



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kaheksas koda)

12. märts 2020*

Eelotsusetaotlus – Lennutransport – Määrus (EÜ) nr 261/2004 – Artiklid 5 ja 7 – Õigus hüvitisele lennu hilinemise või tühistamise eest – Õigus saada hüvitist mitu korda, kui hilineb või tühistatakse mitte ainult algul broneeritud lend, vaid ka teekonna muutmisel broneeritud järgmine lend – Ulatus – Hüvitise maksmise kohustusest vabastamine – Mõiste „erakorralised asjaolud“ – *On condition*-tüüpi osa – Lennuki hooldusele omased tehnilised rikked

Kohtuasjas C-832/18,

mille ese on ETLT artikli 267 alusel Helsingin hovioikeuse (Helsingi apellatsioonikohus, Soome) 20. detsembri 2018. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 21. detsembril 2018 menetluses

A jt

versus

Finnair Oyj,

EUROOPA KOHUS (kaheksas koda),

koosseisus: koja president L. S. Rossi, kohtunikud J. Malenovský (ettekandja) ja F. Biltgen,

kohtujurist: E. Tanchev,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- Finnair Oyj, esindaja: *asianajaja* T. Väättäinen,
- Soome valitsus, esindaja: J. Heliskoski,
- Saksamaa valitsus, esindajad: J. Möller, M. Hellmann ja A. Berg,
- Itaalia valitsus, esindaja: G. Palmieri, keda abistas *avvocato dello Stato* G. Natale,
- Austria valitsus, esindajad: J. Schmoll ja G. Hesse, hiljem J. Schmoll,
- Euroopa Komisjon, esindajad: N. Yerrell ja I. Koskinen,

* Kohtumenetluse keel: soome.

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

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus käsitleb 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), artikleid 5 ja 7.
- 2 See taotlus esitati kaheksa reisija ja lennuettevõtja Finnair Oyj vahelises kohtuvaidluses selle lennuettevõtja poolt väljapakutud asenduslennu hilinemise eest makstava hüvitise nõudes.

Õiguslik raamistik

- 3 Määruse nr 261/2004 põhjendused 1 ja 2 ning 12–15 on sõnastatud järgmiselt:
 - „(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.
 - (2) Lennureisist mahajätmine ning lendude tühistamine või pikaajaline hilinemine põhjustab reisijatele tõsiseid raskusi ja ebamugavust.
- [...]
- (12) Samuti tuleks vähendada lendude tühistamisest reisijatele tulenevaid raskusi ja ebamugavust. Selle saavutamiseks tuleks nõuda vedajatelt, et nad teavitaksid reisijaid lennu tühistamisest enne lennu ettenähtud algust ning pakuksid neile lisaks võimalust teekonda mõistlikkuse piires muuta, et reisijad saaks jätkata reisi teisiti. Kui lennuettevõtjad nii ei toimi, peaks nad maksma reisijatele hüvitist, välja arvatud juhul, kui tühistamise põhjuseks on erakorralised asjaolud, mida ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik sobivad meetmed.
- (13) Reisijatel, kelle lennud on tühistatud, peaks olema võimalus saada piletite eest hüvitist või jätkata reisi muudetud marsruudil rahuldavatel tingimustel, ning nende eest tuleks piisavalt hoolitseda ajal, kui nad ootavad hilisemat lendu.
- (14) Montreali konventsiooni alusel tuleks lennuettevõtjate kohustusi piirata või nad nende täitmisest vabastada juhul, kui juhtumi põhjuseks on erakorralised asjaolud, mida ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik sobivad meetmed. Sellised asjaolud võivad eelkõige esineda poliitiliselt ebastabiilsetes oludes, asjaomase lennu tegemiseks sobimatute ilmastikutingimuste tõttu, turvalisuse ohu, ettenägematute lennuohutusega seotud vajakajäämistele ning streikide korral, mis mõjutavad tegutseva lennuettevõtja toimimist.
- (15) Erakorralised asjaolud loetakse olemasolevaks, kui lennuliikluse korraldamist käsitleva otsuse mõju konkreetsele lennukile konkreetsetel päeval põhjustab lennu pikaajalise hilinemise, lennu väljumise järgmisele päevale edasilükkamise või selle lennuki ühe või mitme lennu tühistamise, kuigi asjaomane lennuettevõtja on võtnud kõik mõistlikud meetmed hilinemiste või tühistamiste vältimiseks.“

