tingitud erakorralisest asjaolust, on see ettevõtja tõendanud, et nimetatud hiline mine osa põhjustas erakorraline asjaolu, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed ning millega seoses võttis see lennuettevõtja kõik vajalikud meetmed, et selle tagajärgi ära hoida. Kui see on nii, siis peab liikmesriigi kohus arvestama asjaomase lennu saabumise hiline mine kogupikkusest maha sellest erakorralisest asjaolust tingitud hiline mine.
- 51 Selleks, et niisuguses olukorras hinnata, kas selle lennu hilisema saabumise eest tuleb määruse nr 261/2004 artikli 7 alusel maksta hüvitist, peab liikmesriigi kohus seega võtma arvesse üksnes seda hiline mist, mille tinginud asjaolu ei ole oma olemuselt erakorraline ning mille eest tuleb hüvitist maksta ainult siis, kui see hiline mine asjaomase lennu saabumisel on kolm või rohkem tundi.
- 52 Kui aga peaks selguma, et see hiline mine osa, mis lennuettevõtja väitel oli tingitud erakorralisest asjaolust, millega seoses ei ole võetud käesoleva kohtuotsuse punktis 50 viidatud nõuetele vastavaid meetmeid, ei saa lennuettevõtja niisugusele asjaolule tugineda ega sellest erakorralisest asjaolust tingitud hiline mist asjaomase lennu saabumise hiline mine kogupikkusest maha arvata.
- 53 Selleks, et hinnata, kas niisuguses olukorras tuleb kohaldada määruse nr 261/2004 artiklit 7, peab liikmesriigi kohus võtma arvesse mitte ainult hiline mist, mille tinginud asjaolu ei ole oma olemuselt erakorraline, vaid ka seda hiline mist, mille tinginud erakorralise asjaoluga seoses ei ole võetud nimetatud nõuetele vastavaid meetmeid.
- 54 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb viiendale küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3, koostoimes sama määruse põhjendusega 14, tuleb tõlgendada nii, et juhul, kui lennu kolm või rohkem tundi hilisem saabumine on tingitud mitte üksnes niisugusest erakorralisest asjaolust, mida ei oleks saanud vältida olukorrale vastavate meetmete võtmisega ning millega seoses võttis lennuettevõtja kõik vajalikud meetmed, et selle tagajärgi ära hoida, vaid ka ühest teisest asjaolust, mis ei kuulu sellesse kategooriasse, siis tuleb esimesest asjaolust tingitud hiline mine maha arvata asjaomase lennu saabumise hiline mine kogupikkusest, et saaks hinnata, kas selle lennu hiline nud saabumise eest tuleb selle määruse artikli 7 alusel hüvitist maksta.

Neljas küsimus

- 55 Oma neljanda küsimusega, mida tuleb analüüsida viimasena, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3, koostoimes sama määruse põhjendusega 14, tuleb tõlgendada nii, et lennuettevõtja, kelle lennuk on põrganud kokku linnuga, peab tema ülesandeks olevate vajalike meetmete hulgas nägema oma lendude kavandamisel ette piisava ajavaru nõutud ohutuse kontrolli läbiviimiseks.
- 56 Käesoleval juhul tuleb märkida, et eelotsusetaotluse esitanud kohtu esitatud põhikohtuasja asjaolude kirjeldusest ei ilmne kuidagi, et vaidlusaluse lennu kolm või rohkem tundi hilisem saabumine oli tingitud sellest, et asjaomane lennuettevõtja ei olnud näinud ette piisavat ajavaru nõutud ohutuse kontrolli läbiviimiseks.
- 57 Väljakujunenud kohtupraktikast tuleneb aga, et kuigi arvestades pädevuse jaotust eelotsusemenetluses, on liikmesriigi kohus see, kes määratleb Euroopa Kohtule esitatavate küsimuste eseme, saab Euroopa Kohus siiski jätta küsimusele vastamata muu hulgas juhul, kui probleem on pelgalt oletuslik või kui Euroopa Kohtule ei ole teada vajalikke faktilisi või õiguslikke asjaolusid, et anda talle esitatud küsimustele tarvilik vastus (vt selle kohta kohtuotsus, 17.3.2016, *Aspiro*, C-40/15, EU:C:2016:172, punkt 17 ja viidatud kohtupraktika).
- 58 Selline on olukord käesolevas asjas.
- 59 Seetõttu puudub vajadus neljandale küsimusele vastata.

Kohtukulud

- 60 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kolmas koda) otsustab:

- 1. 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, artikli 5 lõiget 3, koostoimes selle määruse põhjendusega 14, tuleb tõlgendada nii, et lennuki kokkupõrge linnuga kuulub mõiste „erakorralised asjaolud“ alla selle sätte tähenduses.**
- 2. Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3, koostoimes sama määruse põhjendusega 14, tuleb tõlgendada nii, et lennu tühistamine või pikaajaline hilinemine ei ole tingitud erakorralistest asjaoludest juhul, kui tühistamine või hilinemine tuleneb sellest, et lennuettevõtja kasutas enda valitud eksperti, et viia uuesti läbi ohutuse kontroll, mida nõuab kokkupõrge linnuga, pärast seda, kui kohaldatavate õigusnormide alusel luba omav ekspert oli kontrolli juba teostanud.**
- 3. Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3, koostoimes selle määruse põhjendusega 14, tuleb tõlgendada nii, et „vajalikud meetmed“, mida lennuettevõtja peab võtma linnuga kokkupõrkeohu vähendamiseks ja isegi ennetamiseks ning seeläbi nimetatud määruse artikli 7 alusel reisijatele hüvitise maksmise kohustusest vabanemiseks, hõlmavad nimetatud lindude kohalolu ennetavate kontrollimeetmete võtmist, tingimusel et asjaomasel lennuettevõtjal on eeskätt tehnilises ja halduslikus plaanis tegelikult võimalik võtta niisuguseid meetmeid, et need meetmed ei sunniks teda tegema ettevõtte suutlikkusele**

vastuvõetamatuid ohverdusi ning et nimetatud lennuettevõtja tõendab, et kõnesolevad meetmed tõepoolest võeti seoses lennuga, mida linnuga kokkupõrge puudutas; liikmesriigi kohus peab kontrollima, et need tingimused on täidetud.

4. Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3, koostoimes sama määruse põhjendusega 14, tuleb tõlgendada nii, et juhul, kui lennu kolm või rohkem tundi hilisem saabumine on tingitud mitte üksnes niisugusest erakorralisest asjaolust, mida ei oleks saanud vältida olukorrale sobivate meetmete võtmisega ning millega seoses võttis lennuettevõtja kõik vajalikud meetmed, et selle tagajärgi ära hoida, vaid ka ühest teisest asjaolust, mis ei kuulu sellesse kategooriasse, siis tuleb esimesest asjaolust tingitud hiline mine maha arvata asjaomase lennu saabumise hiline mine kogupikkusest, et saaks hinnata, kas selle lennu hiline nud saabumise eest tuleb selle määruse artikli 7 alusel hüvitist maksta.

Allkirjad