



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kaheksas koda)

13. juuni 2024*

Eelotsusetaotlus – Lennutransport – Määrus (EÜ) nr 261/2004 – Artikli 5 lõige 3 – Reisijatele lennu pikaajalise hilinemise või tühistamise eest antav hüvitis – Hüvitise maksmise kohustusest vabastamine – Erakorralised asjaolud – Tehniline rike, mille on põhjustanud varjatud konstruktsiooniviga, mille tootja on teatavaks teinud pärast lennu tühistamist – Õhusõiduki kütusetaseme mõõtesüsteem

Kohtuasjas C-385/23,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Korkein oikeuse (Soome kõrgeim kohus) 22. juuni 2023. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 22. juunil 2023, menetluses

Matkustaja A

versus

Finnair Oyj,

EUROOPA KOHUS (kaheksas koda),

koosseisus: koja president N. Piçarra, kohtunikud N. Jääskinen ja M. Gavalec (ettekandja),

kohtujurist: L. Medina,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- Matkustaja A, esindajad: *kuluttaja-asiamies* K. Väänänen ja *johtava asiantuntija* J. Suurla,
- Finnair Oyj, esindaja: *asianajaja* T. Väättäinen,
- Soome valitsus, esindaja: M. Pere,
- Madalmaade valitsus, esindajad: M. K. Bulterman ja J. M. Hoogveld,
- Euroopa Komisjon, esindajad: T. Simonen ja N. Yerrell,

* Kohtumenetluse keel: soome.

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi ilma kohtujuristi ettepanekuta,

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, ja parandus ELT 2018, L 155, lk 35), artikli 5 lõiget 3.
- 2 Taotlus on esitatud Matkustaja A (edaspidi „A“) ja lennuettevõtja Finnair Oyj vahelises kohtuvaidluses selle üle, et viimane keeldus maksmast hüvitist reisijale, kelle lend tühistati.

Õiguslik raamistik

- 3 Määruse nr 261/2004 põhjendustes 1, 14 ja 15 on märgitud:

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

[...]

(14) [Montréalis 28. mail 1999 sõlmitud ja Euroopa Ühenduse nimel nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsusega 2001/539/EÜ (EÜT 2001, L 194, lk 38; ELT eriväljaanne 07/05, lk 491) heaks kiidetud rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise] 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 Määruse artiklis 5 „Tühistamine“ on sätestatud:

„1. Lennu tühistamise korral:

[...]

- c) on asjaomastel reisijatel õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt artiklile 7, välja arvatud juhul, kui
- i) neid on tühistamisest teavitatud vähemalt kaks nädalat enne kavandatud väljumisaega; või
 - ii) neid on teavitatud tühistamisest kahe nädala ja seitsme päeva vahel enne kavandatud väljumisaega ning neile on pakutud võimalust teekonda muuta, mis võimaldab neil välja lennata mitte rohkem kui kaks tundi enne kavandatud väljumisaega ja jõuda lõppsihtkohta hiljemalt neli tundi pärast kavandatud saabumisaega; või
 - iii) neid on teavitatud tühistamisest vähem kui seitse päeva enne kavandatud väljumisaega ning neile on pakutud võimalust teekonda muuta, mis võimaldab neil välja lennata mitte rohkem kui üks tund enne kavandatud väljumisaega ja jõuda lõppsihtkohta hiljemalt kaks tundi pärast kavandatud saabumisaega.

[...]

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 sätestatud:

„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.

[...]“.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

- 6 A broneeris Finnairilt 25. märtsiks 2016 kavandatud lennu Helsingist (Soome) Bangkoki (Tai). Lend pidi toimuma õhusõidukiga, mis oli kasutusele võetud veidi rohkem kui viis kuud tagasi.
- 7 Vahetult enne õhukutõusmist kütusepaagi täitmisel tekkis selle õhusõiduki kütusetaseme mõõtesüsteemis tehniline rike. Kuna Finnair leidis, et see rike mõjutas oluliselt lennuohutust, tühistas ta kavandatud lennu ning – nagu märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus – teostas selle lennu asenduslennukiga alles järgmisel päeval ehk 26. märtsil 2016. Lend jõudis sihtkohta umbes 20tunnise hilinemisega.
- 8 Võttes arvesse, et lennuks algselt kavandatud lennuki tüüp oli uus, ei olnud kõnealune viga, mis esines üleilmsel tasandil esimest korda, enne nimetatud riket teada. Järelikult ei olnud ei lennukitootja ega lennuohutusasutus sellest veast teadlik ega saanud seega sellest teada anda.