4 Selle määruse artikli 2 punktis 1 on sätestatud:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

l) tühistamine – asjaolu, kui varem kavandatud lend, millele oli broneeritud vähemalt üks koht, jääb ära.“

5 Määruse artikli 3 lõigetest 1 ja 2 nähtub:

„1. Käesolevat määrust kohaldatakse:

- a) reisijate suhtes, kes lendavad välja asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumi lennujaamast;
- b) reisijate suhtes, kes lendavad kolmanda riigi lennujaamast asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumi lennujaama, ning kui sellistele reisijatele ei ole antud hüvitust või makstud kompensatsiooni ning kui nad pole saanud abi selles kolmandas riigis, kui asjaomast lendu opereeriv lennuettevõtja on ühenduse ettevõtja.

2. Lõiget 1 kohaldatakse tingimusel, et:

- a) reisijal on kinnitatud broneering asjaomasele lennule ning ta ilmub registreerimisele, välja arvatud artiklis 5 osutatud tühistamise korral,
 - sätestatud korras ning ajaks, mille lennuettevõtja, reisikorraldaja või volitatud reisiagent on kirjalikult (sealhulgas elektrooniliselt) ette teatanud,või kui aega ei ole märgitud,
 - mitte hiljem kui 45 minutit enne teatavaks tehtud väljumisaega; või
- b) lennuettevõtja või reisikorraldaja on suunanud reisija lennult, mille jaoks tal oli broneering, teisele lennule, olenemata põhjusest.“

6 Määruse nr 261/2004 artiklis 5 „Tühistamine“ on ette nähtud:

„1. Lennu tühistamise korral:

- a) pakub tegutsev lennuettevõtja asjaomastele reisijatele abi vastavalt artiklile 8; ning
- b) pakub tegutsev lennuettevõtja asjaomastele reisijatele abi vastavalt artikli 9 lõike 1 punktile a ja lõikele 2 ning teekonna muutmise korral, kui uue lennu mõistlikkuse piires oodatav väljumisaeg on vähemalt järgmisel päeval pärast tühistatud lennu kavandatud väljumisaega, artikli 9 lõike 1 punktides b ja c määratletud abi; ning
- 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.

2. Kui reisijat teavitatakse tühistamisest, tutvustatakse talle võimalikke alternatiivseid reisivõimalusi.

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. Kohustus tõestada, kas ja millal on reisijat teavitatud lennu tühistamisest, lasub lennuettevõtjal.“

7 Määruse artiklis 7 „Õigus hüvitisele“ 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. Kui reisijatele pakutakse vastavalt artiklile 8 võimalust jõuda sihtkohta asenduslennuga teist marsruuti pidi, nii et saabumisaeg ei ületa algselt broneeritud lennu kavandatud saabumisaega üle:

- a) kahe tunni kuni 1500 kilomeetri pikkuste lendude puhul; või
- b) kolme tunni kõikide üle 1500 kilomeetri pikkuste ühendusesiseste lendude ning kõikide muude 1500-3500 kilomeetri pikkuste lendude puhul; või
- c) nelja tunni kõikide muude kui punktides a või b nimetatud lendude puhul,

võib tegutsev lennuettevõtja vähendada lõikes 1 ettenähtud hüvitist 50%.

3. Lõikes 1 osutatud hüvitist makstakse sularahas, elektroonilise pangaülekanadena, pangakorralduse või pangatšekkidenä või kirjalikul kokkuleppel reisijaga reisitšekkides ja/või muudes teenustes.

4. Lõigetes 1 ja 2 nimetatud vahemaid mõõdetakse vahemaa mõõtmise suuringjoone meetodil.“

8 Määruse artikli 8 lõikes 1 on märgitud:

„Kui osutatakse käesolevale artiklile, pakutakse reisijatele võimalust valida järgmiste valikuvõimaluste vahel:

- a) – seitsme päeva jooksul kogu pileti ostuhinna tagasimaksmine artikli 7 lõikes 3 osutatud vahenditega ärajäänud reisi osa või osade puhul ning toimunud reisi osa või osade puhul, kui lennust ei ole reisija esialgse reisikava jaoks kasu, ning vajadusel koos,

- esimesel võimalusel toimuva tagasilennuga esimesse väljumiskohta;
- b) esimesel võimalusel ja võrreldavatel reisingimustel toimuv teekonna muutmine reisijate lõppsihtkohta; või
- c) võrreldavatel tingimustel toimuv teekonna muutmine reisijate lõppsihtkohta reisijale sobival hilisemal kuupäeval, olenevalt vabadest kohtadest.“

