



# Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (üheksas koda)

16. mai 2024\*

Eelotsusetaotlus – Lennutransport – Määrus (EÜ) nr 261/2004 – Lennureisijatele lennu pikaajalise hilinemise eest antav hüvitis – Artikli 5 lõige 3 – Hüvitise maksmise kohustusest vabastamine – Erakorralised asjaolud – Lennujaama käitaja pagasilaadimisteenuseid osutavate töötajate vähesus

Kohtuasjas C-405/23,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Landgericht Kölni (Kölni esimese astme kohus, Saksamaa) 22. juuni 2023. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 3. juulil 2023, menetluses

**Touristic Aviation Services Ltd**

*versus*

**Flightright GmbH,**

EUROOPA KOHUS (üheksas koda),

koosseisus: koja president O. Spineanu-Matei, kohtunikud S. Rodin (ettekandja) ja L. S. Rossi,

kohtujurist: A. Rantos,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- Touristic Aviation Services Ltd, esindaja: *Rechtsanwältin* S. Hendrix,
- Flightright GmbH, esindajad: *Rechtsanwälte* M. Michel ja R. Weist,
- Madalmaade valitsus, esindajad: M. K. Bulterman ja J. M. Hoogveld,
- Euroopa Komisjon, esindajad: G. von Rintelen ja N. Yerrell,

\* Kohtumenetluse keel: saksa.

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; parandus ELT 2018, L 155, lk 35), artikli 5 lõiget 3.
- 2 Taotlus on esitatud Touristic Aviation Services Ltd (edaspidi „TAS“) ja Flightright GmbH vahelises kohtuvaidluses hüvitise maksmise üle, mida lennureisijate õigusjärglane Flightright nõuab TASilt kui tegutsevalt lennuettevõtjalt lennu pikaajalise hilinemise eest.

### Liidu õigus

- 3 Määruse nr 261/2004 artiklis 5 on ette nähtud:

„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.

[...]“.

4 Määruse artikli 7 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 küsimus**

- 5 4. juuli 2021. aasta lend marsruudil Köln-Bonn (Saksamaa) – Kos (Kreeka) (edaspidi „kõnealune lend“), mida teostas TAS, hilines saabumisel 3 tundi ja 49 minutit.
- 6 See hiline mine oli tingitud esiteks sellest, et juba eelmine lend oli 1 tunni ja 17 minutit hilenud reisijaid lennule registreerivate töötajate vähesuse tõttu, teiseks sellest, et pagasi lennukisse laadimist aeglustas asjaolu, et selle lennujaama käitaja pagasilaadijate arv oli samuti ebapiisav, mistõttu hilines lend veel 2 tundi ja 13 minutit, ning kolmandaks sellest, et pärast uste sulgemist valitsenud ilmaoludest tingitult hilines väljalend veel 19 minutit.
- 7 Flightright, kellele teatavad asjaomase lennu reisijad loovutasid oma õiguse hüvitisele, esitas selles kontekstis hagi Amtsgericht Kölnile (Kölni esimese astme kohus, Saksamaa), paludes määruse nr 261/2004 alusel mõista TASilt tema kasuks välja 800 eurot reisija kohta koos intressiga. Flightright väitis selles kohtus, et kõnealuse lennu hiline mist ei saa põhjendada erakorraliste asjaoludega selle määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses.
- 8 Nimetatud kohus rahuldab hagi viimati nimetatud küsimust analüüsimate, leides, et TAS oleks saanud seda hiline mist igal juhul vältida, kui ta oleks võtnud kõik mõistlikud meetmed selle ära hoidmiseks. Nimelt, kuna TAS ise väitis, et juba eelmise lennu jaoks oli ta saanud teenindusajad hiline misega, tuleb sellest järeldada, et ta teadis, et kõnealune lend hiline b vähemalt kolm tundi. TAS ei ole aga tõendanud, et ta võttis siis kõik oma käsutuses olevad mõistlikud meetmed, et seda hiline mist vältida või vähendada.
- 9 TAS esitas selle kohtuotsuse peale apellatsioonkaebuse Landgericht Kölnile (Kölni apellatsioonikohus, Saksamaa), kes on eelotsusetaotluse esitanud kohus. Viimane on seisukohal, et esimese astme kohus oleks pidanud analüüsima küsimust, kas Köln-Bonni lennujaama käitaja personali vähesus, millele TAS tugine b kui kõnealuse lennu hiline misega algele põhjusele, kujutab endast „erakorralist asjaolu“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses.
- 10 Nimelt, kui vastus sellele küsimusele on jaatav, ei peaks TAS olema kohustatud maksma Flightrightile hüvitist, kuivõrd temale süüks pandav osa kõnealuse lennu hiline misest ei ulatu kolme tunnini. Kui aga tuleks asuda seisukohale, et pagasilaadimistoimingud – olenemata asjaolust, et neid teostab lennujaama käitaja – on Euroopa Kohtu praktika tähenduses omased lennuettevõtja tavapärasele tegevusele, tuleneks sellest, et käitaja töötajate vähesust ei saa pidada

