

EUROOPA KOHTU OTSUS (neljas koda)

19. november 2009\*

Liidetud kohtuasjades C-402/07 ja C-432/07,

mille ese on EÜ artikli 234 alusel Bundesgerichtshofi (Saksamaa) ja Handelsgericht Wiener (Austria) 17. juuli ja 26. juuni 2007. aasta otsustega esitatud eelotsusetaotlused, mis saabusid Euroopa Kohtusse vastavalt 30. augustil ja 18. septembril 2007, menetlustes

**Christopher Sturgeon,**

**Gabriel Sturgeon,**

**Alana Sturgeon**

*versus*

**Condor Flugdienst GmbH (C-402/07),**

\* Kohtumenetluse keel: saksa.

ja

**Stefan Böck,**

**Cornelia Lepuschitz**

*versus*

**Air France SA (C-432/07),**

EUROOPA KOHUS (neljas koda),

koosseisus: kolmanda koja esimees K. Lenaerts neljanda koja esimehe ülesannetes,  
kohtunikud R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, G. Arestis ja J. Malenovský (ettekandja),

kohtujurist: E. Sharpston,  
kohtusekretär: ametnik R. Şereş,

arvestades kirjalikus menetluses ja 24. septembri 2008. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

- C. Sturgeon, G. Sturgeon ja A. Sturgeon, esindaja: *Rechtsanwalt* R. Schmid,
  
- S. Böck ja C. Lepuschitz, esindaja: *Rechtsanwalt* M. Wukoschitz,
  
- Condor Flugdienst GmbH, esindajad: *Rechtsanwalt* C. Marko ja *Rechtsanwalt* C. Döring,
  
- Air France SA, esindaja: *Rechtsanwalt* O. Borodajkewycz,
  
- Austria valitsus, esindaja: E. Riedl,
  
- Kreeka valitsus, esindajad: S. Chala ja D. Tsagkaraki,
  
- Prantsusmaa valitsus, esindajad: G. de Bergues ja A. Hare,



on teinud järgmise

### otsuse

- 1 Eelotsusetaotlused 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 (ELT L 46, lk 1; ELT erivaljaanne 07/08, lk 10), artikli 2 punkti l ja artiklite 5, 6 ja 7 tõlgendamist.
- 2 Need eelotsusetaotlused esitati ühelt poolt C. Sturgeoni ja tema perekonna (edaspidi „Sturgeonid”) ning lennuettevõtja Condor Flugdienst GmbH (edaspidi „Condor”) (kohtuasi C-402/07) ja teiselt poolt S. Böcki ja C. Lepuschitzi ning lennuettevõtja Air France SA (edaspidi „Air France”) (kohtuasi C-432/07) vahelistes vaidlustes seoses nende lennuettevõtjate keeldumisega maksta hüvitist reisijatele, kes saadeti sihtlennujaama vastavalt 25- ja 22-tunnise hilinemisega võrreldes kavandatud saabumisajaga.

### Õiguslik raamistik

- 3 Määruse nr 261/2004 põhjendused 1–4 on sõnastatud järgmiselt:

„(1) Õhustranspordi 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.
- (3) Kuigi nõukogu 4. veebruari 1991. aasta määrusega (EMÜ) nr 295/91 (kompenseerimissüsteemi ühiseeskirjade kohta, mida rakendatakse regulaarlennuliikluses reisija lennureisist mahajätmise korral) [(EÜT L 36, lk 5; ELT eriväljaanne 07/01, lk 306)] kehtestati reisijate kaitstuse põhitase, on jäänud liiga kõrgeks nende reisijate arv, kes on vastu nende tahtmist lennureisist maha jäetud, ning nende reisijate arv, keda mõjutavad lendude tühistamised ilma ette teatamata või pikaajalised hilinemised.
- (4) Seetõttu peaks ühendus kõnealus määruses sätestatud kaitstuse standardeid karmistama, suurendama reisijate õigusi ning tagama lennuettevõtjate tegutsemise ühtlustatud tingimustel liberaliseeritud turul.”

4 Määruse nr 261/2004 põhjendus 15 on sõnastatud järgmiselt:

„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.”

5 Selle määruse artikkel 2 „Mõisted” näeb ette:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

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

6 Nimetatud määruse artikkel 5 „Tühistamine” sätestab:

„1. Lennu tühistamise korral:

- a) pakub tegutsev lennuettevõtja asjaomastele reisijatele abi vastavalt artiklile 8; ning

[...]