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

- 9 Põhikohtuasja apellandid broneerisid Finnairilt otselennu Helsingist (Soome) Singapuri.
- 10 Lend pidi väljuma 11. oktoobril 2013 kell 23.55. Lend aga tühistati tehnilise rikke tõttu.
- 11 Põhikohtuasja apellandid nõustusid Finnairi ettepanekuga ning nende teekonda muudeti ümberistumisega lennule Helsingi – Chongqing (Hiina) – Singapur, mis pidi väljuma järgmisel päeval, 12. oktoobril 2013 kell 17.40 ja Singapuri pidid nad jõudma 13. oktoobril kell 17.25.
- 12 Finnair oli tegutsev lennuettevõtja asenduslennul Helsingi–Chongqing–Singapur.
- 13 Asjaomase lennuki tüüri servomootori rikke tõttu nende asenduslend aga hilines. Seetõttu saabusid nad Singapuril 14. oktoobril 2013 kell 00.15.
- 14 Põhikohtuasja apellandid esitasid Helsingin käräjäoikeusele (Helsingi esimese astme kohus, Soome) hagi, milles palusid kohustada lennuettevõtjat maksma igale reisijale 600 eurot koos viivisega algse lennu Helsingi–Singapur tühistamise eest. Lisaks sellele palusid nad kohustada Finnairi maksma igapähele neist ka 600 eurot koos viivisega asenduslennu Helsingi–Chongqing–Singapur enam kui kolmetunnise hilinemisega sihtkohta jõudmise eest.
- 15 Finnair maksis igale põhikohtuasja apellandile 600 euro suuruse hüvitise algse lennu Helsingi–Singapur tühistamise eest. Seevastu keeldus ta rahuldama nende teist hüvitusnõuet. Finnair leidis, et see nõue ei ole põhjendatud, sest määrus nr 261/2004 ei pane lennuettevõtjale kohustust maksta tühistatud lennu reisijale hüvitist talle seejärel pakutud asenduslennu hilinemise eest. Lisaks tugines Finnair asjaolule, et asenduslend, millega põhikohtuasja apellandid nõustusid, hilines erakorraliste asjaolude tõttu selle määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses.
- 16 Helsingin käräjäoikeus (Helsingi esimese astme kohus) jättis 21. juuni 2017. aasta kohtuotsusega rahuldamata põhikohtuasja apellantide asenduslennu hilinemisega seoses esitatud hüvitusnõuded, leides, et määrus nr 261/2004 ei anna sel alusel õigust hüvitisele. Seega ei teinud see kohus otsust küsimuses, kas asenduslennu hilinemise põhjutanud tehniline rike oli erakorraline asjaolu selle määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses.
- 17 Põhikohtuasja apellandid esitasid selle kohtuotsuse peale apellatsioonkaebuse Helsingin hovioikeusele (Helsingi apellatsioonikohus, Soome) ning palusid kohustada Finnairi maksma igapähele neist 600 eurot koos viivisega asenduslennu Helsingi–Chongqing–Singapur hilinemise eest.
- 18 Finnair palus jätta apellatsioonkaebuse rahuldamata esiteks seetõttu, et põhikohtuasja apellandid ei saa nõuda määruse nr 261/2004 alusel veel ühte hüvitist ning teiseks sellepärast, et asenduslend hilines „erakorraliste asjaolude“ tõttu selle määruse tähenduses. Ta väidab, et rikkis oli üks tüüri kolmest servomootorist, mis võimaldasid seda lendu sooritavat lennukit juhtida, ning täpsustab sellega seoses, et lennuk oli Airbus A330, mille tootja oli andnud teada (*Technical Follow-up*), et mitmel seda tüüpi

lennukil oli tüüri servomootorite puhul varjatud tootmis- või projekteerimisviga. Lisaks sellele on tüüri servomootori puhul tema sõnul tegemist nn *on condition*-tüüpi osaga, mis asendatakse uue osaga ainult siis, kui eelmisel osal ilmneb rike.

- 19 Neil asjaoludel otsustas Helsingin hovioikeus (Helsingi apellatsioonikohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas määrust nr 261/2004 tuleb tõlgendada nii, et reisijal, kes on saanud tühistatud lennu eest hüvitist, on õigus saada uuesti selle määruse artikli 7 lõikes 1 ette nähtud hüvitist, kui asenduslendu ja tühistatud lendu teostas sama lennuettevõtja ning ka asenduslend hilines plaanijärgse saabumisaajaga võrreldes nii palju tunde, et tekib õigus hüvitisele?