„erakorraliseks asjaoluks“. Sel juhul tuleb kinnitada TASi kohustust maksta hüvitist, kuna arvesse saab võtta ainult ilmastikutingimustest tingitud 19minutilist hilinemist pärast uste sulgemist, mis jätab alles rohkem kui kolmetunnise hilinemise, mille eest vastutab TAS.

- 11 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul võib ühelt poolt pidada pagasilaadimisteenust lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omaseks Euroopa Kohtu praktika tähenduses, kuna see on otseselt vajalik asjaomase lennuettevõtja poolt reisijatele veoteenuse osutamiseks, sõltumata asjaolust, et selle teenuse osutamine on lennujaama käitaja ülesanne. Teiselt poolt võib just seetõttu, et nimetatud teenust osutab see käitaja ja mitte vedaja ise või tema määratud teenuseosutaja, pidada laadimispersonalit vahesus „ettevõtteväliseks põhjuseks“, mis väljub nimetatud vedaja kontrolli alt ja mõjutab tema tavapärasest tegevust – asjaolu, mis õigustaks tema vabastamist hüvitise maksmise kohustusest. Nimelt täpsustab see kohus, et Saksamaal osutab seda teenust põhimõtteliselt lennujaamaettevõtja, isegi kui Saksa õigusnormid näevad ette, et lennujaama kasutajad võivad maapealset teenindust kas ise pakkuda või lasta seda pakkuda enda valitud teenuseosutajal.
- 12 Neil asjaoludel otsustas Landgericht Köln (Kölni apellatsioonikohus) menetluse peatada ning esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas [määruse nr 261/2004] artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et lennujaama käitaja töötajate vahesus või lennujaama käitaja poolt tema kohustuseks olevaks pagasilaadimiseks volitatud ettevõtja töötajate vahesus kujutab endast erakorralist asjaolu viidatud sätte tähenduses, mis väljub lennujaama käitaja või tema volitatud ettevõtja teenust kasutava lennuettevõtja kontrolli alt ja mõjutab tema tavapärasest tegevust, või tuleb pagasilaadimist lennujaama käitaja või tema volitatud ettevõtja poolt ning selle käitaja/ettevõtja töötajate vahesus pidada lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omaseks, mistõttu tuleb hüvitise maksmise kohustusest vabastamine [nimetatud sätte] alusel kõne alla ainult siis, kui töötajate vahesuse algne põhjus kujutab endast erakorralist asjaolu [sama] sätte tähenduses?“

### **Eelotsusetaotluse vastuvõetavus**

- 13 Flightright väidab, et eelotsusetaotlus on vastuvõetamatu, kuna see ei sisalda eelotsuse küsimusele vastamiseks vajalikku teavet, nimelt teavet selle kohta, kas TAS omab kontrolli Köln-Bonni lennujaama käitaja üle, kes nendevahelise lepingulise suhte alusel vastutab pagasi laadimise eest lennukitesse.
- 14 Sellega seoses tuleb märkida, et Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt on üksnes asja menetlev ja selles tehtava kohtulahendi eest vastutav liikmesriigi kohus kohtuasja eripära arvesse võttes pädev hindama nii eelotsusetaotluse vajalikkust asjas otsuse tegemiseks kui ka nende küsimuste asjakohasust, mis ta Euroopa Kohtule esitab ja mille asjasse puutuvust eeldatakse. Seega, kui küsimus on esitatud liidu õigusnormi tõlgendamise või kehtivuse kohta, on Euroopa Kohus põhimõtteliselt kohustatud vastama, välja arvatud juhul, kui on ilmne, et taotletud tõlgendus ei ole mingil viisil seotud põhikohtuasja faktiliste asjaolude või esemega, kui probleem on hüpoteetiline või kui Euroopa Kohtule ei ole teada faktilised või õiguslikud asjaolud, mis on vajalikud küsimusele tarviliku vastuse andmiseks (22. veebruari 2024. aasta kohtuotsus Unedic, C-125/23, EU:C:2024:163, punkt 35).