- c) on asjaomastel reisijatel õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt artiklile 7, [välja arvatud juhul,] kui

[...]

- iii) neid on teavitatud tühistamisest hiljem 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.

[...]” [Tsitaati on parandatud Euroopa Kohtus, kuna määruse eestikeelne versioon on ebatäpne.]



7 Määruse nr 261/2004 artikkel 6 „Hilinemine” on sõnastatud järgmiselt:

„1. Kui lennuettevõtja näeb mõistlikkuse piires ette, et lennu kavandatud väljumisaeg hilineb:

- a) kaks tundi või rohkem kuni 1500 kilomeetri pikkuste lendude puhul; või
- b) kolm tundi või rohkem kõikide üle 1500 kilomeetri pikkuste ühendusesiseste lendude ning kõikide muude 1500–3500 kilomeetri pikkuste lendude puhul; või
- c) neli tundi või rohkem kõikide muude kui punktides a või b nimetatud lendude puhul,

pakub tegutsev lennuettevõtja reisijatele:

- i) artikli 9 lõike 1 punktis a ja lõikes 2 määratletud abi; ning
- ii) artikli 9 lõike 1 punktides b ja c määratletud abi, kui mõistlikkuse piires eeldatav väljumisaeg on vähemalt varem väljakuulutatud väljumisajale järgneval päeval; ning

iii) artikli 8 lõike 1 punktis a osutatud abi, kui lend hilineb vähemalt viis tundi.

2. Igal juhul antakse abi iga vahemaa jaoks eespool sätestatud ajavahemike jooksul.”

8 Selle määruse artikkel 7 „Õigus hüvitisele” sätestab:

„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%.

[...]"

- 9 Nimetatud määruse artikli 8 lõige 1 sätestab, et kui osutatakse sellele artiklile, pakutakse reisijatele võimalust valida järgmiste valikuvõimaluste vahel: vastavalt selle lõike 1 punktile a kogu pileti ostuhinna tagasimaksmine ja tagasilend esimesse väljumiskohta või vastavalt selle lõike 1 punktidele b ja c võrreldavatel reisitingimustel toimuv teekonna muutmine reisijate lõppsihtkohta.

- 10 Tulenevalt määruse nr 261/2004 artiklist 9, kui osutatakse sellele artiklile, pakutakse reisijatele tasuta järgmist: vastavalt artikli 9 lõike 1 punktidele a ooteajaga võrreldes piisav söök, vastavalt nimetatud artikli 9 lõike 1 punktidele b ja c hotellimajutus ning transport lennujaama ja majutuskoha vahel, lisaks vastavalt sama artikli 9 lõikele 2 võimaldatakse tasuta kaks telefonikõnet, teleksi- või faksiteadet või elektronkirja.

## **Põhikohtuasjad ja eelotsuse küsimused**

### *Kohtuasi C-402/07*

- 11 Sturgeonid broneerisid Condori edasi-tagasi lennu Frankfurtist (Saksamaa) Torontosse (Kanada).
- 12 Toronto-Frankfurdi tagasilend pidi väljuma 9. juulil 2005 kell 16:20. Pärast lennule registreerimist teatati selle lennu reisijatele, et lend on tühistatud, sama teave oli märgitud ka lennujaama infotablool. Reisijatele anti nende pagas tagasi ning nad sõidutati hotelli ööbima. Järgmisel päeval registreeriti reisijad ühe teise lennuettevõtja letis lennule, mille number oli sama mis broneeringus. Condoril kõnealuseks päevaks sama numbriga uut lendu lennuplaanis ei olnud. Reisijatele anti teised istekohad kui need, mis oli neile määratud eelmisel öhtul. Broneeringut seevastu lennuettevõtja plaanipärase lennu broneeringuks ei muudetud. Asjaomane lend saabus Frankfurti 11. juulil 2005 kella 7 paiku ehk umbes 25 tundi kavandatud ajast hiljem.