- 9 Finnair alustas viivitamata kütusetaseme mõõtesüsteemi rikke põhjuse uurimist. Ta kõrvaldas rikke umbes 24 tunni pärast, tühjendades kütusepaagi ja täites selle siis uuesti kütusega. Nimetatud lennuk oli seejärel taas lennukõlblik.
- 10 Kõnealuse lennukitootja poolt hiljem läbi viidud põhjalikum uurimine näitas, et nimetatud rikke põhjustas varjatud konstruktsiooniviga, mis puudutas kõiki sama tüüpi õhusõidukeid.
- 11 Kuni selle vea lõpliku kõrvaldamiseni tarkvarauuenduse abil 2017. aasta veebruaris jätkasid kõnealused lennukid siiski lendamist.
- 12 Kuna Finnair keeldus maksmast A-le 600 euro suurust kindlasummalist hüvitist, mis on ette nähtud määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktis c ja artikli 7 lõike 1 punktis c, esitas A hagi käräjäoikeusele (esimese astme kohus, Soome). Finnair väitis, et kõnealune rike kujutab endast „erakorralist asjaolu“ selle määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses ning et ta oli kasutusele võtnud kõik meetmed, mida temalt võis mõistlikult eeldada.
- 13 Asjaomane kohus rahuldab A kaebuse, leides, et põhikohtuasjas kõne all olev rike oli tingitud küll raskesti prognoositavast konstruktsiooniveast, kuid see oli lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omane. Ainuüksi asjaolu, et lennukitootja ei andnud Finnairile juhiseid, kuidas uue lennukitüübi puhul niisuguse rikke korral tegutseda, ei muutnud kõnealust juhtumit erandlikuks.
- 14 Finnair esitas käräjäoikeuse (esimese astme kohus, Soome) otsuse peale apellatsioonkaebuse hovioikeusele (apellatsioonikohus, Soome). Nimetatud kohus leidis, et kütusetaseme mõõtesüsteemi rikke puhul on tegemist „erakorralise asjaoluga“, kuna see ei olnud omane Finnairi tavapärasele tegevusele ja oma olemuse või päritolu tõttu väljus see Finnairi tegeliku kontrolli alt.
- 15 A esitas kassatsioonkaebuse Korkein oikeusele (Soome kõrgeim kohus), kes on eelotsusetaotluse esitanud kohus.
- 16 Viimasena nimetatud kohtul on tekkinud küsimus, kas niisugune tehniline rike, nagu on kõne all põhikohtuasjas, mis mõjutab uut lennukit, kujutab endast „erakorralist asjaolu“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses.
- 17 Täpsemalt kahtleb ta, kas tehniline rike, mis mõjutab lennuohutust ja mille puhul lennukitootja tuvastas alles pärast selle lennu tühistamist, et selle tehnilise rikke põhjustas varjatud konstruktsiooniviga, mis puudutab kõiki sama tüüpi lennukeid, on ettevõtteväline sündmus 7. juuli 2022. aasta kohtuotsuse SATA International – Azores Airlines (tõrge tankimissüsteemis) (C-308/21, EU:C:2022:533) tähenduses ja seega „erakorraline asjaolu“ selle määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses.
- 18 Eitava vastuse korral soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas Euroopa Kohtu praktika teatavate tehniliste osade enneaegse rikke kohta on ülekantav ka juhtumile, kus tegemist on varjatud konstruktsiooniveaga, mis esimest korda ilmnes uuel õhusõiduki tüübil. Nimelt ei oleks ebatavaline, kui uut tüüpi lennukil on kasutuselevõtu algfaasis varjatud defektid.

