



Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEEK
PRIIT PIKAMÄE
esitatud 27. veebruaril 2020¹

Kohtuasi C-74/19

LE
versus
Transportes Aéreos Portugueses SA

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa – Juízo Local Cível de Lisboa – Juiz 18 (Lissaboni piirkondlik kohus – Lissaboni kohalik tsiviilkohus – Kohus nr 18, Portugal))

Eelotsusetaotlus – Lennutransport – Ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta – Määrus (EÜ) nr 261/2004 – Artikli 5 lõige 3 – Artikli 7 lõige 1 – Õigus hüvitisele – Erand – Mõiste „erakorralised asjaolud“ – Reisija häiriv käitumine – Mõiste „vajalikud meetmed“ erakorralise asjaolu või selle tagajärgede ärahoidmiseks

I. Sissejuhatus

1. Käesolevas kohtuasjas, mille ese on ELTL artikli 267 alusel esitatud eelotsusetaotlus, esitab Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Lissaboni piirkondlik kohus, Portugal) Euroopa Kohtule kolm eelotsuse küsimust, mis käsitlevad 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 295/91,² artikli 5 lõikes 3 kasutatud mõiste „erakorralised asjaolud“ tõlgendamist.

2. Taotlus on esitatud LE (edaspidi „hagi esitanud reisija“) ja lennuettevõtja Transportes Aéreos Portugueses SA (edaspidi „TAP“) vahelises kohtuvaidluses selle üle, et viimane keeldus maksmast hüvitist reisijale, kelle lend hilines pikaajaliselt. TAP tugineb sellega seoses „erakorralistele asjaoludele“ eespool viidatud sätte tähenduses, mis on seotud ühe teise kordarikkuva reisija käitumisega selle õhusõiduki pardal, mis pidi teostama vedu kõnealusel lennuliinil.

3. Eelotsusetaotluse esitanud kohus esitab eelkõige küsimuse, kas selline käitumine, mis kapteni hinnangul oleks seadnud ohtu turvalisuse lennuki pardal ja mis viis plaanivälise vahemaandumiseni, et kordarikkuv reisija pardalt maha tõsta, kujutab endast „erakorralist asjaolu“. Lisaks soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas lennuettevõtja võib nendele „erakorralistele asjaoludele“ tugineda ka siis, kui need ei leidnud aset mitte hagi esitanud reisija broneeritud lennul, vaid varasemal sama lennukiga teostatud lennul. Lõpuks küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus, kas käesoleval juhul on lennuettevõtja võtnud kõik vajalikud meetmed, et vältida hilinemist sihtkohta.

¹ Algkeel: prantsuse.

² ELT 2004, L 46, lk 1; ELT eriväljaanne 07/08, lk 10.

II. Õiguslik raamistik

A. *Rahvusvaheline õigus*

4. Konventsioon kuritegude ja mõningate teiste tegude kohta õhusõiduki pardal (edaspidi „Tokyo konventsioon“)³ sõlmiti Tokyos 14. septembril 1963 ja see jõustus 4. detsembril 1969.

5. Tokyo konventsiooni artikli 1 lõike 1 punktides a ja b on sätestatud:

„1. Käesolevat konventsiooni rakendatakse:

- a) kriminaalkuritegude suhtes;
- b) tegude suhtes, olenemata sellest, kas need on kuriteod või mitte, millised võivad ohustada või ohustavad õhusõiduki ohutust, tema pardal olevaid isikuid või vara, tegusid, millised rikuvad vajalikku korda ja distsipliini pardal.

[...]“.

6. Konventsiooni artikkel 6 näeb ette:

„1. Kui õhusõiduki komandöril on alust oletada, et isik sooritas või valmistub sooritama õhusõiduki pardal kuritegu või tegu, mis on määratletud 1. artikli 1. lõikes, võib ta rakendada sellise isiku suhtes meetmeid, kaasa arvatud sunnivahendeid, millised on vajalikud:

- a) õhusõiduki, temas olevate isikute ja vara ohutuse tagamiseks; või
- b) pardal vajaliku korra ja distsipliini tagamiseks, või
- c) võimaldamaks sellise isiku üleandmist kompetentsetele võimuorganitele või pardalt eemaldamiseks vastavalt käesoleva peatüki sätetele.

2. Õhusõiduki komandör võib nõuda või lubada teiste meeskonnaliikmete abi ja võib paluda või lubada, kuid mitte nõuda reisijate abi mis tahes isiku ohjeldamiseks, keda ta võib valve alla võtta. Ükskõik milline meeskonnaliige või reisija võib samuti rakendada mõistlikke preventiivseid meetmeid ilma sellise loata, kui on alust oletada, et selliseid meetmeid on vaja rakendada koheselt õhusõiduki ja seal viibivate reisijate ning vara ohutuse tagamiseks.“

7. Nimetatud konventsiooni artikli 8 lõikes 1 on sätestatud:

„1. Õhusõiduki komandör võib, niivõrd kuivõrd see on vajalik 6. artikli 1. lõike punktide a või b eesmärkidel, õhusõidukist eemaldada iga riigi territooriumil, kus õhusõiduk maandub, iga isiku, kelle suhtes tal on põhjust oletada, et see isik sooritas või valmistub sooritama õhusõiduki pardal tegu vastavalt 1. artikli 1. lõike punktile b.“

3 *United Nations Treaty Series (LINTS)*, 704. kd, lk 219. Praegu on sellel 186 lepinguosalist riiki.

B. Liidu õigus

1. Määrus nr 261/2004

8. Määruse nr 261/2004 põhjendustes 1, 14 ja 15 on märgitud:

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

[...]

(14) Montréali 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 konkreetse 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.“

9. Selle määruse artikli 5 „Tühistamine“ lõigetes 1 ja 3 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.“

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

„1. Kui osutatakse käesolevale artiklile, saavad reisijad hüvitist kuni:

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

b) 400 euro ulatuses kõikide üle 1500 kilomeetri pikkuste ühendusesiseste lendude ning kõikide muude 1500–3500 kilomeetri pikkuste lendude puhul;

c) 600 euro ulatuses kõikide muude kui punktides a või b nimetatud lendude puhul.

Vahemaa määramisel võetakse aluseks lõppsihtkoht, kuhu reisija jõuab lennureisist mahajätmise või lennu tühistamise tõttu pärast kavandatud aega.“

2. Määrus (EL) nr 376/2014

11. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta määruse (EL) nr 376/2014, mis käsitleb tsiviillennunduses toimunud juhtumitest teatamist ning juhtumite analüüsi ja järelemeid, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 996/2010 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/42/EÜ ja komisjoni määrused (EÜ) nr 1321/2007 ja (EÜ) nr 1330/2007⁴, artikli 2 punktis 7 on ette nähtud:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

7) „lennuohutust mõjutav juhtum“ – ohutusega seotud mis tahes sündmus, mis ohustab või võib sellega mittetegelemise või eiramise korral ohustada õhusõidukit, selles olevaid isikuid või mis tahes muid isikuid ning mis hõlmab eelkõige lennuõnnetust ja tõsist lennuintsidenti“.

12. Selle määruse artikli 4 lõike 1 punktis a on sätestatud:

„1. Lõikes 6 osutatud isikud teatavad käesoleva artikli kohaste juhtumitest kohustusliku teatamise süsteemide raames juhtumitest, mis võivad oluliselt ohustada lennundusohutust ja mis kuuluvad järgmistesse kategooriatesse:

a) lennuohutust mõjutavad juhtumid, mis on seotud õhusõiduki käitamisega, nagu näiteks:

- i) kokkupõrkejuhtumid;
- ii) stardi- ja maandumisjuhtumid;
- iii) kütusega seonduvad juhtumid;
- iv) lennu ajal esinevad juhtumid;
- v) sidepidamisega seonduvad juhtumid;
- vi) vigastuste ja hädaolukordadega ning muude kriitiliste olukordadega seonduvad juhtumid;
- vii) meeskonna töövõime kaotusega seonduvad ja muud meeskonnaga seonduvad juhtumid;
- viii) ilmatingimustega või julgestusega seonduvad juhtumid“.

3. Rakendusmäärus (EL) 2015/1018

13. Komisjoni 29. juuni 2015. aasta rakendusmääruse (EL) 2015/1018, millega kehtestatakse tsiviillennunduse selliste juhtumiliikide loetelu, millest vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 376/2014 tuleb kohustuslikus korras teatada⁵, artiklis 1 on sätestatud:

„Käesoleva määruse I–V lisas on sätestatud selliste juhtumiliikide üksikasjalik loetelu, millele tuleb osutada juhtumitest teatamisel kohustusliku teatamise süsteemide kaudu vastavalt [määruse nr 376/2014] artikli 4 lõikele 1.“

⁴ ETL 2014, L 122, lk 18.

⁵ ELT 2015, L 163, lk 1.

14. Turvalisuse valdkonnas on rakendusmääruse 2015/1018 I lisa punkti 6 alapunktis 2 „määruse nr 376/2014 artikli 4 lõikes 1 nimetatud juhtumina“ mainitud „[r]askused joobes, vägivaldsete või allumatute reisijate vaigistamisel“.

4. Määrus (EL) 2018/1139

15. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määruse (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91⁶, V lisa punkti 3 alapunktis g on ette nähtud, et „kapten peab võtma kõik vajalikud meetmed lendu mõjutavate kordarikkuvate reisijate käitumise tagajärgede minimeerimiseks“.

