



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (neljas koda)

26. juuni 2019*

Eelotsusetaotlus – Lennutransport – Määrus (EÜ) nr 261/2004 – Artikli 5 lõige 3 –
Reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest
antav hüvitis – Ulatus – Hüvitamiskohustusest vabastamine – Mõiste „erakorralised asjaolud“ – Kütus
lennujaama lennurajal

Kohtuasjas C-159/18,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel juge de paix du troisième canton de Charleroi (Charleroi kolmanda kantoni rahukohtunik, Belgia) 31. jaanuari 2018. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 27. veebruaril 2018, menetluses

André Moens

versus

Ryanair Ltd,

EUROOPA KOHUS (neljas koda),

koosseisus: koja president M. Vilaras, kohtunikud K. Jürimäe, D. Šváby (ettekandja), S. Rodin ja N. Piçarra,

kohtujurist: E. Tanchev,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- André Moens, esindaja: *avocat* N. Leys,
- Ryanair Ltd, esindaja: *avocat* C. Price,
- Saksamaa valitsus, esindajad: T. Henze, M. Hellmann ja A. Berg, hiljem M. Hellmann ja A. Berg,
- Poola valitsus, esindaja: B. Majczyna,
- Euroopa Komisjon, esindajad: J. Hottiaux ja N. Yerrell,

olles 19. detsembri 2018. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

* Kohtumenetluse keel: prantsuse.

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus puudutab 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 lõike 3 tõlgendamist.
- 2 Taotlus on esitatud André Moensi ja lennuettevõtja Ryanair Ltd vahelises kohtuvaidluses selle üle, et viimane keeldus maksmast hüvitist sellele reisijale, kelle lend pikaajaliselt hilines.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

- 3 Määruse nr 261/2004 põhjendustes 14 ja 15 on märgitud:
 - „(14) [Rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni (Montreali konventsioon) (EÜT 2001, L 194, lk 39; ELT eriväljaanne 07/05, lk 491)] 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 konkreetsel 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 Määruse artiklis 5 „Tühistamine“ 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“ lõige 1 näeb ette:
 - „Kui osutatakse käesolevale artiklile, saavad reisijad hüvitist kuni:
 - a) 250 euro ulatuses kõikide kuni 1500 kilomeetri pikkuste lendude puhul;

[...]“.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

- 6 A. Moens broneeris Ryanairilt lennu Trevisost (Itaalia) Charleroi'sse (Belgia).
- 7 Lend saabus 21. detsembril 2015 nelja tunni ja 23 minutise hilinemisega, mille põhjuseks oli asjaolu, et Treviso lennujaama ühele lennurajale oli sattunud kütust, mistõttu suleti see rada rohkem kui kaheks tunniks ja see omakorda põhjustas kõnealuse lennu teinud lennuki väljalennu edasilükkamise.
- 8 Selle enam kui kolmetunnise hilinemise tõttu nõudis A. Moens, et Ryanair maksaks talle 250 eurot hüvitist, mis on ette nähtud määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktis c koostoimes sama määruse artikli 7 lõike 1 punktiga a.
- 9 Kuna Ryanair keeldus seda nõuet rahuldamast, väites, et kõnealuse lennu pikaajalise hilinemise põhjustas „erakorraline asjaolu“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, pöördus A. Moens nõutud hüvitise saamiseks juge de paix du troisième canton de Charleroi'sse (Charleroi kolmanda kantoni rahukohtunik, Belgia).
- 10 Nimetatud kohtul on tekkinud küsimus, kas sellise hilinemise põhjustanud asjaolu, nimelt et Treviso lennujaama ühel lennurajal oli kütust, on kvalifitseeritav „erakorraliseks asjaoluks“ selle sätte tähenduses.
- 11 Neil asjaoludel otsustas juge de paix du troisième canton de Charleroi (Charleroi kolmanda kantoni rahukohtunik) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:
 - „1. [...] Kas käesolevas kohtuvaidluses käsitletav asjaolu ehk kütuse voolamine lennurajale, mille tõttu see rada suleti, kuulub mõiste „sündmus“ alla 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsuse Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) punkti 22 tähenduses või mõiste „erakorraline asjaolu“ alla [määruse nr 261/2004] põhjenduse 14 tähenduses, nii nagu seda mõistet on tõlgendatud 31. jaanuari 2013. aasta kohtuotsuses McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), või on need kaks mõistet omavahel kattuvad?
 2. [...] Kas [määruse nr 261/2004] artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et niisugust sündmust nagu käesolevas asjas käsitletav sündmus ehk kütuse voolamine lennurajale, mis põhjustas selle raja sulgemise, tuleb pidada lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omaseks sündmuseks, ning sellest tulenevalt ei saa seda kvalifitseerida „erakorraliseks asjaoluks“, mis võib lennuettevõtja vabastada selle lennuettevõtja teostatud lennu pikaajalise hilinemise eest reisijatele hüvitise maksmise kohustusest?
 3. Kui niisugust sündmust nagu käesolevas asjas käsitletav sündmus ehk kütuse voolamine lennurajale, mis põhjustas selle raja sulgemise, tuleb pidada „erakorraliseks asjaoluks“, siis kas sellest tuleb järeldada, et lennuettevõtja jaoks on tegemist „erakorralise asjaoluga“, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed?“