- 13 Sturgeonid leidsid, et arvestades kõiki eelnimetatud asjaolusid, eriti üle 25-tunnist hiline mist, ei olnud tegu mitte lennu hiline miste, vaid tühistamisega.
- 14 Sturgeonid esitasid Amtsgericht Rüsselsheimile (Saksamaa) hagi Condori vastu, kellelt nad nõudsid esiteks hüvitist 600 eurot isiku kohta ja teiseks kahjuhüvitist, kuivõrd nende sõnul tulenes neile tekitatud kahju mitte lennu hiline mistest, vaid tühistamisest.
- 15 Condor palus selliselt esitatud nõude tagasi lükata, kuna kõnealuse lennu puhul oli tegu hiline miste, mitte aga tühistamisega. Kui Condor oli enne kohtumenetlust selgitanud seda hiline mist orkaaniga Kariibi mere kohal, siis kohtumenetluse käigus nimetas ta selle hiline miste põhjuseks lennuki tehnilist riket ja meeskonna haigust.
- 16 Amtsgericht Rüsselsheim asus seisukohale, et tegu oli lennu hiline miste, mitte tühistamisega, ja sellest tulenevalt jättis ta Sturgeonide hüvitisnõuded rahuldamata. Viimased esitasid selle otsuse peale apellatsioonkaebuse Landgericht Darmstadtile, kes kinnitas esimeses kohtuastmes tehtud otsust.
- 17 Sturgeonid esitasid seepeale kassatsioonkaebuse Bundesgerichtshofile.

18 Leides, et nimetatud hagi lahendamiseks on vaja tõlgendada määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti l ja artikli 5 lõike 1 punkti c, otsustas Bundesgerichtshof menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

- „1. Kas mõiste „tühistamine” tõlgendamisel tuleb pidada määravaks seda, kas loobutakse algsest lennuplaanist nii, et lennu hiline mine selle hiline mine pikkusest sõltumata ei tähenda tühistamist, kuna lennuettevõtja algsest lennust siiski ei loobu?
  
2. Juhul kui vastus esimesele küsimusele on eitav, siis millistel asjaoludel tuleb plaanipärase lennu edasilükkamist käsitada tühistamise, mitte enam hiline misena? Kas vastus sellele küsimusele sõltub hiline misest kestusest?”

*Kohtuasi C-432/07*

19 S. Böck ja C. Lepuschitz broneerisid Air France'i edasi-tagasi regulaarlennu Viinist (Austria) Pariisi (Prantsusmaa) kaudu Méxicosse (Mehhiko).

20 México-Pariisi lend, millele S. Böck ja C. Lepuschitz läksid, pidi väljuma 7. märtsil 2005 kell 21:30. Registreerimisel teatati neile kohe, ilma et neid oleks lennule registreeritud, et see lend on tühistatud. Selle tühistamise põhjustas muudatus México ja Pariisi vaheliste lendude sõiduplaanis, mille tingis Pariisi ja México vahelist ühendust tagama pidanud lennuki tehniline rike ja lennuki meeskonna seadusega ette nähtud puhkeajast kinnipidamine.

- 21 Et jõuda varem sihtpunkti, nõustusid S. Böck ja C. Lepuschitz Air France'i tehtud pakkumisega, et nad läheksid lennuettevõtja Continental Airlines lennuga, mis pidi väljuma järgmisel päeval, 8. märtsil 2005, kell 12:20. Kõigepealt nende piletid tühistati, enne kui viimase lennuettevõtja letist väljastati uued piletid.
- 22 Nimetatud México-Pariisi lennu teised reisijad, keda ei broneeritud ümber Continentali lennule, lahkusid koos veel mõne muu reisijaga Méxicost 8. märtsil 2005 kell 19:35. See lend, mille algele numbrile oli lisatud „A”, oli käigus paralleelselt regulaarlennuga, mille Air France oli planeerinud samaks päevaks.
- 23 S. Böck ja C. Lepuschitz saabusid Viini peaaegu 22 tundi kavandatud ajast hiljem.
- 24 S. Böck ja C. Lepuschitz esitasid Bezirksgericht für Handelsachen Wienile (Austria) hagi Air France'i vastu, kellelt nad määruse nr 261/2004 artikli 5 ja artikli 7 lõike 1 punkti c alusel nõudsid hüvitist 600 eurot isiku kohta, kuna lend oli tühistatud. Nimetatud kohus lükkas selle nõude tagasi põhjendusel, et vaatamata lennu ilmselgele hilinemisele, ei võimalda määrus nr 261/2004 sellest järeldada, et lend on tühistatud. S. Böck ja C. Lepuschitz esitasid selle otsuse peale apellatsioonkaebuse Handelsgericht Wieneri.

