Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kolmas koda)

16. oktoober 2025*

Eelotsusetaotlus – Lennutransport – Määrus (EÜ) nr 261/2004 – Reisijatele lennu pikaajalise hilinemise eest antav hüvitis – Tingimused – Artikli 5 lõige 3 – Mõiste „erakorralised asjaolud“ – Mõiste „vajalikud meetmed“ erakorralise asjaolu või selle tagajärgede ärahoidmiseks – Õhusõiduk, mis on saanud eelneval lennul pikselöögi ja peab seetõttu läbima kohustusliku kontrolli

Kohtuasjas C-399/24,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Landesgericht Korneuburgi (liidumaa kohus Korneuburgis, Austria) 16. aprilli 2024. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 7. juunil 2024, menetluses

AirHelp Germany GmbH

versus

Austrian Airlines AG,

EUROOPA KOHUS (kolmas koda),

koosseisus: koja president C. Lycourgos, kohtunikud O. Spineanu-Matei, S. Rodin, N. Piçarra (ettekandja) ja N. Fenger,

kohtujurist: A. Biondi,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– AirHelp Germany GmbH, esindaja: *Rechtsanwältin* E. Stanonik-Palkovits,

– Austrian Airlines AG, esindajad: *Rechtsanwälte* M. Brenner ja M. Klemm,

– 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

kohtuotsuse

1 Eelotsusetaotluses palutakse 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 AirHelp Germany GmbH (edaspidi „AirHelp“) ja Austrian Airlines AG vahelises kohtuvaidluses selle üle, et viimane keeldus maksmast hüvitist reisijale, kelle reis pikaajaliselt hilines.

Õiguslik raamistik

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

„(1) Õhutranspordi 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 vajakajäämiste ning streikide korral, mis mõjutavad tegutseva lennuettevõtja toimimist.

(15) Erakorralised asjaolud loetakse olemasolevaks, kui lennuliikluse korraldamist käsitleva otsuse mõju konkreetsele lennukile konkreetsel päeval põhjustab lennu pikaajalise hilinemise, lennu väljumise järgmisele päevale edasilükkamise või selle lennuki ühe või mitme lennu tühistamise, kuigi asjaomane lennuettevõtja on võtnud kõik mõistlikud meetmed hilinemiste või tühistamiste vältimiseks.“

4 Määruse 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, välja arvatud juhul, kui

[…]

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:

[…]

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

[…]“.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

6 Reisijal oli ühtne kinnitatud broneering Austrian Airlinesi ümberistumisega lennule Iașist (Rumeenia) Viini (Austria) kaudu Heathrow’ lennujaama Londonis (Ühendkuningriik). Ümberistumisega marsruudi esimene lend, mis pidi jõudma Viini 8. märtsil 2022 kell 15.50, jõudis sihtkohta alles kell 22.53 ehk rohkem kui seitsmetunnise hilinemisega. Selle hilinemise tõttu jäi reisija maha oma jätkulennust ja jõudis oma lõppsihtkohta Heathrow’ lennujaama Londonis alles järgmisel hommikul.

7 Õhusõiduk, mis oli esmalt kavandatud teenindama lendu Iașist Viini, oli oma eelmisel lennul, mis toimus samuti 8. märtsil 2022, saanud vahetult enne Iașis maandumist äikesepilvedes pikselöögi. Esimese ohutuskontrolli käigus, mis on pärast niisugust sündmust kohustuslik, tuvastasid tehnikud nähtava kahjustuse õhusõiduki välisküljel oleval instrumendil, mis on lennuohutuse seisukohast oluline ja mida kasutatakse muu hulgas õhurõhu mõõtmiseks. Niisuguse kahjustuse tuvastamine tõi kaasa õhusõiduki põhjaliku kohustusliku ohutuskontrolli ja sellest tulenevalt kehtestati õhusõidukile määramata ajaks lennukeeld.

8 Neid asjaolusid arvestades otsustas Austrian Airlines tellida samal päeval Viinist asenduslennuki, et teha kõnealune lend, kuigi mitmetunnise hilinemisega. Vahepeal – umbes 40 minutit enne asenduslennuki õhkutõusmist Viinist kell 19.41 – andsid tehnikud pikselöögist kahjustatud õhusõidukile uuesti loa lennata, kuid ainult Iașist Viini, kus seejärel pidi lennukile tehtama põhjalikum kontroll.