16. Sama lisa punktis 7.3 on ette nähtud, et „[h]ädaolukorras, mis seab ohtu õhusõiduki töö ja õhusõiduki ja/või pardal olevate isikute ohutuse, peab kapten võtma meetmed, mida ta ohutuse huvides vajalikuks peab. Kui kõnealuse meetme võtmisega kaasneb kohalike normide või protseduuride rikkumine, peab kapten sellest viivitamata teatama asjaomasele kohalikule ametiasutusele“.

III. Vaidluse aluseks olevad faktilised asjaolud, menetlus põhikohtuasjas ja eelotsuse küsimused

17. Nagu nähtub eelotsusetaotluse põhjendustest, on eelotsusetaotluse esitanud kohtu menetluses oleva kohtuasja aluseks järgmised faktilised asjaolud. Hagi esitanud reisija broneeris TAPilt lennu Fortalezast (Brasiilia) Oslosse (Norra) ümberistumisega Lissabonis (Portugal), mida teostas sama lennuettevõtja. Mis puudutab lennu esimest osa Fortalezast Lissaboni, siis see pidi väljuma 21. augustil 2017 kell 23.05 ja maanduma Lissaboni lennujaamas 22. augustil 2017 kell 10.15. Lennu teine osa Lissabonist Oslosse pidi lõppema maandumisega sihtlennujaamas 22. augustil 2017 kell 18.10.

18. Enne lennu esimest osa pidi TAPi selleks plaanitud lennuk teostama lennu Lissabonist Fortalezasse. Nimetatud lennu ajal tuli aga lennuk ohutuse tagamiseks suunata ümber Las Palmasesse (Hispaania), et tõsta pardalt maha üks korda rikkuv reisija, kes oli teist reisijat hammustanud ja rünnanud mitut reisijat ning teda rahustada püüdnud salongipersonali. Seetõttu hilines lend Fortalezasse neli tundi ja 18 minutit, mille tagajärjel hilines järgmine lend, mille pidi teostama sama lennuk, mis lõpuks maandus Lissabonis 22. augustil 2017 kell 13.33.

19. Lennu esimese osa hilinemise tõttu jäi hagi esitanud reisija maha oma jätkulennust Lissabonist Oslosse. Arvestades, et TAP teeb Lissabonist Oslosse suunduval lennuliinil üksnes ühe lennu päevas, pidi hagi esitanud reisija ootama järgmisele päevale planeeritud lendu, mille tulemusena jõudis ta sihtlennujaama rohkem kui 24-tunnise hilinemisega.

20. Hagi esitanud reisija nõudis TAPilt 600 euro suuruse hüvitise maksmist määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alusel, koosmõjus sama määruse artikli 7 lõike 1 punktiga c. TAP keeldus hüvitise maksmisest põhjusel, et pikaajalise hilinemise põhjuseks oli „erakorraline asjaolu“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, mis vabastab kohustusest maksta reisijatele selle määruse alusel tasumisele kuuluvat hüvitist. Hagi esitanud reisija omakorda leiab, et käesolevas asjas esinenud „erakorraline asjaolu“ ei õigusta seda, et ta jõudis sihtkohta rohkem kui 24-tunnise hilinemisega.

6 ELT 2018, L 212, lk 1.

21. Kuna Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Lissaboni piirkondlik kohus) tekkis kahtlusi liidu õiguse tõlgendamise osas, otsustas ta menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

- „1. Kas asjaolu, et lennu ajal reisija hammustab kaasreisijaid ja ründab teda rahustada püüdnud salongipersonali, mis kapteni hinnangul õigustab lennu ümber suunamist lähimasse lennujaama, et kõnealune reisija ja tema pagas lennuki pardalt maha tõsta, põhjustades seega nimetatud lennu hilinemise sihtkohta saabumisel, kuulub määruse [nr 261/2004] põhjenduses 14 nimetatud mõiste „erakorralised asjaolud“ alla?
2. Kas sama lennukiga teostatud tagasilennule vahetult eelneval kohalelennul aset leidnud „erakorraline asjaolu“ on asjakohane selleks, et vabastada lennuettevõtja vastutusest seoses lennuki õhukutõusu hilinemisega sellel tagasilennul, millel viibis hüvitist nõudnud reisija (käesoleva kohtasja hageja)?
3. Kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses on lennuettevõtja (käesoleva kohtuasja kostja) läbi viidud analüüs, milles jõuti järeldusele, et teise lennuki saatmine ei võimalda juba tekkinud hilinemist vältida, ja seega transiitreisija (käesoleva kohtuasja hageja) suunamine järgmiseks päevaks kavandatud lennule, kuna lennuettevõtja teeb reisija lõppsihtkohta ainult ühe lennu päevas, käsitatav lennuettevõtja tegevusena, mille käigus on võetud kõik vajalikud meetmed, isegi kui sellest hoolimata ei olnud võimalik hilinemist vältida?“

IV. Menetlus Euroopa Kohtus

22. Eelotsusetaotlus, mis kannab 21. jaanuari 2019. aasta kuupäeva, saabus Euroopa Kohtu kantseleisse 31. jaanuaril 2019.

23. Portugali, Saksamaa, Austria ja Poola valitsus ning Euroopa Komisjon esitasid kirjalikud seisukohad Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artiklis 23 määratud tähtaja jooksul.

24. Menetlust korraldava meetmena esitas Euroopa Kohus 8. oktoobril 2019. aastal kõigile pooltele ja huvitatud isikutele küsimusi kirjalikult vastamiseks. Samuti palus Euroopa Kohus Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artikli 24 lõike 2 alusel teavet Euroopa Lennundusohutusametilt (EASA) ning kutsus viimast osalema kohtuistungil. Menetlust korraldavate meetmete esemeks olevate küsimuste kohta esitatud kirjalikud seisukohad esitati selleks määratud tähtaja jooksul.

25. Kohtuistungil, mis toimus 5. detsembril 2019, esitasid oma seisukohad TAPi, Portugali, Saksamaa ja Prantsuse valitsuse ning komisjoni esindajad.

V. Õiguslik analüüs

A. Sissejuhatavad märkused

26. Lennureisijate kaitset Euroopa Liidus reguleerib määrus, mis suures osas ühtlustab reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi eeskirjad. Määrus nr 261/2004 sisaldab sätteid, mis käsitlevad üksikasjalikult reisijate õigusi lennuettevõtjate suhtes. Sõltuvalt reisijate olukorrast võib neil olla õigus saada hüvitist, saada abi, mis seisneb õiguses tagasimaksmisele või teekonna muutmisele, või isegi saada lennuettevõtja pakutavat hoolitsust. Niisiis on põhikohtuasja keskmes õigus saada hüvitist lennu pikaajalise ehk kolm või enam

tundi hilinemise eest selle määruse artikli 7 alusel⁷, nagu on märgitud käesoleva ettepaneku sissejuhatuses.

27. Määrusega nr 261/2004 ühtlustatakse ka normid, mis võimaldavad lennuettevõtjatel konkreetsetel juhtudel vabaneda oma vastutusest reisijate ees. Lennuettevõtja, kes on olukorras, mis annab põhimõtteliselt õiguse saada hüvitist, võib selle kohustuse seega määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikele 3 tuginedes tulemuslikult vaidlustada, kui ta suudab tõendada, et tühistamise põhjuseks on „erakorralised asjaolud“, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed.⁸ Eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne on teha kindlaks, kas see on nii ka põhikohtuasjas, võttes arvesse vastuseid, mille Euroopa Kohus eelotsuse küsimustele annab.

28. Tegelikult on liidu seadusandja üksikasjalike sätetega määrust vastu võttes valinud õigusakti, mis ei nõua ülevõtmist ega jõustamist riigisisel tasandil.⁹ Nii nagu määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides, peavad ka liikmesriigi kohtud kohaldama Euroopa Kohtu antud tõlgendust. Sellega seoses tuleb rõhutada Euroopa Kohtu ja liikmesriigi kohtute vahelise koostöö olulisust, kuna see on võimaldanud Euroopa Kohtul anda tarvilikke selgitusi määruse nr 261/2004 tõlgendamise kohta¹⁰. See koostöö, mis on juba andnud aluse ulatuslikule kohtupraktikale, on vajalik peamiselt nimetatud määruse teatud sätete ebamäärasuse tõttu, eriti mõiste „erakorralised asjaolud“¹¹ kohta, samuti õiguslike lünkade tõttu. Nende puuduste kõrvaldamiseks on seadusandja otsustanud algtada selle õigusakti läbivaatamise menetluse, mis on endiselt pooleli.¹² Sel taustal tuleb Euroopa Kohtul taas võtta endale juhtiv roll liidu õiguse arendamisel. Uurin käesolevas ettepanekus eelotsuse küsimusi järjekorras, milles eelotsusetaotluse esitanud kohus need on esitanud.

B. Esimene küsimus

1. Reisija vägivaldne käitumine kui oht lennuohutusele

29. Esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas niisugust füüsilist rünnet nagu on kirjeldatud käesolevas ettepanekus, mille pani üks reisija lennu ajal toime teiste reisijate ja salongipersonali suhtes, võib pidada „erakorraliseks asjaoluks“.