25 Neil asjaoludel otsustas Handelsgericht Wien menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

- „1. Kas määruse [...] nr 261/2004 [...] artiklit 5, koostoimes selle määruse artikli 2 punktiga 1 ja artikliga 6, tuleb tõlgendada nii, et väljalennu 22-tunnine viivitus on „hiline mine” artikli 6 tähenduses?
  
2. Kas määruse [...] nr 261/2004 artikli 2 punkti 1 tuleb tõlgendada nii, et juhul, kui reisijad toimetatakse sihtkohta suure hiline misega (22 tundi hiljem) lennuga, mille numbrit on täiendatud (lisatakse algele lennu numbrile tähis A) ja millega veetakse küll enamjaolt algele lennule broneeritud reisijaid, kuid lisaks ka muid reisijaid, on tegemist pigem „tühistamise” kui „hiline misega”?

Kui vastus teisele küsimusele on jaatav [...]:

3. Kas määruse [...] nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et lennuki tehniline probleem ja sellest tingitud lennuplaani muutus on erakorralised asjaolud (mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks tehtud kõik mõistlikud jõupingutused)?”

26 Euroopa Kohtu presidendi 19. oktoobri 2007. aasta määrusega liideti kohtuasjad C-402/07 ja C-432/07 kirjalikuks ja suuliseks menetlemiseks ja kohtuotsuse tegemiseks.



## Eelotsuse küsimused

- 27 Eelotsusetaotluse esitanud kohtutes nõudsid hagejad vastavalt Condorilt ja Air France'ilt määruse nr 261/2004 artiklis 7 ette nähtud hüvitise maksmist, kuna nimetatud ettevõtjad olid reisijad sihtlennujaama transportinud vastavalt 25 ja 22 tundi kavandatud saabumisajast hiljem. Condor ja Air France kinnitavad, et hagejatel puudub õigus hüvitisele esiteks seetõttu, et asjaomaseid lende mitte ei tühistatud, vaid need hilinesid, ning teiseks näeb määrus nr 261/2004 ette õiguse hüvitisele üksnes lennu tühistamise korral. Lisaks väidavad need lennuettevõtjad, et nimetatud lendude hiline saabumine oli tingitud lennuki tehnilisest rikkest, mis kuulub mõiste „erakorralised asjaolud” alla määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, mis vabastab nad kohustusest maksta hüvitist.
- 28 Neil asjaoludel ja selleks, et anda eelotsusetaotluse esitanud kohtutele tarvilik vastus, tuleb esitatud küsimusi tõlgendada nii, et nendega soovitakse sisuliselt teada:
- kas lennu hilinemist tuleb pidada lennu tühistamiseks määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti l ja artikli 5 tähenduses, kui see hilinemine on pikaajaline;
  - kas määruse nr 261/2004 artikleid 5, 6 ja 7 tuleb tõlgendada nii, et selle määruse artiklis 7 sätestatud hüvitise saamise õiguse kohaldamise eesmärgil võib hilinenud lendude reisijaid võrdsustada tühistatud lendude reisijatega, ja
  - kas lennuki tehniline probleem kuulub mõiste „erakorralised asjaolud” alla määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses.

*Eelotsuse küsimuste esimene osa, mis käsitleb mõistet „hiline mine”*

- 29 Määrus nr 261/2004 ei sisalda „lennu hiline mine” määratlust. Seda mõistet saab siiski täpsustada, võttes arvesse konteksti, kus ta esineb.
- 30 Selles osas tuleb esmalt meenutada, et „lend” määruse nr 261/2004 mõttes koosneb ühest õhuveotoimingust, mida teostab lennuettevõtja, kes määrab oma marsruudi (10. juuli 2008. aasta otsus kohtuasjas C-173/07: Emirates Airlines, EKL 2008, lk I-5237, punkt 40). Seega on marsruut lennu oluline osa, kuna lend toimub vastavalt vedaja poolt eelnevalt kinnitatud lennuplaanile.
- 31 Lisaks nähtub määruse nr 261/2004 artiklist 6, et ühenduse seadusandja kasutas mõistet „lennu hiline mine” üksnes seoses kavandatud väljumisaja hiline misega, mis järelikult tähendab, et pärast väljumisaega peavad kõik muud lendu mõjutavad tegurid jääma muutmata.
- 32 Seega lend „hiline b” määruse nr 261/2004 artikli 6 tähenduses, kui lend toimub algselt kavandatud lennuplaani järgi ja kui selle tegelik väljumisaeg on pärast kavandatud väljumisaega.
- 33 Teiseks tuleb meenutada, et vastavalt määruse nr 261/2004 artikli 2 punktile 1 on tühistamine – erinevalt lennu hiline misest – tingitud asjaolust, et varem kavandatud lend jääb ära. Siit tuleneb, et tühistatud lennud ja hiline nud lennud moodustavad selles osas kaks selgelt eristuvat lendude kategooriat. Nimetatud määrusest ei saa seega järeldada, et hiline nud lendu võiks nimetada „tühistatud lennuks” üksnes sel põhjusel, et hiline mist pikendatakse, kuigi seda tehti olulisel määral.