9 Reisija, kelle lend hilines, loovutas hilinemisest tingitud võimaliku nõude AirHelpile, kes esitas Bezirksgericht Schwechatile (Schwechati esimese astme kohus, Austria) hagi, milles nõudis Austrian Airlinesilt määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 1 punkti b alusel 400 euro suuruse hüvitise maksmist. AirHelp väitis kohtus esiteks, et äike ei ole erakorraline asjaolu, mis võiks vabastada tegutseva lennuettevõtja kohustusest maksta määruses ette nähtud hüvitist, ning teiseks ei võtnud Austrian Airlines väidetavalt kõiki vajalikke meetmeid, et toimetada asjaomane reisija võimalikult kiiresti oma lõppsihtkohta.

10 Austrian Airlines leiab seevastu, et nii pikselöögist õhusõidukile põhjustatud kahju kui ka õhusõidukile selle tagajärjel tehtud kohustuslik ohutuskontroll olid ebatavalised ja „ei olnud planeeritavad ega mõjutatavad“, mistõttu tuleb need kvalifitseerida „erakorralisteks asjaoludeks“ selle määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses. Kuna Austrian Airlines otsustas tellida asenduslennuki, tagas ta igal juhul reisijale kiireima teekonna muutmise Iașist lõppsihtkohta ning võttis seega kõik vajalikud meetmed, et hilinemist vältida.

11 Bezirksgericht Schwechat (Schwechati esimese astme kohus) jättis 30. oktoobri 2023. aasta otsusega AirHelpi hagi rahuldamata, leides muu hulgas, et äike tuleb kvalifitseerida „erakorraliseks asjaoluks“ selle artikli 5 lõike 3 tähenduses. Selle kohtu arvates võis tuvastada piisava põhjusliku seose ühelt poolt eelnevat lendu teenindanud ja ka Iași ja Viini vahelist lendu teenindama pidanud õhusõidukit tabanud pikselöögi ja teiselt poolt reisija hilinemise vahel. Kohus leidis samuti, et kuna asenduslennuki tellimisega suutis Austrian Airlines vältida Iași ja Viini vahelise lennu – mis lõpuks samal päeval küll hilinemisega toimus – tühistamist, oli mõistlik jätta lennuk vahetamata pikselöögist kahjustada saanud lennuki vastu, millele oli tegelikult alates kella 19.00-st antud luba uuesti lennata.

12 Landesgericht Korneuburg (liidumaa kohus Korneuburgis, Austria), kellele AirHelp esitas selle kohtuotsuse peale apellatsioonkaebuse ja kes on eelotsusetaotluse esitanud kohus, leiab, et tema menetluses oleva vaidluse lahendus sõltub Euroopa Kohtu selgitusest, kas äike kujutab endast põhimõtteliselt erakorralist asjaolu määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses. Eelotsusetaotluse esitanud kohus selgitab, et kui äike kvalifitseeritaks erakorraliseks asjaoluks, tuleks tal veel analüüsida, kas Austrian Airlines võttis asjaomase reisija hilinemise vältimiseks kõik vajalikud meetmed.

13 Eelotsusetaotluse esitanud kohus täpsustab lisaks, et tema väljakujunenud praktikas kujutab äike endast erakorralist asjaolu artikli 5 lõike 3 tähenduses. Ta kaalub siiski võimalust kalduda kõrvale sellest kohtupraktikast, mille suhtes on teised Austria kohtud erineval seisukohal, ning möönab, et atmosfääri seisund on omane lennuettevõtjate tavapärasele tegevusele ning atmosfääri ebastabiilsed tingimused, sealhulgas pikselöögid ja sellest õhusõidukitele tekkida võivad kahjustused, võivad seega kuuluda lennuettevõtjate vastutusalasse erinevalt linnuga kokkupõrkest, mille Euroopa Kohus kvalifitseeris 4. mai 2017. aasta kohtuotsuse Pešková ja Peška (C-315/15, EU:C:2017:342) punktis 24 erakorraliseks asjaoluks.