2. Kas juhul, kui esimesele küsimusele vastatakse jaatavalt, saab lennuettevõtja tugineda erakorralistele asjaoludele määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, kui lennukitootja poolt juba kasutuses olevate lennukite tehnilise seire tulemusel käsitatakse asjaomasel dokumendis kõne all olevat osa tegelikult nn *on condition*-tüüpi osana, see tähendab osana, mida kasutatakse seni, kuni sellel ilmneb rike, ja lennuettevõtja on kõnealuse osa vahetamiseks valmistunud nii, et tal on varuosa kogu aeg olemas?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene küsimus

- 20 Oma esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määrust nr 261/2004 ja eeskätt selle artikli 7 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et lennureisija, kes on saanud tühistatud lennu eest hüvitist ja kes on nõustunud talle pakutud asenduslennuga, saab nõuda hüvitist asenduslennu hilinemise eest, kui hilineti nii palju tunde, et tekib õigus hüvitisele, ja tühistatud lendu ja asenduslendu teostas sama lennuettevõtja.
- 21 Sellega seoses tuleb märkida, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti a alusel koostoimes selle määruse artikli 8 lõikega 1 peab tegutsev lennuettevõtja lennu tühistamise korral pakkuma asjaomastele reisijatele abi ühel järgmisest kolmest erinevast viisist: kas pileti ostuhinna tagasimaksmine, vajaduse korral koos tagasilennuga esimesse väljumiskohta või esimesel võimalusel teekonna muutmine reisijate lõppsihtkohta või samasugune teekonna muutmine reisijale sobival hilisemal kuupäeval, olenevalt vabadest kohtadest.
- 22 Põhikohtuasjas maksis Finnair asjaomaste reisijate broneeritud lennu tühistamise järel neile hüvitist määruse nr 261/2004 artikli 7 alusel ja pakkus neile selle määruse artikli 8 lõike 1 alusel asenduslendu, millega nad nõustusid. Asenduslendu sooritava lennuki tehnilise rikke tõttu jõudsid nad oma lõppsihtkohta ikkagi rohkem kui kuus tundi pärast saabumisaega, mis oli ette nähtud pakkumises, millega nad nõustusid.
- 23 Euroopa Kohus on sedastanud, et hilinenud lendude reisijaid tuleb pidada määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktis c koostoimes artikli 7 lõikega 1 ette nähtud õiguse hüvitisele omanikeks, kui nad jõuavad oma lõppsihtkohta vähemalt kolm tundi pärast lennuettevõtja poolt algul ette nähtud saabumisaega (vt selle kohta 19. novembri 2009. aasta kohtuotsus Sturgeon jt, C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 61, ning 23. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus Nelson jt, C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, punkt 38).