- 34 Järelikult ei saa hilinevad lendu – sõltumata hilinevise kestusest, mis võis olla pikaajaline – pidada tühistatud lennuks, kui lend väljub vastavalt algselt kavandatud lennuplaanile.
- 35 Neil asjaoludel saab juhul, kui reisijaid transporditakse lennuga, mille väljumisaeg on algselt kavandatud väljumisajast hilisem, pidada lendu „tühistatud” lennuks üksnes siis, kui lennuettevõtja tagab reisijate transpordi mõnel teisel lennul, mille algne lennuplaan on algselt kavandatud lennu omast erinev.
- 36 Seega on põhimõtteliselt võimalik järeldada, et lend on tühistatud, kui algselt kavandatud ja hilinev lend asendatakse teise lennuga, see tähendab, kui algselt lennuplaanist loobutakse ja selle lennu reisijad liituvad reisijatega sellisel lennul, mis on samuti plaanipärane, kuid seda sõltumatult lennust, millele sellisel moel üleantud reisijad olid teinud broneeringu.
- 37 Lennu hilinevise või tühistamist ei saa aga põhimõtteliselt tuvastada selle alusel, kui „hilinevise” või „tühistamine” on märgitud lennujaama infotablool või kui vastavat teavet edastavad lennuettevõtja töötajad. Samuti ei ole põhimõtteliselt määrav tegur see, kui reisijad võtavad välja oma pagasi või saavad uued pardakaardid. Need asjaolud ei ole seotud lennu kui sellise objektiivsete tunnustega. Nende põhjustajaks võivad olla kvalifitseerimisvead või asjaomasel lennujaamas valitsevad tingimused või lisaks võivad need olla tingitud ooteajast ja vajadusest majutada asjaomased reisijad ööseks hotelli.
- 38 Põhimõtteliselt ei ole määrav ka see, et algse broneeringu teinud reisijate grupi koosseis oleks põhiosas sama kui hiljem transporditava grupi oma. Kui algselt kavandatud väljumisaja hilinevise pikeneb, võib esimese grupi reisijate arv väheneda seetõttu, et mõnele reisijale pakutakse marsruudi muutust teisel lennul ja mõned reisijad loobuvad

isiklikel põhjustel hilinevad lennule minemast. Seevastu kui algselt kavandatud lennul kohad vabanevad, ei takista miski lennuettevõtjal enne lennuki (mille lend hilineb) õhkuõusmist täiendavaid reisijaid pardale võtmast.

- 39 Eeltoodud arvesse võttes tuleb esitatud küsimuste esimesele osale vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti l ja artikleid 5 ja 6 tuleb tõlgendada nii, et hilinevad lendu – sõltumata hilinemise kestusest, mis võis olla pikaajaline – ei saa pidada tühistatud lennuks, kui lend toimub vastavalt lennuettevõtja algselt kavandatud lennuplaanile.

*Eelotsuse küsimuste teine osa, mis käsitleb õigust saada hilinemise eest hüvitist*

- 40 Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõige 1 sätestab, et lennu tühistamise korral on asjaomastel reisijatel õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt selle määruse artiklile 7.

- 41 Seevastu ei ilmne määruse nr 261/2004 sõnastusest sõnaselgelt, et niisugune õigus oleks hilinevad lendude reisijatel. Nagu Euroopa Kohus on oma praktikas toonitanud, peab ühenduse õiguse sätte tõlgendamisel siiski arvestama mitte üksnes sätte sõnastust, vaid ka konteksti ning selle õigusaktiga taotletavaid eesmärke, mille osaks säte on (vt eelkõige 19. septembri 2000. aasta otsus kohtuasjas C-156/98: Saksamaa vs. komisjon, EKL 2000, lk I-6857, punkt 50, ja 7. detsembri 2006. aasta otsus kohtuasjas C-306/05: SGAE, EKL 2006, lk I-11519, punkt 34).