30. Määruse nr 261/2004 sõnastus ise ei sisalda selle mõiste õiguslikku määratlust. Nimetatud määruse põhjenduse 14 teises lauses on siiski toodud teatud juhusid. Seega võivad sellised asjaolud esineda eelkõige „turvalisuse ohu“ korral¹³. Siiski tekib küsimus, millised on turvalisusega seotud riskid, mis võivad olla erakorralisteks asjaoludeks reisijate õhuveo konkreetsetes valdkonnas.

7 Vt 19. novembri 2009. aasta kohtuotsus Sturgeon jt (C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 61); 23. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus Nelson jt (C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, punkt 40), ning 4. mai 2017. aasta kohtuotsus Pešková ja Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 19 ja seal viidatud kohtupraktika).

8 Vt 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 19).

9 Mittwoch, A.-C., *Vollharmonisierung und Europäisches Privatrecht*, Berlin, 2013, lk 12, märgib, et liidu seadusandja on määrust eraõiguse ühtlustamise vahendina harva kasutanud, mistõttu kujutab määrus nr 261/2004 endast märkimisväärset erandit. Autor loeb ka Euroopa Kohtu praktika ühtlustavate (mitte-seadusandlike) instrumentide hulka selles õigusvaldkonnas.

10 Vt komisjoni teadaanne, mis käsitleb 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) ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2027/97 (lennuettevõtja vastutuse kohta õnnetusjuhtumite puhul, muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 889/2002) tõlgendamise suunisteid (ELT 2016, C 214, lk 5), millest nähtub, et „[k]ohtupraktikal on olnud otsustav mõju kõnealuse määruse tõlgendamisele“. Tõlgendamise suunistega, mis põhimõtteliselt on süntees kohtupraktikast, soovib komisjon „selgitada mitut määruse sätet üksikasjalikumalt, pidades eelkõige silmas Euroopa Kohtu praktikat, et tagada kehtivate õigusnormide tõhusam ja ühtsem täitmine“.

11 Chatzipanagiotis, M., „Disrupted Flights and Information Duties of Air Carriers: The Interplay Between Regulation (EC) N° 261/2004 on Air Passenger Rights and the Unfair Commercial Practices Directive“, *Air & Space Law*, 2018, 43, nr 4&5, lk 434.

12 Vt 13. märtsi 2013. aasta ettepanek kehtestada Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust nr 261/2004, ning määrus (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta reisijate ja nende pagasi õhuveol [(COM(2013) 130 final)].

13 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 21) ja 4. mai 2017. aasta kohtuotsus Pešková ja Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 21).

31. Minu arvates nõuab selle küsimuse analüüs tõlgendust, mis võtaks arvesse selle konkreetse valdkonna õiguslikku raamistikku¹⁴. Määrust nr 261/2004 ei saa tõlgendada, võtmata arvesse selle vastuvõtmise poliitilist, sotsiaalmajanduslikku ja tehnoloogilist konteksti, samuti selles valdkonnas hiljem aset leidnud regulatiivseid arenguid¹⁵. See lähenemisviis, mis täiendab teisi tõlgendusmeetodeid, mida Euroopa Kohtu praktikas tunnustatakse¹⁶, võimaldab meil tuvastada ohud, mida liidu seadusandja reisijate õhuveo praeguses arenguseisus on tunnistanud. Samuti võimaldab see Euroopa Kohtul tõlgendada määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 kooskõlas teiste asjakohaste aktidega, aidates niiviisi kaasa liidu õiguskorra ühtsusele.

32. Kõigi nende asjakohaste õigusaktide analüüsist, mis reguleerivad reisijate õhuvedu, mille puhul liidu seadusandja omistab erilist tähtsust ohutusele, nähtub, et määruse nr 261/2004 enda artikli 2 punktis j on ette nähtud, et lennureisist mahajätmise põhjuseks võib olla „ohutus või julgeolek“. Märgin, et selle sätte sõnastus ei välista seda, et oht, millele see säte viitab, on tingitud reisija vägivaldsest käitumisest.

33. Samuti tuleb nimetada määrust nr 376/2014, mis käsitleb tsiviillennunduses toimunud juhtumitest teatamist ning juhtumite analüüsi ja järeelmeid ning sellega seotud õigusakte. Rakendusmäärusega 2015/1018 on kehtestatud loetelu juhtumiliikidest, mis võivad oluliselt ohustada lennuohutust ja millest lennundustöötajad peavad vastavalt määrusele nr 376/2014 kohustuslikus korras teatama. Rakendusmääruse 2015/1018 I lisa punkti 6 alapunktis 2 on õhusõiduki käitamisel turvalisusega seotud juhtumina nimetatud „[r]askused joobes, vägivaldsete või allumatute reisijate vaigistamisel“. Seega tuleb märkida, et liidu õigusnormid näevad sõnaselgelt ette, et reisija vägivaldne käitumine teiste õhusõidukis viibijate suhtes, nagu on tuvastatud põhikohtuasjas, kujutab endast olulist ohtu, millega kaasneb kohustus pädevaid asutusi teavitada.

34. Määrus 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet, on selles kontekstis samuti asjakohane, sest see annab kaptenile keske rolli, pannes talle V lisa punktis 1.3 vastutuse „õhusõiduki [...] ohutuse ning kõigi meeskonnaliikmete, reisijate ja pardal oleva kauba ohutuse eest“. V lisa punkti 3 alapunktis g sisalduv säte näib mulle eriliselt asjakohane, kuna selles on ette nähtud, et „kapten peab võtma kõik vajalikud meetmed lendu mõjutavate *kordarikkuvate reisijate käitumise* tagajärgede minimeerimiseks“. Sama lisa punkt 7.3 sätestab, et „[h]ädaolukorras, mis seab ohtu õhusõiduki töö ja õhusõiduki ja/või *pardal olevate isikute ohutuse*“, peab kapten võtma meetmed, mida ta ohutuse huvides vajalikuks peab. Märgin, et see säte on sõnastatud piisavalt laialt, et ühe reisija füüsilist rünnet teiste isikute suhtes lennuki pardal – nagu käesolevas asjas – saaks kvalifitseerida ohuna lennuohutusele.

14 Olgu märgitud, et kuigi formaalselt on eelotsusetaotluse esitanud kohus oma esimese eelotsuse küsimuse piiranud määruse nr 261/2004 põhjenduse 14 tõlgendamisega, ei takista see asjaolu Euroopa Kohtul esitada liikmesriigi kohtule kõiki liidu õiguse tõlgendamise aspekte, mis võivad olla tarvilikud liikmesriigi kohtu menetluses oleva kohtuasja lahendamisel, olenemata sellest, kas liikmesriigi kohus neile oma küsimustes viitas või mitte (vt 29. oktoobri 2015. aasta kohtuotsus Nagy, C-583/14, EU:C:2015:737, punktid 20 ja 21, ning 21. märtsi 2019. aasta kohtuotsus Mobit ja Autolinee Toscane, C-350/17 ja C-351/17, EU:C:2019:237, punkt 35).

15 Riesenhuber, K., *Europäische Methodenlehre*, 2. Aufl., Berlin 2010, § 18, punkt 20 jj, rõhutab „õigusliku keele ühtsuse“ ideel rajaneva tõlgenduse tähtsust ja mainib näitena 18. detsembri 2008. aasta kohtuotsust Andersen (C-306/07, EU:C:2008:743, punkt 40 jj). Vt ka kohtujurist Tanchevi ettepanek kohtuasjas Germanwings (C-501/17, EU:C:2018:945, punkt 69), milles ta tugineb analüüsile, mis hõlmab ka teisi lennutranspordi valdkonda kuuluvaid teisese õiguse akte.

16 Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei tule liidu õiguse sätte tõlgendamisel arvesse võtta mitte üksnes selle sõnastust, vaid ka konteksti ning selle õigusaktiga taotletavaid eesmärgi, mille osaks see säte on (vt 16. juuli 2015. aasta kohtuotsus Maïstrellis, C-222/14, EU:C:2015:473, punkt 30, ja 21. märtsi 2018. aasta kohtuotsus Klein Schiphorst, C-551/16, EU:C:2018:200, punkt 34).

35. Rahvusvahelise õiguse tasandil tuleb nimetada Tokyo konventsiooni, millega on ühinenud kõik liikmesriigid, kuid mitte liit. Kuigi erinevalt muudest rahvusvahelise õiguse instrumentidest, mis reguleerivad lennutranspordiga seotud küsimusi¹⁷, ei ole see konventsioon liidu õiguskorra lahutamatu osa, kuna seda ei ole sõnaselgelt üle võetud, mis peegeldaks liikmesriikide pädevuse võimalikku ülekandmist liitu¹⁸, ilmneb siiski, et teatud normatiivsed paralleelid kinnitavad ühist õiguslikku veendumust. Seega võib minu arvates Tokyo konventsioonile tugineda kui võrdlusvahendile liidu õiguse tõlgendamisel. Konventsiooni artikli 1 lõike 1 kohaselt rakendatakse konventsiooni „kriminaalkuritegude suhtes“ ja „tegude suhtes, olenemata sellest, kas need on kuriteod või mitte, millised võivad ohustada või ohustavad õhusõiduki ohutust, tema pardal olevaid isikuid või vara, tegusid, millised rikuvad vajalikku korda ja distsipliini pardal“. Nagu eespool nimetatud määruse 2018/1139 sättes, nii volitab ka selle konventsiooni artikli 6 lõige 1 õhusõiduki kaptenit rakendama meetmeid, kaasa arvatud sunnivahendeid, mis on vajalikud „õhusõiduki, temas olevate isikute ja vara ohutuse tagamiseks“, kui on alust oletada, et „isik sooritas või valmistub sooritama õhusõiduki pardal kuritegu või tegu, mis on määratletud 1. artikli 1. lõikes“¹⁹. Mulle tunduvad tõlgendamise võrdlusinstrumendina Tokyo konventsiooni kohaldamise kriteeriumid olevat antud juhul täidetud, kui arvestada, et füüsiline rünne, erandid välja arvatud, on vastavalt liidu liikmesriikide karistusseadustikele kriminaalkorras karistatav tegu.