- 19 Neil asjaoludel otsustas Korkein oikeus (kõrgeim kohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:
- „1. Kas lennuettevõtja võib tugineda erakorralistele asjaoludele [määruse nr 261/2004] artikli 5 lõike 3 tähenduses ainuüksi seetõttu, et lennukitootja teavitas varjatud konstruktsiooniveast, mis puudutas kõiki seda tüüpi lennukeid ja mõjutas lennuohutust, isegi kui sellest teavitati alles pärast lennu hilinemist või tühistamist?
2. Kui vastus esimesele küsimusele on eitav ja tuleb analüüsida, kas asjaolud on tingitud sündmustest, mis on omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ning mis oma olemuse või päritolu tõttu kuuluvad tema tegeliku kontrolli alla, siis kas Euroopa Kohtu praktika teatavate tehniliste osade enneaegse rikke kohta on kohaldatav niisugusele juhtumile nagu käesolev, kus kõnealuse uue lennukitüübi defekti laad ja selle kõrvaldamise mehhanism ei olnud lennu tühistamise ajal tootjale ega lennuettevõtjale veel teada?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

- 20 Nende kahe küsimusega, mida tuleb analüüsida koos, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et ootamatu ja enneolematu tehnilise rikke esinemine, mis puudutab hiljuti kasutusele võetud uut tüüpi õhusõidukit ja mille tõttu pidi lennuettevõtja lennu tühistama, kuulub mõiste „erakorralised asjaolud“ alla selle sätte tähenduses, kui õhusõiduki tootja tegi pärast lennu tühistamist teatavaks, et selle rikke põhjustas varjatud konstruktsiooniviga, mis puudutas kõiki sama tüüpi õhusõidukeid ja mõjutas lennuohutust.
- 21 Kõigepealt tuleb märkida, et lennu tühistamise korral on selle määruse artikli 5 lõikes 1 nähtud ette, et asjaomastel reisijatel on õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt selle määruse artikli 7 lõikele 1, välja arvatud juhul, kui neid on tühistamisest enne teavitatud selle artikli 5 lõikes 1 ette nähtud tähtaegade jooksul.
- 22 Sama määruse artikli 5 lõige 3, tõlgendatuna koostoimes põhjendustega 14 ja 15, vabastab lennuettevõtja hüvitise maksmise kohustusest, kui ta suudab tõendada, et tühistamise põhjustasid „erakorralised asjaolud“, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed, ning et niisuguse asjaolu esinemisel on ta kogu tema käsutuses olevat personali või seadmeid ja rahalisi vahendeid kasutades võtnud olukorrale vastavad meetmed, vältimaks seda, et see asjaolu viiks asjaomase lennu tühistamise või pikaajalise hilinemiseni (vt selle kohta 23. märtsi 2021. aasta kohtuotsus Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 22 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 23 Kuna kõnealuse artikli 5 lõige 3 kujutab endast erandit põhimõttest, et reisijal on õigus hüvitisele, ning võttes arvesse määruse nr 261/2004 eesmärki, milleks on selle põhjenduse 1 kohaselt reisijate kaitstuse kõrge taseme tagamine, tuleb nimetatud artikli 5 lõikes 3 toodud mõistet „erakorralised asjaolud“ tõlgendada kitsalt (vt selle kohta 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 36 ning seal viidatud kohtupraktika).