14 Neil asjaoludel otsustas Landesgericht Korneuburg (liidumaa kohus Korneuburgis) menetluse peatada ning esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas [määruse nr 261/2004] artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et „erakorralise asjaoluga“ on tegemist siis, kui lendu teenindama pidanud õhusõidukit tabas vahetult eelnenud lennu ajal pikselöök, mis viis lennuki kohustusliku ohutuskontrollini sertifitseeritud tehnikute poolt, mille tagajärjeks oli see, et lennuk lubati uuesti kasutusse alles umbes viis tundi pärast kavandatud väljalendu?“

Eelotsuse küsimuse analüüs

15 Oma ainsa küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et selles sättes kasutatud mõistega „erakorralised asjaolud“ on hõlmatud lendu teenindama pidanud õhusõidukit tabanud pikne, mis tõi kaasa selle õhusõiduki kohustusliku ohutuskontrolli, mille tõttu õhusõiduki uuesti kasutusele võtmine hilines.

16 Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 kohaselt ei ole tegutsev lennuettevõtja kohustatud maksma hüvitist vastavalt määruse artiklile 7, kui ta suudab tõendada, et lennu tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed.

17 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on artikli 5 lõige 3 kohaldatav ka siis, kui reisijate lend sihtkohta hilineb pikaajaliselt ehk kolm või rohkem tundi. Järelikult võimaldab see säte lennuettevõtjal niisuguse hilinemise korral tugineda erakorralistele asjaoludele, et vabaneda määruse nr 261/2004 artikli 7 kohaselt nõutud hüvitise maksmisest (vt selle kohta 7. juuli 2022. aasta kohtuotsus SATA International – Azores Airlines (tõrge tankimissüsteemis), C-308/21, EU:C:2022:533, punkt 19 ja seal viidatud kohtupraktika).

18 Kuna artikli 5 lõige 3 kujutab endast erandit põhimõttest, et reisijatel on õigus hüvitisele, ja arvestades määruse nr 261/2004 eesmärki, milleks on põhjenduse 1 kohaselt tagada reisijate kaitstuse kõrge tase, tuleb mõistet „erakorralised asjaolud“ tõlgendada kitsalt (13. juuni 2024. aasta kohtuotsus D. (mootori konstruktsiooniviga), C-411/23, EU:C:2024:498, punkt 26 ja seal viidatud kohtupraktika).

19 Euroopa Kohus on varem otsustanud, et vabanemaks oma kohustusest maksta reisijatele lennu pikaajalise hilinemise või tühistamise eest hüvitist, võib tegutsev lennuettevõtja tugineda erakorralisele asjaolule, mis mõjutas selle lennuettevõtja enda poolt sama õhusõidukiga teostatud eelnevat lendu, tingimusel et selle asjaolu ja järgnenud lennu hilinemise või tühistamise vahel esineb otsene põhjuslik seos (vt selle kohta 11. juuni 2020. aasta kohtuotsus Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, punktid 53 ja 54).

20 Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikes 3 sisalduv mõiste „erakorralised asjaolud“ 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 hinnata iga üksikjuhtumi puhul eraldi (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).

21 Määruse nr 261/2004 põhjenduses 14, mida arvestades tuleb määruse artikli 5 lõiget 3 tõlgendada, on täpsustatud, et erakorralised asjaolud võivad eelkõige esineda poliitiliselt ebastabiilsetes oludes, asjaomase lennu tegemiseks sobimatute ilmastikutingimuste tõttu, turvalisuse ohu, ettenägematute lennuohutusega seotud vajakajäämiste ning streikide korral, mis mõjutavad tegutseva lennuettevõtja toimimist.

22 Praeguses asjas tuleb kõigepealt käesoleva kohtuotsuse punktis 20 nimetatud kahest kumulatiivsest tingimusest esimese kohta märkida, et niisugust sündmust nagu õhusõidukit tabanud pikne, mis tõi kaasa kohustusliku ohutuskontrolli, ei saa pidada lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omaseks ainuüksi sellepärast, et atmosfääri seisund on lennuettevõtja tegevusele omane ja et õhusõidukid on konstrueeritud nii, et need taluksid piksetabamusi.

Järelikult ei saa niisugust sündmust ainuüksi neil põhjustel jätta välja mõiste alt „erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, arvestades selle määruse põhjendust 14.