- 15 Käesoleval juhul, kuigi on tõsi, et eelotsusetaotluse esitanud kohus ei täpsusta oma eelotsusetaotluses, kas TAS omab tegelikku kontrolli Köln-Bonni lennujaama käitaja üle või mitte, ei takista see siiski Euroopa Kohtul anda eelotsuse küsimusele tarvilikku vastust, võttes arvesse mõlemat võimalust.
- 16 Sellest järeldeb, et eelotsusetaotlus on vastuvõetav.

### **Eelotsuse küsimuse analüüs**

- 17 Oma küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et asjaolu, et lennujaama käitaja töötajaid, kes vastutavad pagasi lennukisse laadimise eest, ei ole piisavalt, võib kujutada endast „erakorralist asjaolu“ selle sätte tähenduses.
- 18 Sellega seoses tuleb kõigepealt märkida, et määruse nr 261/2004 artikleid 5 ja 7 tuleb koostoides võrdse kohtlemise põhimõttega tõlgendada nii, et hilinevad lendude reisijaid võib nimetatud määruse artikli 7 lõikes 1 ette nähtud hüvitise saamise õiguse kohaldamisel esiteks võrdsustada tühistatud lendude reisijatega ja teiseks võivad need reisijad tugineda õigusele saada hüvitist, kui nad kaotavad hilinevad lennu tõttu aega kolm tundi või rohkem, teisisõnu, kui nad jõuavad oma lõppsihtkohta kolm tundi pärast lennuettevõtja poolt algul kavandatud saabumisaega või hiljem (25. jaanuari 2024. aasta kohtuotsus *Laudamotion ja Ryanair, C-54/23, EU:C:2024:74*, punkt 19 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 19 Niisiis on määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c kohaselt reisijatel, kelle lend hilines lõppsihtkohta saabumisel kolm tundi või rohkem, õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist selle määruse artikli 7 lõike 1 alusel, välja arvatud juhul, kui neid on niisugusest hilinemisest nimetatud määruse artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktides i–iii ette nähtud tähtaegade jooksul eelnevalt teavitatud.
- 20 Sellegipoolest ei anna niisugune hilinevine reisijatele õigust saada hüvitist, kui lennuettevõtja suudab tõendada, et pikaajalise hilinemise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses (7. juuli 2022. aasta kohtuotsus *SATA International – Azores Airlines (tõrge tankimissüsteemis), C-308/21, EU:C:2022:533*, punkt 19 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 21 Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tähistab mõiste „erakorralised asjaolud“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses 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 üksikjuhtumil eraldi hinnata (11. mai 2023. aasta kohtuotsus *TAP Portugal (teise piloodi surm), C-156/22–C-158/22, EU:C:2023:393*, punkt 18 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 22 Kuigi käesoleval juhul oli kõnealuse lennu saabumisel tuvastatud rohkem kui kolmetunnisel hilinemisel mitu põhjust, puudutab eelotsuse küsimus üksnes hilinemist, mis on tingitud sellest, et lennujaama käitaja poolt pagasilaadimiseks määratud töötajaid ei olnud piisavalt.
- 23 Esimesena, mis puudutab tingimust, et kõnealune sündmus ei tohi oma olemuselt või päritolult olla omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele, siis on Euroopa Kohus õhusõiduki tankimistoimingute kohta otsustanud, et isegi kui need toimingud kuuluvad põhimõtteliselt

lennuettevõtja tavapärase tegevuse alla, vastab sellele tingimusele niisugune tankimisprobleem, mis on tingitud üldisest tõrkest lennujaama hallatavas tankimissüsteemis, kuna niisugust sündmust ei saa pidada lahutamatult seotuks hilinenud lennu teinud õhusõiduki töötamisega (vt selle kohta 7. juuli 2022. aasta kohtuotsus SATA International – Azores Airlines (tõrge tankimissüsteemis), C-308/21, EU:C:2022:533, punktid 22 ja 23).