Küsimused

Esimene ja teine küsimus

- 12 Kõigepealt tuleb märkida, et eelotsusetaotluse esitanud kohtu selgitustest ei nähtu, et lennurajale sattunud kütus, mis põhjustas põhikohtuasjas käsitletava lennu pikaajalise hilinemise, oli pärit selle lennu teostanud vedaja ehk Ryanairi lennukist.

- 13 Neil tingimustel tuleb esimest ja teist küsimust, mida tuleb käsitleda koos, mõista nii, et eelotsusetaotluse esitanud kohus palub sisuliselt selgitada, kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb sama määruse põhjendusi 14 ja 15 arvestades tõlgendada nii, et see, et lennujaama ühel lennurajal oli kütust, mis põhjustas raja sulgemise ja seetõttu hilines pikaajaliselt sellest lennujaamast väljuv või sinna saabuv lend, kuulub mõiste „erakorralised asjaolud“ alla selle sätte tähenduses, kui kõnealune kütus ei pärine selle lennu teostanud vedaja lennukist.
- 14 Lennu tühistamise või pikaajalise ehk kolm või rohkem tundi hilinemise puhuks on liidu seadusandja soovinud panna lennuettevõtjatele kohustused, mis on ette nähtud määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikes 1 (vt 4. mai 2017. aasta kohtuotsus Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 19 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 15 Selle määruse põhjenduste 14 ja 15 ning artikli 5 lõike 3 kohaselt on lennuettevõtja erandina sama artikli lõike 1 sätetest vabastatud kohustusest maksta reisijatele vastavalt määruse nr 261/2004 artiklile 7 hüvitist, 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, ning niisuguse asjaolu esinemisel tõendada, et ta oli kogu tema käsutuses olevat personali, seadmeid ja rahalisi vahendeid kasutades võtnud olukorrale vastavad meetmed, vältimaks seda, et see asjaolu viiks asjaomase lennu tühistamise või pikaajalise hilinemiseni (4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 19 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 16 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt võib määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses „erakorraliste asjaoludena“ kvalifitseerida sündmusi, mis oma olemuselt või päritolult ei ole asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omased ja väljuvad tema tegeliku kontrolli alt, kusjuures need kaks tingimust on kumulatiivsed (4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 20 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 17 Sellega seoses väärrib märkimist, et selle sätte tähenduses „erakorraliseks asjaoluks“ kvalifitseerimisel tuleb arvesse võtta ainult lennu tühistamise või pikaajalise hilinemise põhjustanud asjaolu, ilma et eelnevalt peaks hindama – nagu näib arvavat eelotsusetaotluse esitanud kohus –, kas see asjaolu kujutab endast „sündmust“ 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsuse Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) punkti 22 tähenduses.
- 18 Mis puudutab küsimust, kas see, et lennujaama ühel lennurajal oli kütust, mis põhjustas raja sulgemise ja seetõttu hilines pikaajaliselt sellest lennujaamast väljuv või sinna saabuv lend, kuulub selle sätte tähenduses mõiste „erakorralised asjaolud“ alla, kui kõnealune kütus ei pärine selle lennu teostanud vedaja lennukist, siis tuleb nentida, et niisugust asjaolu ei saa *per definitionem* pidada lahutamatu seotuks selle lennu teostanud lennuki töötamisega (vt analoogia alusel 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 24).
- 19 Sellest tulenevalt ei saa sellist asjaolu pidada oma olemuselt või päritolult asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omaseks (vt analoogia alusel 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 26).
- 20 Peale selle väljub nimetatud asjaolu asjasse puutuva lennuettevõtja kontrolli alt, sest lennuradade hooldus ei kuulu üldse lennuettevõtja pädevusse (vt selle kohta 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 26), ja lennujaama pädevate teenistuste otsus lennujaama lennurajad sulgeda on lennuettevõtjatele kohustuslik.
- 21 Järelikult tuleb seda, et lennujaama ühel lennurajal oli kütust, mis põhjustas raja sulgemise ja seetõttu hilines lend pikaajaliselt, kvalifitseerida „erakorraliseks asjaoluks“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses.