36. Neist asjaoludest nähtub, et kuna liidu ja rahvusvahelise õiguse kohaselt kvalifitseeritakse reisija vägivaldne käitumine teiste reisijate ja meeskonnaliikmete suhtes – nagu käesolevas asjas käsitletav käitumine – oluliseks ohuks lennuohutusele, ei saa kohe välistada, et kirjeldatud olukord kujutab endast „erakorralist asjaolu“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses.

2. Erakorralisuse analüüs kohtupraktikas välja töötatud kriteeriumide alusel

37. Nagu Euroopa Kohus on oma kohtupraktikas juba märkinud, ei saa tõepoolest kõik „turvariskid“ – nagu ka muud määruse nr 261/2004 põhjenduses 14 nimetatud asjaolud – kujutada endast erakorralisi asjaolusid, mis võivad lennuettevõtja vastutusest vabastada.²⁰ Tuleb silmas pidada, et kuna tegemist oleks erandiga tavapärasest reeglist ehk hüvitise maksmisest, mis vastab tarbijakaitse eesmärgile, siis tuleb määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikes 3 ette nähtud mõistet „erakorralised asjaolud“ tõlgendada kitsalt.²¹

17 Vt eelkõige rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon, mis sõlmiti Montréalis 28. mail 1999 (UNTS, 2242. kd, lk 369), kirjutati Euroopa Ühenduse poolt alla 9. detsembril 1999 ja kiideti tema nimel heaks nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsusega 2001/539/EÜ (EÜT 2001, L 194, lk 38; ELT eriväljaanne 07/05, lk 491; edaspidi „Montréali konventsioon“). Montréali konventsioon jõustus liidu suhtes 28. juunil 2004. See oli üle võetud nõukogu 9. oktoobri 1997. aasta määrusega (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta reisijate ja nende pagasi õhuveol (EÜT 1997, L 285, lk 1; ELT eriväljaanne 07/03, lk 489). Montréali konventsiooni sättes moodustavad liidu õiguskorra lahutamatu osa (vt 22. novembri 2012. aasta kohtuotsus Espada Sánchez jt, C-410/11, EU:C:2012:747, punkt 20).

18 Rahvusvaheline konventsioon, mida ta ei ole sõlminud, on liidule siduv, kui ta võtab üle konventsiooniga reguleeritud valdkonnas varem liikmesriikidele kuulunud pädevuse (vt selle kohta 22. oktoobri 2009. aasta kohtuotsus Bogiatzi, C-301/08, EU:C:2009:649, punkt 33, ja 21. detsembri 2011. aasta kohtuotsus Air Transport Association of America jt, C-366/10, EU:C:2011:864, punkt 63).

19 Mendes de Leon, P., *Introduction to Air Law*, Alphen aan den Rijn, 2017, lk 514, ja Piera, A., „ICAO's latest efforts to tackle legal issues arising from unruly/disruptive passengers: The modernization of the Tokyo Convention 1963“, *Air & Space Law*, 2012, 37. kd, nr 3, lk 237, märgivad, et Tokyo konventsioon puudutab „häiriva reisija“ probleemistikku. Nad selgitavad, et see konventsioon ei sisalda mõiste „rikkumine“ määratlust, mille tõlgendamine on jäetud riigisisestele seadustele. Autorid meenutavad, et Rahvusvaheline Tsiviillennundusorganisatsioon [inglise keeles „International Civil Aviation Organization“ (ICAO)] võttis vastu juhised distsiplineerimatute/häirivate reisijatega seonduvate õiguslike aspektide kohta („ICAO circular 288 – Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers“), millest nähtub, et salongimeeskonna ja teiste reisijate vastu suunatud ründeid tuleb käsitleda „rikkumisena“ nimetatud konventsiooni tähenduses. Nad mainivad ka 4. aprilli 2014. aasta Montréali protokolli, millega muudetakse Tokyo konventsiooni, millele on alla kirjutatud kõik liidu liikmesriigid ja mis julgustab allkirjutanud riike algatama menetlusi kõige tõsisemateks peetavate ehk selliste rikkumiste suhtes, mil pardal viibiv inimene paneb toime või ähvardab toime panna vägivaldaakti meeskonnaliikme vastu või keeldub allumast kapteni korraldustele.

20 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 22), 17. aprilli 2018. aasta kohtuotsus Krüsemann jt (C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 ja C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258, punkt 34) ning 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 20).

21 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 17).

38. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt nõuab see mõiste pigem seda, et täidetud oleksid kaks kumulatiivset tingimust, nimelt a), et sündmused ei ole omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja b), et need väljuvad tema tegeliku kontrolli alt.²² Seda, kas need kriteeriumid on täidetud, tuleb hinnata konkreetse üksikjuhtumi põhjal. Järelikult on vaja nimetatud kriteeriume põhjalikult uurida, võttes arvesse eelotsusetaotluses esitatud faktilist raamistikku.

a) Lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omane sündmus

39. Esimene tingimus eeldab, et kui analüüsitakse konkreetset olukorda, siis asjaomane sündmus ei ole olemuslikult, lahutamatult ja tüüpiliselt seotud reisijate õhuveoga. Teiste sõnadega hõlmab kõnealune mõiste sündmusi, mis ei kuulu lennutranspordi korraldamise või toimimisega seotud tavapärase asjade käigu juurde. Järelikult hõlmab see kõiki sündmusi, mis ei ole seotud tegeliku lennutranspordiga, kuid mis väliste eriliste asjaoludena selle tegevuse kavandatud elluviimist kahjustavad või muudavad selle isegi võimatuks.

40. Kõigepealt tuleb täheldada, et nii ilmselge, kui see ka ei ole, on tsiviillennuliikluse ülesanne võimaldada reisijate ja kaupade vedu pikkadel vahemaadel. Reisijate ja kaupade vedu on oluline majandustegevus, mida enamasti teostavad eraettevõtjad, ja nii annab see panuse liidu majandusele. Mis puudutab konkreetset reisijate vedu, siis pean vajalikuks märkida, et lennukiga reisimise lihtsamaks muutmine on toonud kodanikud liidule lähemale ja ühendanud nad paremini ülejäänud maailmaga. Lennuühenduste küllus on võimaldanud paljudel liidu kodanikel reisida, õppida ja töötada Euroopas ja kaugemal. Lisaks on lendude arv ja sagedus märkimisväärselt suurenenud tänu lennunduse siseturu loomisele – üha konkurentsitihedamale keskkonnale, mis on võimaldanud soodsat hinnamuutust.²³

41. Ka sellest vaatenurgast tundub mulle olevat selge, et vägivaldse käitumisega reisijate harimist ega karistamist ei saa mõistlikult arvata tsiviillennuliikluse funktsioonide hulka. Isegi kui on tõsi, et enne igat lendu teavitab salongipersonal reisijaid ohutusnõuetest, on siiski tõsi ka see, et selle tegevuse eesmärk on tagada üksnes transpordi tõrgeteta toimimine. Ohutusnõuded on koostatud selleks, et aidata reisijatel tutvuda õhutranspordi ohtudega, nagu vigastuste tekke oht õhkutõusmisel, turbulents, salongi rõhu vähendamine, maandumismanööver jne.²⁴

42. Seevastu ei käsitle need ohutusnõuded üldisemat vägivalda kasutamise probleemistikku inimestevahelistes suhetes ning seda põhjendatult, kuna see jääb väljapoole transpordiga seotud küsimusi, nagu ma allpool selgitan. Reisijad aga on kohustatud järgima personali juhiseid. Välja arvatud väga harvad erandid, ei sea keegi tõsiseltvõetavalt kahtluse alla salongipersonali pädevust, mis puudutab õhusõiduki toimimist, ega nende volitusi korra ja distsipliini tagamisel lennuki pardal.

22 31. jaanuari 2013. aasta kohtuotsus McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punkt 38), 4. mai 2017. aasta kohtuotsus Pešková ja Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 22) ning 17. aprilli 2018. aasta kohtuotsus Krüsemann jt (C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 ja C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258, punkt 32).

23 Vt komisjoni 1. märtsi 2019. aasta aruanne Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele: Euroopa lennundusstrateegia: rangete sotsiaalstandardite säilitamine ja edendamine [COM(2019) 120 final].