- 24 Sellises kohtuasjas nagu käesolev kerkib seega küsimus, kas eelmises punktis nimetatud hilinevad lendude reisijate hüvitise saamise õigusele võivad tugineda ka reisijad, kes on pärast oma lennu tühistamist – mille eest neile on makstud hüvitist – nõustunud asenduslennuga, mida lennuettevõtja neile pakkus määruse nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 alusel, ning kes on jõudnud oma lõppsihtkohta vähemalt kolm tundi pärast saabumisaega, mille lennuettevõtja selle asenduslennu puhul ette nägi.
- 25 Sellega seoses tuleb märkida, et määruse nr 261/2004 kohaldamisala piiritlevas määruse artikli 3 lõikes 2 on sätestatud, et määrust kohaldatakse vaid tingimusel, et reisijatel on kinnitatud broneering asjaomasele lennule või et lennuettevõtja või reisikorraldaja on suunanud nad lennult, mille jaoks neil oli broneering, teisele lennule, olenemata põhjusest.
- 26 Sellest sättest tuleneb, et määrus nr 261/2004 on eeskätt kohaldatav olukorras, kus reisija broneeritud lennu tühistamise tõttu suunas lennuettevõtja selle reisija asenduslennuga lõppsihtkohta.
- 27 Tuleb aga tõdeda, et määrus nr 261/2004 ei sisalda ühtegi sätet, millega piirataks põhikohtuasjas käsitletavaga sarnases teekonna muutmise olukorras olevate reisijate õigusi, sealhulgas nende hüvitise saamise õiguse võimalikku piirangut.
- 28 Sellest tuleneb, et käesoleva kohtuotsuse punktis 23 viidatud kohtupraktika alusel on õigus hüvitisele reisijal, kes jõuab pärast seda, kui ta on nõustunud oma lennu tühistamise tagajärjel lennuettevõtja pakutud asenduslennuga, oma lõppsihtkohta vähemalt kolm tundi pärast saabumisaega, mille lennuettevõtja selle asenduslennu puhul algul ette nägi.
- 29 Seda tõlgendust kinnitavad eelkõige järgmised kaks kaalutlust.
- 30 Ühelt poolt tuleneb määruse nr 261/2004 põhjendusest 2, et selle eesmärk on heastada lennureisist mahajätmisest ning lendude tühistamisest või pikaajalisest hilinemisest põhjustatud tõsiseid raskusi ja ebamugavust.
- 31 Ent sellistele reisijatele nagu põhikohtuasja apellandid, kelle lend on tühistatud või pikaajaliselt hilinevad, on põhjustatud viidatud ebamugavust nii nende algul broneeritud lennu tühistamise kui ka hiljem nende asenduslennu pikaajalise hilinemisega. Seetõttu on nende tõsiste ebamugavuste heastamise eesmärgiga kooskõlas anda nendele reisijatele õigus hüvitisele iga sellise järjestikuse ebamugavuse eest.
- 32 Teiselt poolt ei tooks sellises olukorras määruse nr 261/2004 artikli 8 lõikes 1 kehtestatud abi andmise kohustuse rikkumine lennuettevõtja poolt kaasa mingeid tagajärgi, kui tal ei oleks kohustust maksta asjaomastele reisijatele ette nähtud tingimustel hüvitist. Kuivõrd hüvitise maksmise kohustus innustab seda ettevõtjat vaieldamatult kõnealust abi tegelikult andma, siis oleks selliste tagajärgede puudumise tulemuseks see, et ei järgitaks reisijate õigust teekonna muutmisele, mis töötaks vastu selle määruse põhjenduses 1 nimetatud kõrgele kaitstuse tasemele.
- 33 Eelpool toodud kaalutlustega arvestades tuleb esimesele küsimusele vastata, et määrust nr 261/2004 ja eeskätt selle artikli 7 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et lennureisija, kes on saanud tühistatud lennu eest hüvitist ja kes on nõustunud talle pakutud asenduslennuga, saab nõuda hüvitist asenduslennu hilinemise eest, kui hilineti nii palju tunde, et tekib õigus hüvitisele, ja tühistatud lendu ja asenduslendu teostas sama lennuettevõtja.

Teine küsimus

- 34 Oma teise küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et lennuettevõtja saab tugineda oma hüvitise maksmise kohustusest vabanemiseks selle sätte tähenduses „erakorralistele asjaoludele“, mis seisnevad nn *on condition*-tüüpi osa rikked, see tähendab sellise osa, mis asendatakse ainult siis, kui eelmisel osal ilmneb rike, tingimusel et tal on varuosa kogu aeg olemas.
- 35 Sissejuhatuseks tuleb täheldada, et Euroopa Kohtu soovitude liikmesriikide kohtutele eelotsuse taotlemiseks (ELT 2018, C 257, lk 1) punktis 11 on kirjas, et kuigi otsuse tegemisel võtab Euroopa Kohus tingimata arvesse põhikohtuasja õiguslikku ja faktilist raamistikku, nagu selle on eelotsusetaotluse esitanud kohus oma eelotsusetaotluses määratlenud, ei kohalda ta ise sellele vaidlusele liidu õigust. Kui Euroopa Kohus otsustab liidu õiguse tõlgendamise või kehtivuse üle, üritab ta anda põhikohtuasja lahendamiseks tarviliku vastuse, kuid eelotsusetaotluse esitanud kohus on see, kes peab selle põhjal konkreetsed järeldused tegema.
- 36 Euroopa Kohus üritab anda eelotsusetaotluse esitanud kohtule tema menetluses oleva vaidluse lahendamiseks tarvilikud elemendid nende soovitude alusel.
- 37 Sellega seoses tuleb täheldada, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 alusel koostoimes selle määruse põhjendustega 14 ja 15 on lennuettevõtja erandina sama artikli lõike 1 sätetest vabastatud kohustusest maksta reisijatele vastavalt selle määruse artiklile 7 hüvitist, kui ta suudab tõendada, et lennu tühistamise või vähemalt kolm tundi hilisema saabumise põhjustasid „erakorralised asjaolud“, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik mõistlikud meetmed, või et niisuguse asjaolu esinemisel oli ta kogu tema käsutuses olevat personali, seadmeid ja rahalisi vahendeid kasutades võtnud olukorrale vastavad meetmed, vältimaks seda, et see asjaolu viiks asjaomase lennu tühistamise või pikaajalise hilinemiseni (26. juuni 2019. aasta kohtuotsus Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, punkt 15 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 38 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt võib määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses „erakorralisteks asjaoludeks“ pidada sündmusi, mis oma olemuselt või põhjuselt ei ole asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omased ja väljuvad tema tegeliku kontrolli alt, kusjuures need kaks tingimust on kumulatiivsed (4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 20, ja 26. juuni 2019. aasta kohtuotsus Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, punkt 16).
- 39 Ent lennukite hooldusele omased tehnilised rikked ei saa olla põhimõtteliselt iseenesest „erakorralised asjaolud“ selle määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses (vt selle kohta 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 25)
- 40 Euroopa Kohus asus nimelt seisukohale, et lennuettevõtjad seisavad selliste riketega sageli silmitsi, võttes arvesse lennutranspordi erilisi tingimusi ja lennukite tehnoloogilist keerukust (4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 22 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 41 Konkreetsemalt ei kujuta endast erakorralist asjaolu lennuki teatavate osade enneaegne või isegi ootamatu rike, kuivõrd see on põhimõtteliselt olemuslikult seotud lennuki operatiivsüsteemiga (vt selle kohta 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 21 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 42 Ent sellise *on condition*-tüüpi osa rike, nagu on kõne all põhikohtuasjas, mille vahetamiseks lennuettevõtja on valmistunud nii, et tal on varuosa kogu aeg olemas, kujutab endast käesoleva kohtuotsuse punktis 38 viidatud Euroopa Kohtu praktika kohaselt sündmust, mis on oma olemuselt