- 24 Sellega seoses tuleb märkida, et mõiste „erakorralised asjaolud“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses tähistab sündmusi, mis oma olemuselt või päritolult ei ole omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad tema tegeliku kontrolli alt, kusjuures need kaks tingimust on kumulatiivsed ja neid tuleb igal üksikjuhthumil eraldi hinnata (vt selle kohta 23. märtsi 2021. aasta kohtuotsus *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 23 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 25 Seega, kui tehnilised probleemid ei vasta eelmises punktis nimetatud kahele kumulatiivsele tingimusele, ei saa need iseenesest olla „erakorralised asjaolud“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses (vt selle kohta 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 25, ja 12. märtsi 2020. aasta kohtuotsus *Finnair*, C-832/18, EU:C:2020:204, punkt 39).
- 26 Just selles kontekstis tuleb hinnata, kas ootamatu ja enneolematu tehniline rike, mis puudutab hiljuti kasutusele võetud uut tüüpi lennukit ja mis tuleb ilmsiks pärast lennu tühistamist, mille põhjustas varjatud konstruktsiooniviga, mis puudutab kõiki sama tüüpi lennukeid ja mõjutab lennuohutust, võib kujutada endast „erakorralist asjaolu“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses.
- 27 Esimesena tuleb kindlaks teha, kas eelmises punktis nimetatud tunnustega tehniline rike võib oma laadilt või päritolult olla sündmus, mis ei ole omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele.
- 28 Sellega seoses on Euroopa Kohus otsustanud, et võttes arvesse lennutranspordi toimumise erilisi tingimusi ja õhusõidukite tehnoloogilise keerukuse astet – sest lennukite käitamine toob paratamatult kaasa tehnilised probleemid, tõrked või õhusõiduki teatavate osade enneaegse ja ootamatu rikke –, seisavad lennuettevõtjad oma tegevuses alaliselt silmitsi niisuguste probleemidega (vt selle kohta 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 22 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 29 Sellest tuleneb, et tõrkest, õhusõiduki puudulikust hooldusest või lennuki teatavate osade enneaegsest ja ootamatust rikkest tingitud tehniliste probleemide lahendamine on lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omane (vt selle kohta 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 25; 17. septembri 2015. aasta kohtuotsus *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, punktid 41 ja 42, ning 12. märtsi 2020. aasta kohtuotsus *Finnair*, C-832/18, EU:C:2020:204, punkt 41).
- 30 Niisugune tehniline rike, mille puhul teeb asjaomase lennuettevõtja lennukipargi moodustavate lennukite tootja või pädev asutus pärast lennukite kasutuselevõttu teatavaks, et neil lennukitel on lennuohutust mõjutav varjatud tootmisviga, ei ole siiski omane lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja võib seega kuuluda mõiste „erakorralised asjaolud“ alla (vt selle kohta 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 26, ja 17. septembri 2015. aasta kohtuotsus *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, punkt 38).
- 31 Nagu nähtub eelotsusetaotlusest, on käesoleval juhul tõendatud, et tehniline rike on tingitud varjatud konstruktsiooniveast, mis puudutab kõiki sama tüüpi lennukeid ja mõjutab lennuohutust, mistõttu tuleb asuda seisukohale, et vastavalt eelmises punktis viidatud kohtupraktikale ei ole see sündmus omane lennuettevõtja tavapärasele tegevusele.