- 24 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne on põhikohtuasja asjaolusid arvestades hinnata, kas käesoleval juhul tuleb pagasilaadimistoimingutes tuvastatud tõrkeid pidada üldisteks eelmises punktis viidatud kohtupraktika tähenduses. Kui see on nii, siis ei saa niisuguseid tõrkeid nende olemuselt või päritolult pidada asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omaseks sündmuseks.
- 25 Teisena, mis puudutab tingimust, et kõnealune sündmus peab väljuma asjaomase tegutseva lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt, siis tuleb märkida, et sündmusi, mille päritolu on „ettevõttesisene“, tuleb eristada sündmustest, mille päritolu on selle lennuettevõtja suhtes „ettevõtteväline“. Nn ettevõtteväliste sündmuste tähenduses kuuluvad selle mõiste alla 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 looduslikust asjaolust või kolmanda isiku tegevusest – nagu muu lennuettevõtja või avaliku või erasektori osaleja, kes sekkub lennu- või lennujaama tegevusse. Nii on see eelkõige üldise tõrke puhul lennujaama tankimissüsteemis, mida haldab lennujaama käitaja või kolmas isik (vt selle kohta 7. juuli 2022. aasta kohtuotsus SATA International – Azores Airlines (tõrge tankimissüsteemis), C-308/21, EU:C:2022:533, punktid 25 ja 26).
- 26 Käesoleval juhul täpsustab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et pagasi laadimine TASI lennukisse oli aeglane, kuna Köln-Bonni lennujaama käitaja ei olnud nende toimingute tegemiseks määranud piisavalt töötajaid.
- 27 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne on põhikohtuasja asjaolusid arvestades hinnata, kas Köln-Bonni lennujaama pagasilaadimistoimingutes tuvastatud tõrked väljusid TASI kontrolli alt. Sellega seoses tuleb märkida, et nii ei oleks see eelkõige juhul, kui TASil oleks õigus teostada tegelikku kontrolli selle lennujaama käitaja üle.
- 28 Juhul kui eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et asjaomase lennu pikaajaline hilinemine oli tegelikult tingitud erakorralistest asjaoludest määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, peab ta põhikohtuasja kõiki asjaolusid ja asjaomase lennuettevõtja esitatud tõendeid arvesse võttes hindama, kas lennuettevõtja on tõendanud, et neid asjaolusid ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed, ja et ta võttis oma ettevõtte suutlikkuse seisukohast asjakohasel hetkel vastuvõetamatuid ohverdusi tegemata olukorrale vastavad meetmed, et selle tagajärgi ära hoida (vt selle kohta 7. juuli 2022. aasta kohtuotsus SATA International – Azores Airlines (tõrge tankimissüsteemis), C-308/21, EU:C:2022:533, punkt 27).
- 29 Sellega seoses tuleb asuda seisukohale, et nimetatud lennuettevõtjal oli võimalik vältida pagasilaadimisel tuvastatud hilinemist, näiteks kui ta oleks saanud selleks toiminguks kasutada mõne teise teenuseosutaja teenuseid, kellel oli piisav suutlikkus osutada neid teenuseid ilma hilinemiseta, sel hetkel, kui ta teadis või oleks pidanud teadma, et lennujaama käitajal niisugust suutlikkust ei olnud.

- 30 Kõiki eeltoodud põhjendusi arvestades tuleb esitatud küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et asjaolu, et lennujaama käitaja töötajaid, kes vastutavad pagasi lennukisse laadimise eest, ei ole piisavalt, võib kujutada endast „erakorralist asjaolu“ selle sätte tähenduses. Selleks et vabaneda selle määruse artiklis 7 ette nähtud kohustusest maksta reisijatele hüvitist, peab lennuettevõtja, kelle lend niisuguse erakorralise asjaolu tõttu pikaajaliselt hilines, siiski tõendama, et seda asjaolu ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed, ja et ta võttis olukorrale vastavad meetmed, et selle tagajärgi ära hoida.

### **Kohtukulud**

- 31 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 (üheksas 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**

**asjaolu, et lennujaama käitaja töötajaid, kes vastutavad pagasi lennukisse laadimise eest, ei ole piisavalt, võib kujutada endast „erakorralist asjaolu“ selle sätte tähenduses. Selleks et vabaneda selle määruse artiklis 7 ette nähtud kohustusest maksta reisijatele hüvitist, peab lennuettevõtja, kelle lend niisuguse erakorralise asjaolu tõttu pikaajaliselt hilines, siiski tõendama, et seda asjaolu ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed, ja et ta võttis olukorrale vastavad meetmed, et selle tagajärgi ära hoida.**

Allkirjad