24 Määruse 2018/1139 V lisa punkti 2 alapunktist b nähtub, et „[m]eeskond peab teadma, kus asuvad asjakohased ohutusvahendid ja kuidas neid kasutada, ning reisijaid peab olema sellest teavitatud.“ Selles sättes on samuti ette nähtud, et „[m]eeskonnale ja reisijatele tuleb anda piisavalt teavet hädalukorras tegutsemise viiside ja salongi ohutusvahendite kasutamise kohta, arvestades konkreetset käitumist ja selleks mõeldud vahendeid.“

43. Nagu väitsid mitu käesolevasse menetlusse astujat, siis ei kujuta mõne reisija vägivaldne käitumine teiste reisijate ja salongipersonali suhtes endast siiski sündmust, mis oleks omane lennuettevõtja tavapärasele tegevusele. Kõigi asjaosaliste jaoks kahetsusväärset võib füüsiline rünne aset leida mis tahes muus olukorras ja seda erinevatel põhjustel. Mõni neist võib olla seotud otseselt ründaja isiksusega, samas kui teised põhjused, näiteks stress, on tingitud konkreetsest olukorrast, milles ründaja lennureisi ajal on.²⁵

44. Seda arvestades tuleb tõdeda, et eelotsusetaotlus ei sisalda mingeid täpsustusi kõnealuse reisija agressiivse käitumise põhjuste kohta. Seetõttu, ja kuna osutub võimatuks loetleda kõik juhtumid, mis võivad põhjustada lennureisija vägivaldse käitumise, peab Euroopa Kohus oma vastuses esimesele eelotsuse küsimusele piirduma üldiste kaalutlustega.

45. Ammendavuse huvides sooviksin rõhutada, et asjaolu, et üksikuid füüsilise ründe juhtumeid aeg-ajalt esineb, ei tundu mulle iseenesest olevat piisav põhjus sellest järeldada, et vägivald kasutamine oleks omane reisijate õhuveo tavapärasele tegevusele. Seoses sellega jagan kohtujurist Tanchevi kahtlusi, mida ta väljendas oma ettepanekus kohtuasjas Germanwings, C-501/17²⁶ argumendi suhtes, mille kohaselt peaks sündmuse sagedus olema piirav/eristav kriteerium. Pean vajalikuks märkida, et sõltumata selle argumendi küsitavusest, ei esine käesolevas kohtuasjas ühtegi asjaolu, mis seda toetaks, kuna kõik menetlusse astujad on jõudnud järeldusele, et vägivald kasutamine lennuki pardal on pigem harva esinev sündmus või igal juhul mitte sagedasem kui mujal.²⁷

46. Kuna ühe reisija vägivaldne käitumine teiste reisijate ja/või salongipersonali suhtes hõlbib sellest, mida võib pidada sotsiaalselt aktsepteeritavaks käitumiseks ning on liikmesriikide karistusõiguse järgi pealegi kriminaalkorras karistatav, on tegemist selgelt lennutranspordile mitteomase sündmusega. See ei kuulu lennutranspordi korraldamise või toimimisega seotud tavapärase asjade käigu juurde. Intsidend võib seda isegi kahjustada, kui vägivald on suunatud õhusõiduki struktuuri ja selle toimimise eest vastutava personali vastu. Liikmesriigi õigusnormid võtavad seda üldiselt arvesse, kvalifitseerides sellise ründeakti „raskeks kuriteoks“.

47. Eeltoodust tuleneb, et kõnealune sündmus ei ole omane asjasse puutuva lennuettevõtja tavapärasele tegevusele.

b) Kontroll sündmuse üle

48. Teine kriteerium eeldab, et kõnealune sündmus on lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt väljas. Nagu eespool märgitud,²⁸ võib isiku agressiivsel hoiakul olla mitu põhjust, mis muudab peaaegu võimatuks seda ette näha ja sellele adekvaatselt reageerida. Seda ettenägematust arvestades ja võttes arvesse asjaolu, et reisija käitumine, nagu seda on eelotsusetaotluses kirjeldatud, ei ole lennutranspordile omane, näib olevat kohatu panna lennuettevõtjale ainuvastutus õhusõiduki pardal toimunud vägivaldsete juhtumite ennetamise ja tõkestamise eest. Kuna esiteks on viisakusreeglite järgimine hädavajalik kõigis igapäevaelu olukordades ja teiseks on salongipersonal eelistatud kontaktisikuks kõigi võimalike vaidluste rahumeelse lahendamisel, siis leian, et iga reisija peab võtma vastutuse oma käitumise ja sellest tulenevate tagajärgede eest.

25 Mendes de Leon, P., *Introduction to Air Law*, Alphen aan den Rijn, 2017, lk 512; Nase, V., Humphrey, N., „Angry People in the Sky: Air Rage and the Tokyo Convention“, *Journal of Air Law and Commerce*, 79. kd, nr 4, lk 702; Ginger, S., „Violence in the skies: The rights and liabilities of air carriers when dealing with disruptive passengers“, *Air & Space Law*, 1998, 23. kd, nr 3, lk 109, näitavad, et reisija häiriva käitumise võib omistada „väliste“ teguritele (näiteks: pikaajalistest hilinemistest, pagasi kaotusest, halvast või ootustele mittevastavast teenindusest, pikkadest järjekordadest pardalminemise või lennukisalongi ülerahvastatusest põhjustatud raev) ja „sisemised“ (näiteks: psühholoogilised või psühhiaatrilised probleemid, alkoholi liigtarbimine, suitsetamisest loobumise sümptomid või üldisem asotsiaalne käitumine).

26 Kohtujurist Tanchevi ettepanek kohtuasjas Germanwings (C-501/17, EU:C:2018:945, punktid 60 ja 61).

27 Rahvusvahelise Õhutranspordi Assotsiatsiooni (inglise keeles „International Air Transport Association; IATA“) välja töötatud dokumendist „Unruly Passengers – Enhancing the deterrent“ (3. aprill 2019) nähtub, et häirivad reisijad mõjutavad üksnes ühte lendu 1053st, kuigi juhtumite arvu suurenemine on märgatav.

28 Vt käesoleva ettepaneku punkt 43.

49. Toetan mitme käesolevas kohtuasjas seisukohti esitanud liikmesriigi, eelkõige Saksamaa ja Poola valitsuse argumenti, mille kohaselt on salongipersonali käsutuses vaid väga piiratud võimalused agressiivse reisija ohjeldamiseks. Isegi kui kapten ja salongipersonal võivad anda reisijale konkreetseid korraldusi (manitseda rahunema, hoiatada, panna ta teisele istekohale jne) või rakendada tema suhtes sunnivahendeid lennu ohutuse tagamiseks, ei saa nad teda siiski kontrollida viisil, mis täielikult välistaks lennu häirimise selle reisija poolt, mis, nagu eespool märgitud, kuulub reisija enda vastutusalasse.

50. See kaalutlus kehtib veelgi enam vägivaldsete vahejuhtumite ennetamisel, kuna üldiselt ei ole lennuettevõtjatel mingit teavet, mis võimaldaks neil järeldada, et reisija võiks õhusõiduki pardal käituda agressiivselt viisil, mis võib kahjustada lennu ohutust. Teisalt ei ole lennuettevõtjatel õigust keelata lennuki pardale minemast reisijal, kes sel hetkel käitub normaalselt. Ometi ei tohi unustada, et kui tegemist on intsidendiga, mis on toimunud pärast õhusõiduki õhkutõusmist, siis ei saa salongipersonal enam rakendada ennetusmeetmeid, kuna siis on nende tegutsemisvõimalused piiratud eespool mainitud sunnivahenditega ning seda lennukisalongi väga kitsastes oludes.

51. Nõustun Austria valitsuse ja komisjoni arvamusega, mille kohaselt peaks olema hinnang olukorrale täiesti erinev juhul, kui reisija käitus häirivalt juba enne lennuki pardale minekut või selle ajal, millest lennuettevõtja võis seega teadlik olla. Sellisel juhul ei ole minu arvates õigustatud lennuettevõtja vabastamine tema vastutusest, lubades tal tulemuslikult tugineda erakorralisele asjaolule, kui asjaomane reisija käituks siis sobimatult või jätkaks käitumist sellisel viisil²⁹. Liidu õiguse ja Tokyo konventsiooni eespool nimetatud sätete, mis annavad kaptenile pädevuse võtta vajalikke meetmeid lennuohutuse tagamiseks³⁰, tõlgendamine peab kindlasti hõlmama ideed võimaluse piirides riskide ennetamisest, et need sätted oleksid tõhusamad.

52. Pidades silmas piiranguid, mis salongipersonalil selliste ohtude ennetamisel ja tõkestamisel tavaliselt on, ei näi vägivaldse reisija lähimas võimalikus lennujaamas pardalt maha tõstmine – viimase abinõuna – olevat ebamõistlik valik, kui pärast põhjalikku kaalumist ja kõiki juhtumi asjaolusid arvesse võttes leiab kapten, et lennu jätkamine on sellistes tingimustes võimatu, kuna vastasel juhul ohustatakse õhusõiduki või pardal olevate isikute ohutust. Lisaks pean vajalikuks märkida, et just see on see, mida Tokyo konventsiooni artikli 6 lõike 1 punktis c ja artikli 8 lõikes 1 ette nähtud sätted volitavad kaptenit tegema, kui ta on silmitsi sellise olukorraga.³¹

53. Eespool toodud kaalutlustest tuleneb, et kui kasutades meetmeid, mida tal on lubatud kasutada, ei õnnestu salongipersonalil reisijat maha rahustada ning see seab ohtu lennu ohutuse – näiteks ohustades või kahjustades õhusõiduki pardal viibivate inimeste kehalist puutumatust –, kujutab selline olukord endast lennuettevõtja kontrolli alt väljunud asjaolu kohtupraktikas välja töötatud teise kriteeriumi tähenduses. Kindlasti on see nii sellises olukorras, nagu on kõne all põhikohtuasjas, kus korda rikkuv reisija hammustab kaasreisijaid ja ründab teda rahustada püüdnud salongipersonali.