22 Eltoodud kaalutlusi arvestades tuleb esimesele ja teisele küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb sama määruse põhjendusi 14 ja 15 arvestades tõlgendada nii, et see, et lennujaama ühel lennurajal oli kütust, mis põhjustas raja sulgemise ja seetõttu hilines pikaajaliselt sellest lennujaamast väljuv või sinna saabuv lend, kuulub selle sätte tähenduses mõiste „erakorralised asjaolud“ alla, kui kõnealune kütus ei pärine selle lennu teostanud vedaja lennukist.

Kolmas küsimus

23 Oma kolmanda küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb sama määruse põhjendusi 14 ja 15 arvestades tõlgendada nii, et seda, et lennujaama ühel lennurajal oli kütust, mis põhjustas selle raja sulgemise ja mis on tõendatud kui „erakorraline asjaolu“, tuleb pidada asjaoluks, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed selle sätte tähenduses.

24 Sellega seoses olgu märgitud, et nagu käesoleva kohtuotsuse punktis 15 juba mainitud, 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.

25 Kuna kõik erakorralised asjaolud ei ole seega vastutusest vabastavad, peab neile tugineda sooviv isik lisaks tõendama, et neid asjaolusid ei oleks mingil moel saanud vältida olukorrale vastavate meetmetega, see tähendab meetmetega, mis erakorraliste asjaolude ilmnemise hetkel vastavad asjaomasele lennuettevõtjale muu hulgas tehniliselt ja majanduslikult vastuvõetavatele tingimustele (4. mai 2017. aasta kohtuotsus Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 28).

26 Niisiis peab see isik tõendama, et isegi kogu tema käsutuses oleva personali või kõigi seadmete ja rahaliste vahendite kasutamisega 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 (4. mai 2017. aasta kohtuotsus Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 29).

27 Euroopa Kohus lähtus seega mõiste „vajalik meede“ paindlikust ja individuaalsest kontseptsioonist, jättes eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnata, kas juhtumi asjaolusid arvestades võib asuda seisukohale, et lennuettevõtja on võtnud olukorrale vastavad meetmed (4. mai 2017. aasta kohtuotsus Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 30), kuid märkides seejuures, et arvesse tuleb võtta üksnes tegelikult lennuettevõtja kohustuseks olla saavaid meetmeid, mille hulgast jäetakse välja meetmed, mis kuuluvad kolmandate isikute nagu eeskätt pädevate lennujaamakäitajate või lennujuhtide pädevusse (4. mai 2017. aasta kohtuotsus Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 43).

28 Nagu ka kohtujurist oma ettepaneku punktides 35 ja 36 sisuliselt nendib, peab lennuettevõtja siis, kui lennujaama pädevad teenistused on otsustanud lennujaama ühe lennuraja sulgeda, seda otsust täitma ja ootama ära nende teenistuste otsuse see rada avada või mõne muu alternatiivse meetme. Seega ei olnud sellisel lennuettevõtjal nagu põhikohtuasjas käsitletav lennuettevõtja võimalust võtta võimalikke vajalikke meetmeid kõnealuse erakorralise asjaolu vältimiseks.

29 Eltoodud kaalutluste põhjal tuleb kolmandale küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb sama määruse põhjendusi 14 ja 15 arvestades tõlgendada nii, et seda, et lennujaama ühel lennurajal oli kütust, mis põhjustas raja sulgemise ja mis on tõendatud kui „erakorraline asjaolu“, tuleb pidada asjaoluks, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed selle sätte tähenduses.

Kohtukulud

- 30 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva 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 (neljas 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 tuleb sama määruse põhjendusi 14 ja 15 arvestades tõlgendada nii, et see, et lennujaama ühel lennurajal oli kütust, mis põhjustas raja sulgemise ja seetõttu hilines pikaajaliselt sellest lennujaamast väljuv või sinna saabuv lend, kuulub selle sätte tähenduses mõiste „erakorralised asjaolud“ alla, kui kõnealune kütus ei pärine selle lennu teostanud vedaja lennukist.
2. Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb sama määruse põhjendusi 14 ja 15 arvestades tõlgendada nii, et seda, et lennujaama ühel lennurajal oli kütust, mis põhjustas raja sulgemise ja mis on tõendatud kui „erakorraline asjaolu“, tuleb pidada asjaoluks, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed selle sätte tähenduses.

Allkirjad