või põhjuselt asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omane ega välju tema tegeliku kontrolli alt, välja arvatud juhul, kui selline rike ei ole olemuslikult seotud lennuki operatiivsüsteemiga – kas see nii on, tuleb välja selgitada eelotsusetaotluse esitanud kohtul.

- 43 Eelnevate kaalutlustega arvestades tuleb teisele küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et lennuettevõtja ei saa tugineda oma hüvitise maksmise kohustusest vabanemiseks selle sätte tähenduses „erakorralistele asjaoludele“, mis seisnevad nn *on condition*-tüüpi osa rikked, see tähendab sellise osa rikked, mis asendatakse ainult siis, kui eelmisel osal ilmneb rike, isegi kui lennuettevõtjal on varuosa kogu aeg olemas, välja arvatud juhul, kui – ja kas see nii on, tuleb välja selgitada eelotsusetaotluse esitanud kohtul – see rike kujutab endast sündmust, mis ei ole oma olemuselt või põhjuselt asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omane ja väljub tema tegeliku kontrolli alt, pidades seejuures meeles, et kui selline rike on siiski põhimõtteliselt olemuslikult seotud lennuki operatiivsüsteemiga, ei tohi seda selliseks sündmuseks pidada.

Kohtukulud

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

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kaheksas koda) otsustab:

1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrust (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, ja eeskätt selle artikli 7 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et lennureisija, kes on saanud tühistatud lennu eest hüvitist ja kes on nõustunud talle pakutud asenduslennuga, saab nõuda hüvitist asenduslennu hilinemise eest, kui hilineti nii palju tunde, et tekib õigus hüvitisele, ja tühistatud lendu ja asenduslendu teostas sama lennuettevõtja.
2. Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et lennuettevõtja ei saa tugineda oma hüvitise maksmise kohustusest vabanemiseks selle sätte tähenduses „erakorralistele asjaoludele“, mis seisnevad nn *on condition*-tüüpi osa rikked, see tähendab sellise osa rikked, mis asendatakse ainult siis, kui eelmisel osal ilmneb rike, isegi kui lennuettevõtjal on varuosa kogu aeg olemas, välja arvatud juhul, kui – ja kas see nii on, tuleb välja selgitada eelotsusetaotluse esitanud kohtul – see rike kujutab endast sündmust, mis ei ole oma olemuselt või põhjuselt asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omane ja väljub tema tegeliku kontrolli alt, pidades seejuures meeles, et kui selline rike on siiski põhimõtteliselt olemuslikult seotud lennuki operatiivsüsteemiga, ei tohi seda selliseks sündmuseks pidada.

Allkirjad