29 Schmid, R., *Fluggastrechte-Verordnung*, C.H.Beck, 11. trükk, punktid 121 ja 122, jagab mitme Saksa kohtu arvamust, mida need on väljendanud seoses häiriva reisija probleemiga, ning mille kohaselt on „erakorraliseks asjaoluks“ reisija „ettenägematu, kontrollimatu ja agressiivne käitumine“. Autori sõnul tuleks olukorda hinnata erinevalt juhul, kui salongipersonalil oli juba enne pardaleminekut või selle ajal andmeid, et reisija on purjus ja võib seega kujutada ohtu lennu ohutusele.

30 Mendes de Leon, P., *Introduction to Air Law*, Alphen aan den Rijn, 2017, lk 501; Ginger, S., „Violence in the skies: The rights and liabilities of air carriers when dealing with disruptive passenger“, *Air & Space Law*, 1998, 23. kd, nr 3, lk 107; Michaelides, S., „Unruly passenger behaviour and the Tokyo Convention“, *Coventry Law Journal*, 2001, nr 6, lk 38; Piera, A., „ICAO's latest efforts to tackle legal issues arising from unruly/disruptive passengers: The modernization of the Tokyo Convention 1963“, *Air & Space Law*, 2012, 37. kd, nr 3, lk 236, ja Abeyratne, R., „A protocol to amend the Tokyo Convention of 1963: Some unanswered questions“, *Air & Space Law*, 2014, 39. kd, nr 1, lk 48, osutavad, et Tokyo konventsiooniga antakse lennukis kaptenile ulatuslikud volitused, et reageerida pardal toime pandud õigusrikkumistele. Autorite sõnul saab kapten neid volitusi kasutada, kartmata, et tal tuleb oma tegude eest võtta tsiviil- või kriminaalvastutus, kuna Tokyo konventsioon tagab talle puutumatuse.

31 Vt Michaelides, S., „Unruly passenger behaviour and the Tokyo Convention“, *Coventry Law Journal*, 2001, nr 6, lk 41; Ginger, S., „Violence in the skies: The rights and liabilities of air carriers when dealing with disruptive passengers“, *Air & Space Law*, 1998, 23. kd, nr 3, lk 107; Abeyratne, R., „A protocol to amend the Tokyo Convention of 1963: Some unanswered questions“, *Air & Space Law*, 2014, 39. kd, nr 1, lk 49. Mendes de Leon, P., *Introduction to Air Law*, Alphen aan den Rijn, 2017, lk 512, selgitab, et mõnikord võib olla keeruline kindlaks teha, mis on konkreetset juhul rikkumiseks, kuid lõpliku otsuse peab tegema kapten.

54. Minu faktiliste asjaolude analüüs viib mind järeldusele, et kohtupraktikas välja töötatud kaks kriteeriumi „erakorralise asjaolu“ iseloomustamiseks määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, nagu seda on tõlgendatud selle määruse põhjendustest 14 ja 15 lähtudes, on käesoleval juhul täidetud.

3. Vastus esimesele küsimusele

55. Neile kaalutlustele tuginedes tuleb esimesele eelotsuse küsimusele vastata, et asjaolu, et lennu ajal üks reisija hammustab kaasreisijaid ja ründab teda rahustada püüdnud salongipersonali, mis kapteni hinnangul õigustab lennu ümbersuunamist lähimasse lennujaama, et kõnealune reisija ja tema pagas lennuki pardalt maha tõsta, põhjustades seega nimetatud lennu hilineamise sihtkohta saabumisel, kuulub määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikes 3 nimetatud mõiste „erakorralised asjaolud“ alla.

C. Teine küsimus

56. Oma teise eelotsuse küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et selleks, et vabaneda kohustusest maksta reisijatele selle määruse artikli 7 alusel nõutud hüvitist pikaajalise lennu hilineamise eest, võib lennuettevõtja tugineda ka erakorralistele asjaoludele, mis ei ole tekkinud selle reisija broneeritud lennu käigus, vaid samal päeval eelmise lennu ajal, mis teostati sama lennukiga kui see, mis oli broneeritud lennu jaoks lennujaamadevahelises lennukite rotatsioonisüsteemis ette nähtud.

1. Varasem kohtupraktika

57. Sellega seoses tuleb kõigepealt juhtida Euroopa Kohtu tähelepanu asjaolule, et tal on juba olnud võimalus võtta selles õigusküsimuses seisukoht – kuid vaid kaudselt. Nimelt möönis ta kohtuotsuse Pešková ja Peška³² aluseks olnud kohtuasjas, et erakorralisele asjaolule, antud juhul kokkupõrkele linnuga, võib tugineda isegi siis, kui see ei mõjutanud hilinevad reisija broneeritud lendu, vaid kavandatud marsruudi raames sama õhusõidukiga teostatud eelmist lendu. Samamoodi peeti kohtuotsuse Germanwings³³ aluseks olnud kohtuasjas erakorraliseks asjaoluks olukorda, kus hilinevad lennule eelnenud lennu ajal oli lennuki rehvi tunginud nael. Eelnevast järeldub, et eelotsuse küsimusele tuleks eelnimetatud kohtuotsuste põhjal anda jaatav vastus.

2. Asjakohaste sätete tõlgendamine

58. Kui Euroopa Kohus peaks leidma, et see kohtupraktika üksi ei anna piisavat vastust eelotsuse küsimusele, teen ma ettepaneku täiendada arutluskäiku asjasse puutuvate sätete tõlgendamise teel. Seda arvestades märgin, et ei määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 sõnastus, mõte ega eesmärk, tõlgendatuna selle põhjendusest 15 lähtudes, ei võimalda järeldada, et erakorralised asjaolud – nagu käesoleval juhul vägivaldne reisija, kes seab ohtu turvalisuse lennuki pardal –, peavad olema otseselt seotud lennuga, mida need erakorralised asjaolud mõjutavad tühistamise või hilineamise näol.

³² 4. mai 2017. aasta kohtuotsus Pešková ja Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punktid 9–11).

³³ 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 9).

a) „Erakorraliste asjaolude“ ja tühistamise või pikaajalise hilinemise vahelise põhjusliku seose nõue

59. Pigem vastupidi, mis puudutab määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 sõnastust, siis võib selle sätte mitme keeleversiooni uurimisel järeldada, et piisab lihtsast põhjuslikust seosest erakorraliste asjaolude ja tühistamise või hilinemise vahel³⁴. Selline tõlgendus on kooskõlas selle määruse põhjenduse 15 sõnastusega, millest tuleneb, et tühistamise või hilinemise peab olema põhjustanud lennuliikluse korraldamist käsitlev otsus, mis puudutab „konkreetselt lennukit“ ja hõlmab „selle lennuki ühe või mitu lendu“³⁵. Teisisõnu on oluline see, et põhjusliku seose ahel jätkuks kuni kõnealuse tühistamise või hilinemiseni.

60. Lisaks tuleb märkida, et kuna määruse nr 261/2004 põhjendus 15 mainib olukorda, kus erakorralised asjaolud puudutavad mitut lennuettevõtja sama lennukiga tehtud lendu, siis näib seadusandja olevat mõelnud eelkõige sellistele juhtumitele nagu põhikohtuasjas, kus lennuettevõtja on teatava lennuliini teenindamiseks loonud lennukite rotatsioonisüsteemi. Nagu mitu menetluse astujat käesolevas asjas oma seisukohtades märkisid, on selline rotatsioonisüsteem reisijate lennutranspordi valdkonnas tavaline praktika, mis on seletatav vajadusega kasutada lennukeid majanduslikult otstarbekalt.³⁶

b) Tühistamise või pikaajalise hilinemise vältimiseks kõigi vajalike meetmete võtmise nõue

61. Ühest küljest näib määruse nr 261/2004 artikli 7 lai tõlgendamine, mis annab reisijatele õiguse hüvitisele isegi juhul, kui tühistamise või pikaajalise hilinemise põhjustavad varasema lennu käigus aset leidnud erakorralised asjaolud, olevat kooskõlas nimetatud määruse eesmärgiga, milleks on tagada lennureisijate kaitse kõrge tase. Nimelt, nagu Euroopa Kohus on kohtuotsuse Nelson jt³⁷ aluseks olevates liidetud kohtuasjades täheldanud, võimaldab eespool nimetatud artiklis ette nähtud kindlasummaline hüvitis reisijate kaotatud aega heastada, ilma et nad peaksid tõestama, et on kandnud individualiseeritud kahju.