23 Liidu seadusandja on nimelt selles põhjenduses lisanud mõistesse „erakorralised asjaolud“ „asjaomase lennu tegemiseks sobimatud ilmastikutingimused“, mille alla kuulub muu hulgas oht, et õhusõidukit tabab pikselöök.

24 Selles kontekstis tuleb märkida, et piksetabamus on oma olemuselt võrreldav kokkupõrkega võõrkehaga, näiteks linnuga, mille Euroopa Kohus on kvalifitseerinud erakorraliseks asjaoluks määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses (vt selle kohta 4. mai 2017. aasta kohtuotsus Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 24).

25 Lisaks, kui pikselöögi saanud õhusõiduk peab läbima ohutuskontrolli olenemata sellest, kas õhusõiduk on ka tegelikult saanud vigastada, ei saa niisugust kontrolli, mille põhjuseks on üksnes piksetabamus, pidada lennuki töötamissüsteemiga lahutamatult seotuks, isegi kui töötamissüsteem on konstrueeritud äikesekindlaks (vt analoogia alusel 4. mai 2017. aasta kohtuotsus Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 25, ja 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 24).

26 Sellega seoses tuleb õhusõidukit tabanud pikset, mis muudab seega ohutuskontrolli kohustuslikuks, eristada muu hulgas õhusõiduki teatavate osade enneaegsest või ootamatust rikkest, mis kujutab endast põhimõtteliselt sündmust, mis on lahutamatult seotud õhusõiduki töötamissüsteemiga (vt selle kohta 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punktid 21 ja 24 ning seal viidatud kohtupraktika).

27 Seega tuleb tõdeda, et õhusõidukit tabanud pikne, mis tõi kaasa kohustusliku ohutuskontrolli, vastab esimesele kahest kumulatiivsest tingimusest, et selle saaks kvalifitseerida „erakorraliseks asjaoluks“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses.

28 Mis puudutab seejärel teist tingimust kontrolli puudumise kohta asjaolude üle, millele lennuettevõtja tugineb, siis tuleneb Euroopa Kohtu praktikast, et sündmusi, mille päritolu on „ettevõttesisene“, tuleb eristada sündmustest, mille päritolu on „ettevõtteväline“ (vt selle kohta 23. märtsi 2021. aasta kohtuotsus Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 39).

29 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 (vt selle kohta 23. märtsi 2021. aasta kohtuotsus Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 41).

30 Kõnealuse sündmuse esinemissagedus ei ole selles kontekstis iseenesest tegur, millest saaks järeldada, kas esinevad määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses „erakorralised asjaolud“ või mitte (vt analoogia alusel 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punktid 36 ja 37).

31 Eeltoodut arvestades tuleb õhusõidukit tabanud pikset, mis tõi kaasa kohustusliku ohutuskontrolli, pidada sündmuseks, mis on tingitud looduslikust asjaolust, mis jääb asjaomase lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt välja (vt analoogia alusel 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 26).

32 Siit järeldub, et teine kumulatiivne tingimus selleks, et tegu oleks „erakorraliste asjaoludega“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, on samuti täidetud.

33 Sellega seoses on oluline märkida, et niisuguse piksetabamuse kvalifitseerimine „erakorraliseks asjaoluks“ artikli 5 lõike 3 tähenduses võimaldab tagada õhusõiduki pardal viibivate reisijate ohutuse nõude, mis on määrusega nr 261/2004 taotletav eesmärk, nagu on täpsustatud põhjenduses 1, ja mis tähendab, et lennuettevõtjaid ei innustata hoiduma nõutud meetmete võtmisest, seades nende lendudel hoolduse ja õigeaegsuse ohutusest tähtsamale kohale (vt selle kohta 4. mai 2017. aasta kohtuotsus Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 25; 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 28, ning 13. juuni 2024. aasta kohtuotsus Finnair (kütusetaseme mõõtesüsteemi konstruktsiooniviga), C-385/23, EU:C:2024:497, punkt 38).