- 32 Teisena tuleb hinnata, kas käesoleva kohtuotsuse punktis 26 nimetatud tunnustega tehnilist riket tuleb pidada sündmuseks, mis väljub täielikult asjaomase lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt, ehk sündmuseks, mille üle lennuettevõtjal puudub igasugune kontroll (vt selle kohta 23. märtsi 2021. aasta kohtuotsus *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 36).
- 33 On tõsi, et tehniline rike või tõrge ei ole põhimõtteliselt lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt väljas, sest niisuguste rikete ja tõrgete ennetamine või kõrvaldamine on osa lennuettevõtja ülesandest tagada oma majandustegevuses kasutatavate õhusõidukite hooldus ja tõrgeteta funktsioneerimine (17. septembri 2015. aasta kohtuotsus *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, punkt 43). Olukord on siiski erinev, kui tegemist on õhusõiduki varjatud konstruktsiooniveaga.
- 34 Nimelt ühelt poolt, kuigi lennuettevõtja ülesanne on tagada oma majandustegevuses kasutatava õhusõiduki hooldus ja tõrgeteta funktsioneerimine, võib kahelda selles, et juhul, kui asjaomase õhusõiduki tootja või pädev asutus teeb varjatud konstruktsioonivea teatavaks alles pärast lennu tühistamist, on see lennuettevõtja tõepoolest pädev seda viga tuvastama ja kõrvaldama, mistõttu ei saa asuda seisukohale, et ta teostab kontrolli niisuguse vea esinemise üle.
- 35 Teiselt poolt tuleneb Euroopa Kohtu praktikast, mis käsitleb mõistet „erakorralised asjaolud“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, et sündmusi, mille päritolu on „ettevõttesisene“, tuleb eristada sündmustest, mille päritolu on tegutseva lennuettevõtja suhtes „ettevõtteväline“, kuna üksnes need viimased sündmused võivad jääda selle lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt välja. Mõiste „ettevõttevälised sündmused“ alla kuuluvad seega sündmused, mis on tingitud lennuettevõtja tegevusest ja ettevõttevälistest asjaoludest, mis praktikas võivad olla suhteliselt sagedased, kuid mille üle lennuettevõtjal ei ole kontrolli, sest need on tingitud kolmanda isiku tegevusest – nagu muu lennuettevõtja või avaliku või erasektori osaleja, kes sekkub lennu- või lennujaama tegevusse (7. juuli 2022. aasta kohtuotsus *SATA International – Azores Airlines* (tõrge tankimissüsteemis), C-308/21, EU:C:2022:533, punkt 25 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 36 Seega tuleb käesoleval juhul kindlaks teha, kas see, kui pärast lennuettevõtja otsust lend tühistada teeb tootja teatavaks või tunnistab, et lennuki puhul esineb varjatud konstruktsiooniviga, mis võib mõjutada lennuohutust, võib kujutada endast kolmanda isiku tegevust, kes sekkub lennuettevõtja lennutegevusse, ja seega kujutada endast ettevõttevälist sündmust.
- 37 Sellega seoses tuleb täpsustada, et käesoleva kohtuotsuse punktides 30 ja 35 viidatud kohtupraktikast ei tulene, et Euroopa Kohus seadis varjatud konstruktsioonivea „erakorralisteks asjaoludeks“ kvalifitseerimise tingimuseks, et lennukitootja või pädev asutus oleks teinud nimetatud vea olemasolu teatavaks enne selle põhjustatud tehnilise rikke esinemist. Nimelt ei oma tähtsust ajahetk, mil lennukitootja või pädev asutus tegi teatavaks seose tehnilise rikke ja varjatud konstruktsioonivea vahel, kuna varjatud konstruktsiooniviga oli lennu tühistamise ajal olemas ning lennuettevõtjal puudusid igasugused kontrollivahendid selle kõrvaldamiseks.
- 38 Niisuguse olukorra, nagu on kõne all põhikohtuasjas, kvalifitseerimine „erakorraliseks asjaoluks“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses on kooskõlas selle määrusega taotletava eesmärgiga tagada lennureisijate kaitstuse kõrge tase, nagu on täpsustatud selle määruse põhjenduses 1. Nimelt tähendab see eesmärk seda, et lennuettevõtjaid ei innustata hoiduma niisugusest intsidendist tingitud meetmete võtmisest, seades nende lendudel hoolduse ja õigeaegsuse ohutusest tähtsamale kohale (vt analoogia alusel 4. mai 2017. aasta kohtuotsus *Pešková ja Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 25, ning 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 28).

- 39 Eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb esitatud küsimustele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et ootamatu ja enneolematu tehnilise rikke esinemine, mis puudutab hiljuti kasutusele võetud uut tüüpi õhusõidukit ja mille tõttu pidi lennuettevõtja lennu tühistama, kuulub mõiste „erakorralised asjaolud“ alla selle sätte tähenduses, kui selle õhusõiduki tootja tegi pärast lennu tühistamist teatavaks, et selle rikke põhjustas varjatud konstruktsiooniviga, mis puudutab kõiki sama tüüpi õhusõidukeid ja mõjutab lennuohutust.

Kohtukulud

- 40 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 (kaheksas koda) otsustab:

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 tõlgendada nii, et

ootamatu ja enneolematu tehnilise rikke esinemine, mis puudutab hiljuti kasutusele võetud uut tüüpi õhusõidukit ja mille tõttu pidi lennuettevõtja lennu tühistama, kuulub mõiste „erakorralised asjaolud“ alla selle sätte tähenduses, kui selle õhusõiduki tootja tegi pärast lennu tühistamist teatavaks, et selle rikke põhjustas varjatud konstruktsiooniviga, mis puudutab kõiki sama tüüpi õhusõidukeid ja mõjutab lennuohutust.

Allkirjad