62. Teisest küljest on ilmne, et ajaliselt piiramatut vastutust tekitav asjaolu, mis põhineb pelgalt põhjuslikul seosel ilma korrigeerivaid kriteeriume ette nägemata, jätaaks tähelepanuta lennureisijate ja lennuettevõtjate huvide tundliku tasakaalustamise, mille liidu seadusandja määruse nr 261/2004 vastuvõtmisel on teinud. Tõepoolest, ta püüdis leida tasakaalu nende konkureerivate huvide vahel, nähes ette, et lennuettevõtjad vabastatakse hüvitise maksmise kohustusest, kui nad suudavad tõendada, et erakorralistest asjaoludest tingitud tühistamist või hilinemist ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik sobivad meetmed.³⁸

63. Eespool esitatud asjaoludest tuleneb, et põhimõtteliselt ei ole mingit ajalist piirangut, mis välistaks määruse nr 261/2004 artikli 7 kohaldamise käesoleva asjaga sarnases olukorras, kus on kehtestatud lendude rotatsioon, kuna see säte nõuab üksnes põhjuslikku seost varasema lennu käigus aset leidnud erakorraliste asjaolude ja reisija broneeritud lennu tühistamise või pikaajalise hilinemise vahel. Seda arvestades märgin, et eelotsusetaotluse esitanud kohtu esitatud teabe kohaselt põhjustas Fortalezast

34 Hispaania keeles: „se debe a“; taani keeles „skyldes“; saksa keeles „auf [...] zurückgeht“; eesti keeles: „põhjustasid“; inglise keeles: „is caused by“; prantsuse keeles: „est due à“; itaalia keeles: „è dovuta a“; hollandi keeles: „het gevolg is van“; poola keeles: „jest spowodowane“, ja portugali keeles: „se ficou a dever a“.

35 Hispaania keeles: „una aeronave determinada/den lugar/uno o más vuelos de la aeronave“; taani keeles: „bestemt fly/medfører/af en eller flere flyafgange“; saksa keeles: „einem einzelnen Flugzeug/zur Folge hat/bei einem oder mehreren Flügen des betreffenden Flugzeugs“; eesti keeles: „konkreetselt lennukile/ühe või mitme lennu“; inglise keeles: „a particular aircraft/gives rise/one or more flights by that Aircraft“; prantsuse keeles: „un avion précis/génère/d’un ou de plusieurs vols de cet avion“; itaalia keeles: „un particolare aeromobile/provochi/uno o più voli per detto aeromobile“; hollandi keeles: „één of meer vluchten van dat vliegtuig veroorzaakt“; poola keeles: „danego samolotu spowodowała/jednego lub więcej lotów“, ja portugali keeles: „uma determinada aeronave/provoque/um ou mais voos dessa aeronave“.

36 Vt Clarke, L., Johnson, E., Nemhauser, G., Zhu, Z., „The aircraft rotation problem“, *Annals of Operations Research*, 1997, lk 33; Lindner, M., Rosenow, J., Förster, S., Fricke, H., „Potential of integrated aircraft rotation and flight scheduling by using individual tail sign performance“, *Deutscher Luft- und Raumfahrtkongress* 2016.

37 23. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus Nelson jt (C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, punkt 74).

38 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 39).

Lissaboni suunduva lennu, millel viibis hagi esitanud reisija, pardalemineku hilinemise Lissabonist väljunud lennu ümbersuunamine Las Palmase lennujaama pärast pardal toimunud intsidenti. Seega ei saa välistada – kui eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesandeks olevast faktiliste asjaolude kontrollist ei selgu teisiti –, et määruse nr 261/2004 artikkel 7 on käesoleval juhul kohaldatav.

64. Siiski võib lennuettevõtja vabaneda kohustusest maksta hüvitist määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 alusel, kui ta suudab tõendada, et tühistamise või pikaajalise hilinemise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik „vajalikud meetmed“.³⁹ Küsimus, kas see tingimus on antud juhul täidetud, sõltub selle liidu õiguse mõiste ulatusest, mis on kolmanda eelotsuse küsimuse teema ja mida analüüsitakse allpool.

3. Vastus teisele küsimusele

65. Neid kaalutlusi arvestades tuleb teisele eelotsuse küsimusele vastata, et „erakorraline asjaolu“, mis ilmneb rotatsioonisüsteemi raames kasutatava lennuki pardal, õigustab põhimõtteliselt lennuettevõtja vabastamist kohustusest hüvitada sellest tulenevad tühistamised või pikaajalised hilinemised. Lennuettevõtja peab siiski suutma tõendada, et ta on võtnud kõik majanduslikult mõistlikud meetmed tühistamise või hilinemise vältimiseks.

D. Kolmas küsimus

66. Kolmanda eelotsuse küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas TAP kui lennuettevõtja on käesolevas asjas võtnud kõik „vajalikud meetmed“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses. Ta viitab TAPi põhikohtuasjas esitatud väidetele, mille kohaselt ei oleks saanud hagi esitanud reisija hilinemist lõppsihtkohta saabumisel vältida, arvestades olukorra eripärasid, mida võib kokku võtta järgmiselt: rotatsioonisüsteemi loomine Lissaboni ja Fortaleza vahel, ainult ühe lennuki kasutamine sellel lennuliinil, järjestikused hilinemised sinna- ja tagasilendudel, ning ainult ühe lennuühenduse olemasolu päevas Lissaboni ja Oslo vahel.

1. Pädevuse jaotus Euroopa Kohtu ja liikmesriikide kohtute vahel „vajalike meetmete“ uurimise raames

67. Sellega seoses tuleb esmalt täheldada, et ELTL artiklis 267 sätestatud menetlus on Euroopa Kohtu ja liikmesriikide kohtute koostöö vahend, mille abil annab Euroopa Kohus liikmesriigi kohtutele liidu õiguse tõlgendusi, mida liikmesriigi kohtud vajavad nende menetluses olevate vaidluste lahendamiseks.⁴⁰ Selle väljakujunenud pädevuste jaotuse kohaselt peavad liikmesriigi kohtud kohaldama liidu õigust, võttes arvesse Euroopa Kohtu tõlgendust. Seega näib kolmanda küsimuse sõnastusest tulenevat, et eelotsusetaotluse esitanud kohus palub Euroopa Kohtul ise otsustada, kas TAPi võetud konkreetsed korraldusmeetmed olid „mõistlikud“. Euroopa Kohus peab siiski piirduma selle mõiste ulatuse selgitamisega, arvestades käesoleva juhtumi asjaolusid.

68. Need sissejuhatavad märkused on seda enam asjakohased, et eelotsusetaotluse esitanud kohus peab kohaldama määruse nr 261/2004 sätteid pärast seda, kui ta on ise asjaolusid põhjalikult hinnanud, nagu nõuab kohtupraktika⁴¹. Seda arvestades ei saa eelotsusetaotluses sisalduva faktilise raamistiku väga kokkuvõtlikku kirjeldust arvestades välistada, et on olemas muid olulisi aspekte, mida tuleb selle eelotsuse küsimuse analüüsimisel arvesse võtta ja mis jäävad Euroopa Kohtu tähelepanu alt välja, kuna

³⁹ Vajab täpsustamist, et lennuettevõtjale määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 alusel kehtestatud „vajalike meetmete“ eesmärk peab olema erakorraliste asjaolude ilmnemisega seotud reisijate jaoks tüüpiliste ja seetõttu ettenähtavate negatiivsete tagajärgede vältimine, see tähendab tühistamiste ja pikaajaliste hilinemiste vältimine. Erakorraliste asjaolude endi välditavus pole seevastu asjakohane.

⁴⁰ 5. juuli 2016. aasta kohtuotsus Ognjanov (C-614/14, EU:C:2016:514, punkt 16).

⁴¹ Vt 12. mai 2011. aasta kohtuotsus Eglitis ja Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, punkt 29 ja järgnevad punktid) ja 4. mai 2017. aasta kohtuotsus Pešková ja Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 30).

puudub vajalik teave, näiteks mis puudutab lennuettevõtja käsutuses olevaid logistilisi, tehnilisi ja rahalisi vahendeid. Järelikult sõltub suuniste täpsus, mida Euroopa Kohus eelotsusetaotluse esitanud kohtule annab, suurel määral kogutud teabest. Just seda asjaolu silmas pidades tuleb kindlaks teha, mida tähendab kohustus võtta „kõik vajalikud meetmed“, et vältida pikaajalist hilinemist sellises olukorras nagu käesolevas asjas.

2. Mõiste „vajalikud meetmed“ kohtupraktikas

69. Euroopa Kohus on seda mõistet tõlgendanud nii, et selle kohaselt nõutakse erakorraliste asjaolude ilmnemisel, et lennuettevõtja võtaks „sobivad meetmed“, eeldusel, et need meetmed on „tehniliselt ja majanduslikult vastuvõetavad“⁴². Lennuettevõtja peab „[kasutama] kogu tema käsutuses olevat personali, seadmeid ja rahalisi vahendeid“, ilma et ta oleks sunnitud seda tegema „oma ettevõtte suutlikkusele [...] vastuvõetamatute ohverdustega“.⁴³ Tõendamiskohustus lasub lennuettevõtjal, keda saab vastutusest reisijate ees vabastada ainult siis, kui ta suudab näidata, et on võtnud kõik mõistlikud meetmed kahju vältimiseks või leevendamiseks või vastupidi, suudab tõendada, et tal oli võimatu selliseid meetmeid võtta.