34 Mis puudutab määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikes 3 – arvestades määruse põhjendust 14 – sätestatud „vajalikke meetmeid“, mida lennuettevõtja oleks pidanud võtma erakorraliste asjaolude esinemise vältimiseks, mis on tingimuseks, et vabaneda kohustusest maksta asjaomasele reisijale määruse nr 261/2004 artiklis 7 ette nähtud hüvitist, siis tuleneb väljakujunenud kohtupraktikast, et arvesse tuleb võtta üksnes tema kohustuseks olla võivaid meetmeid, tingimusel et eeskätt tehnilises ja halduslikus plaanis on tegelikult võimalik niisuguseid meetmeid otseselt või kaudselt võtta, ilma et need sunniks lennuettevõtjat tegema oma ettevõtte suutlikkusele vastuvõetamatuid ohverdusi, ning lennuettevõtja tõendab, et kõnesolevad meetmed on võetud (vt selle kohta 4. mai 2017. aasta kohtuotsus Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 48).

35 Sellega seoses on oluline märkida, et kuigi ennetavad meetmed, näiteks meetmed äikesevööndist kõrvalehoidmiseks, võimaldavad piksetabamusi vältida, on kaasaegsetest ilmastikuandmetest ja marsruutidest hoolimata väga raske mõne sellise vööndi läbimist täielikult välistada, nagu märgib Austrian Airlines oma vastuses Euroopa Kohtu kirjalikele küsimustele.

36 Mis puudutab lisaks määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikes 3 – arvestades põhjendust 15 – sätestatud „vajalikke meetmeid“, mida lennuettevõtja oleks pidanud võtma, et vältida lendude hilinemist või tühistamist erakorraliste asjaolude tõttu, mida ei oleks saanud vältida selliste mõistlike meetmete võtmisega, nagu on nimetatud käesoleva kohtuotsuse punktis 34, siis tuleneb väljakujunenud kohtupraktikast, et lennuettevõtja, kelle lend on pikaajaliselt hilinenud või tühistatud niisuguste asjaolude esinemise tõttu, peab määruse nr 261/2004 artiklis 7 ette nähtud hüvitise maksmise kohustusest vabanemiseks veel tõendama, et isegi kasutades kogu tema käsutuses olevat personali või kõiki seadmeid ja rahalisi vahendeid, ei oleks ta ilmselgelt suutnud vältida erakorralisi asjaolusid, mis viisid lennu tühistamise või pikaajalise hilinemiseni, ilma et ta oleks pidanud tegema oma ettevõtte suutlikkust arvestades vastuvõetamatuid ohverdusi (vt selle kohta 4. mai 2017. aasta kohtuotsus Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punktid 28 ja 29, ning 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 19).

37 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne on kõiki põhikohtuasja asjaolusid ja asjaomase lennuettevõtja esitatud tõendeid arvesse võttes hinnata, kas lennuettevõtja võttis – tegemata oma ettevõtte suutlikkuse seisukohast sel hetkel vastuvõetamatuid ohverdusi – niisuguseid meetmeid, kasutades eelkõige kõiki tema käsutuses olevaid vahendeid, et tagada mõistlik, rahuldav ja kiire teekonna muutmine neile reisijatele, keda lennu pikaajaline hilinemine või tühistamine mõjutas, kooskõlas eelkõige eesmärgiga tagada reisijate kaitstuse kõrge tase, millele on viidatud määruse põhjenduses 1 (vt selle kohta 7. juuli 2022. aasta kohtuotsus SATA International – Azores Airlines (tõrge tankimissüsteemis), C-308/21, EU:C:2022:533, punkt 27 ja seal viidatud kohtupraktika).

38 Kõiki eeltoodud põhjendusi arvestades tuleb esitatud küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et selles sättes kasutatud mõistega „erakorralised asjaolud“ on hõlmatud lendu teenindama pidanud õhusõidukit tabanud pikne, mis tõi kaasa selle õhusõiduki kohustusliku ohutuskontrolli, mille tõttu õhusõiduki uuesti kasutusele võtmine hilines.

Kohtukulud

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

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kolmas 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

selles sättes kasutatud mõistega „erakorralised asjaolud“ on hõlmatud lendu teenindama pidanud õhusõidukit tabanud pikne, mis tõi kaasa selle õhusõiduki kohustusliku ohutuskontrolli, mille tõttu õhusõiduki uuesti kasutusele võtmine hilines.

Allkirjad