70. Pean vajalikuks märkida, et eespool viidatud kohtupraktikas on tarbijakaitse huvides kehtestatud eriti ranged hüvitise maksmisest vabastuse tingimused, mis kohustavad lennuettevõtjat tegema kõik, mis on kättesaadavate vahenditega objektiivselt võimalik, et vältida lennu tühistamist või pikaajalist hilinemist. Nagu eespool märgitud, et kuna puudub põhjalik teave, mis annaks Euroopa Kohtule pädevuse hinnata lennuettevõtja olukorda, on eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne hinnata, kas TAPil ei olnud muid tõhusamaid vahendeid, et tagada hagi esitanud reisija õigeaegne jõudmine lõppsihtkohta Oslos. Selles kontekstis tuleb märkida, et veokohustus tähendab, et reisija jõuab võimalikult kiiresti lõppsihtkohta, mitte ainult ümberistumise kohta.⁴⁴ Sellest tuleneb, et lennuettevõtja ei saa tulemuslikult väita, et ta on selle kohustuse „osaliselt täitnud“.

3. Eelotsusetaotluse esitanud kohtule antav tõlgendusjuhised

71. Alljärgneva tõlgendusjuhise eesmärk on anda eelotsusetaotluse esitanud kohtule vajalikud suunised, et ta saaks hinnata faktilisi asjaolusid sihipäraselt ja tulemuslikult.

72. Kõigepealt tuleb arvestada, et mida pikem on aeg erakorralise asjaoluna käsitatava sündmuse ja kavandatud sihtkohta jõudmise vahel, seda suurem on lennuettevõtja manööverdamisruum. Teisisõnu, juhul kui tal on piisavalt aega, võib vedaja tavaliselt kasutada mitmeid lahendusi, et toimetada asjaomane reisija lõppsihtkohta. Seevastu on need lahendused väga piiratud või isegi pea olematud, kui aega on vähe. Samuti tuleb arvesse võtta kõnealuse lennu marsruuti. Mitmest osast koosneva lennu korraldamine, nagu käesoleval juhul, ei tähenda tingimata, et ühel neist lendudest tekkinud viivitus võimendub hiljem komplikatsioonide ahela tõttu. Vastupidi, see võib pakkuda lennuettevõtjale täiendavaid võimalusi, tingimusel et ta on igal teekonna etapil ette näinud mõistlikult pika ajavaru, et ta saaks vajaduse korral kasutada alternatiivseid lahendusi.

73. Euroopa Kohus on kohtuotsuse Eglitis ja Ratnieks⁴⁵ aluseks olnud kohtuasjas täheldanud, et mõistlik lennuettevõtja peaks oma vahendeid õigel ajal selliselt planeerima, et talle jääks teatud ajavaru, mis võimaldaks kavandada muid lahendusi. Seetõttu on hädavajalik, et lennuettevõtja kavandaks marsruudid hoolikalt ja ratsionaalselt, et vastavalt määruse nr 261/2004 põhjenduses 12 nimetatud eesmärgile vältida reisijatele lendude tühistamisest ja pikaajalisest hilinemisest tingitud

42 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 40).

43 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 31), ja 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 41).

44 26. veebruari 2013. aasta kohtuotsus Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, punktid 35 ja 47).

45 12. mai 2011. aasta kohtuotsus Eglitis ja Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, punkt 28).

raskusi ja ebamugavusi. Olen nõus Portugali valitsusega, kelle arvates ei tohi lennuettevõtjaid julgustada loobuma kõigi oma vastutusest vabanemiseks vajalike meetmete võtmisest. Eelotsusetaotluse esitanud kohus peab seega kontrollima, kas lennuettevõtjal oli antud hetkel logistiliselt või tehniliselt alternatiivseid lahendusi, mis oleksid võinud kompenseerida või vähemalt oluliselt vähendada lennu hilinemist, nagu asenduslennuki kasutamine⁴⁶, õhusõiduki kiiruse suurendamine või reisija suunamine teistele lennuliinidele, kas vahemaandumisega või ilma, mida teostab ta ise või teised samasse ühendusse (käesoleval juhul Star Alliance'i) kuuluvad lennuettevõtjad. Hädalukorras tegutsemise plaani olemasolu ootamatustega toimetulekuks on veelgi olulisem siis, kui on sisse seatud rotatsioonisüsteem, kus kasutatakse vaid ühte lennukit transpordiks märkimisväärse vahemaa tagant, nagu käesoleval juhul Lissaboni ja Fortaleza vahel. Nagu Austria valitsus märgib, on ilma mingi toetuseta rotatsioonisüsteem haavatav, kuna see toob vältimatult kaasa sama lennukiga järgmisena teostatava lennu hilinemise.

74. Eelotsusetaotluse esitanud kohus peab oma hinnangus tuginema asjakohastele tõenditele, eriti juhtumiaruannetele ja muudele lennuettevõtja poolt kõnealuse ajavahemiku kohta koostatud analüüsidele, mis võimaldavad tal paremini mõista lendude planeerimise tagamaid. Praeguses analüüsi etapis tahan siiski märkida, sama moodi nagu märkis Portugali valitsus, et ei nähtu, et TAP oleks väitnud või tõendanud, et ta võttis vähimaidki meetmeid ajavahemikul alates lennu saabumisest Lissaboni 22. augustil 2017 ja Oslosse sõitva reisija pardaletulekuni 23. augustil 2017. Minu arvates on asjakohane anda eelotsusetaotluse esitanud kohtule ülesandeks küsitleda lennuettevõtjat ja selgitada välja põhjused, miks ta ei kaalunud selle viimase lennu jaoks alternatiivseid marsruute.

4. Vastus kolmandale küsimusele

75. Kokkuvõttes teen ettepaneku vastata kolmandale eelotsuse küsimusele nii, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 alusel lennuettevõtjale kehtestatud „vajalikud meetmed“ peavad olema suunatud sellele, et vältida erakorraliste asjaoludega kaasnevaid tüüpilisi tagajärgi, st tühistamisi ja pikaajalisi hilinemisi. Meetmeid, mida võib selles kontekstis erakorraliste asjaolude tagajärgede, käesoleval juhul pikaajalise hilinemise vältimiseks lennuettevõtjalt konkreetselt nõuda, tuleb hinnata konkreetse juhtumi põhjal.

76. Eelotsusetaotluse esitanud kohus peab kontrollima, kas vedaja planeeris õigel ajal vahendeid, et talle jääks teatav ajavaru, mis võimaldaks kavandada muid logistilisi või tehnilisi lahendusi, eesmärgiga kompenseerida või vähemalt oluliselt vähendada lennu hilinemist, näiteks asenduslennuki kasutamine, õhusõiduki kiiruse suurendamine või reisija suunamine teistele lennuliinidele, kas vahemaandumisega või ilma, mida teostab ta ise või teostavad teised lennuettevõtjad. Hinnangu andmisel peab eelotsusetaotluse esitanud kohus tuginema asjakohastele tõenditele, eelkõige juhtumiaruannetele ja muudele lennuettevõtja koostatud analüüsidele, mis võimaldavad tal paremini mõista lendude planeerimise tagamaid.

VI. Ettepanek

77. Esitatud põhjendustest lähtudes teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Lissaboni piirkondlik kohus, Portugal) esitatud eelotsuse küsimustele järgmiselt:

1. Asjaolu, et lennu ajal üks reisija hammustab kaasreisijaid ja ründab teda rahustada püüdnud salongipersonali, mis kapteni hinnangul õigustab lennu ümbersuunamist lähimasse lennujaama, et kõnealune reisija ja tema pagas lennuki pardalt maha tõsta, põhjustades seega nimetatud lennu hilinemise sihtkohta saabumisel, kuulub Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise

⁴⁶ Vt kohtujurist Sharpstoni ettepanek kohtuasjas Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, punkt 47).

korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91, artikli 5 lõikes 3 nimetatud mõiste „erakorralised asjaolud“ alla.

2. Erakorraline asjaolu, mis ilmneb rotatsioonisüsteemi raames kasutatava lennuki pardal, õigustab põhimõtteliselt lennuettevõtja vabastamist kohustusest hüvitada sellest tulenevad tühistamised või pikaajalised hilinemised määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 alusel. Lennuettevõtja peab siiski suutma tõendada, et ta on võtnud kõik majanduslikult mõistlikud meetmed tühistamise või hilinemise vältimiseks.
3. Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 alusel lennuettevõtjale kehtestatud „vajalikud meetmed“ peavad olema suunatud sellele, et vältida erakorraliste asjaoludega kaasnevaid tüüpilisi tagajärgi, st tühistamisi ja pikaajalisi hilinemisi. Meetmeid, mida võib selles kontekstis erakorraliste asjaolude tagajärgede, käesoleval juhul pikaajalise hilinemise vältimiseks lennuettevõtjalt konkreetselt nõuda, tuleb hinnata konkreetse juhtumi põhjal.

Eelotsusetaotluse esitanud kohus peab kontrollima, kas vedaja planeeris õigel ajal vahendeid, et talle jääks teatav ajavaru, mis võimaldaks kavandada muid logistilisi või tehnilisi lahendusi, eesmärgiga kompenseerida või vähemalt oluliselt vähendada lennu hilinemist, näiteks asenduslennuki kasutamine, õhusõiduki kiiruse suurendamine või reisija suunamine teistele lennuliinidele, kas vahemaandumisega või ilma, mida teostab ta ise või teostavad teised lennuettevõtjad. Hinnangu andmisel peab eelotsusetaotluse esitanud kohus tuginema asjakohastele tõenditele, eelkõige juhtumiaruannetele ja muudele lennuettevõtja koostatud analüüsidele, mis võimaldavad tal paremini mõista lendude planeerimise tagamaid.