- 42 Ühenduse õigusakti resolutiivosa on põhjendava osaga lahutamatu seotud, mistõttu seda tõlgendades tuleb vajaduse korral arvesse võtta akti vastuvõtmiseni viinud kaalutlusi (29. aprilli 2004. aasta otsus kohtuasjas C-298/00 P: Itaalia vs. komisjon, EKL 2004, lk I-4087, punkt 97 ja osundatud kohtupraktika).
- 43 Tuleb märkida, et isegi kui „erakorralistele asjaoludele” viitamise võimalus, mis lubaks lennuetevõtjatel vabaneda määruse nr 261/2004 artiklis 7 sätestatud hüvitise maksimisest, on sätestatud üksnes selle määruse artikli 5 lõikes 3, mis käsitleb lennu tühistamist, näeb nimetatud määruse põhjendus 15 siiski ette, et sellele õigustusele saab tugineda ka juhul, kui lennuliikluse korraldamist käsitleva otsuse mõju konkreetsele lennukile konkreetsel päeval põhjustab lennu „pikaajalise hilinemise [või] väljumise järgmisele päevale edasilükkamise”. Kuna mõistele „pikaajaline hilinemine” viidatakse erakorraliste asjaolude kontekstis, tuleb seda mõista nii, et seadusandja sidus sellega ka õiguse saada hüvitist.
- 44 Seda kinnitab kaudselt määruse nr 261/2004 eesmärk, kuivõrd selle määruse põhjendustest 1–4 ja eelkõige põhjendusest 2 nähtub, et nimetatud määruse eesmärk on tagada reisijate kaitsuse kõrge tase, olenemata sellest, kas tegemist on lennureisist mahajätmise, lendude tühistamise või pikaajalise hilinemisega, kuna neile kõigile põhjustab see sarnaseid tõsiseid raskusi ja ebamugavust seoses õhustranspordiga.
- 45 See on *a fortiori* nii, kuna õigusnorme, mis annavad lennureisijatele õigusi – nende hulgas õiguse saada hüvitist –, tuleb tõlgendada laialt (vt selle kohta 22. detsembri 2008. aasta otsus kohtuasjas C-549/07: Wallentin-Hermann, EKL 2008, lk I-11061, punkt 17).
- 46 Neil asjaoludel ei saa algusest peale eeldada, et hilinevad lendude reisijad jäävad ilma õigusest hüvitisele ning neid ei saa niisuguse õiguse tunnustamise eesmärgil võrdsustada tühistatud lendude reisijatega.

- 47 Edasi tuleb märkida, et tõlgendamise üldpõhimõtte kohaselt tuleb ühenduse õigusnormi tõlgendada võimaluste piires viisil, mis ei sea selle kehtivust kahtluse alla (vt selle kohta 4. oktoobri 2001. aasta otsus kohtuasjas C-403/99: Itaalia vs. komisjon, EKL 2001, lk I-6883, punkt 37). Samuti tuleb juhul, kui ühenduse õiguse sätet saab tõlgendada mitut moodi, eelistada tõlgendust, mis tagab selle sätte kasuliku mõju (vt 22. septembri 1988. aasta otsus kohtuasjas 187/87: Land de Sarre jt, EKL 1988, lk 5013, punkt 19, ja 24. veebruari 2000. aasta otsus kohtuasjas C-434/97: komisjon vs. Prantsusmaa, EKL 2000, lk I-1129, punkt 21).
- 48 Sellega seoses tuleb kõiki ühenduse õigusnorme tõlgendada kooskõlas kogu esmase õigusega, sealhulgas võrdse kohtlemise põhimõttega, mis nõuab, et sarnaseid olukordi ei käsitletaks erinevalt ja erinevaid olukordi ei käsitletaks ühtemoodi, välja arvatud juhul, kui see on objektiivselt põhjendatud (14. detsembri 2004. aasta otsus kohtuasjas C-210/03: Swedish Match, EKL 2004, lk I-11893, punkt 70, ja 10. jaanuari 2006. aasta otsus kohtuasjas C-344/04: IATA ja ELFAA, EKL 2004, lk I-403, punkt 95).
- 49 Määruse nr 261/2004 eesmärki – tõhustada reisijate kaitset, hüvitades neile õhustranspordi kasutamisel tekkinud kahjud – arvesse võttes peab selle määruse alla kuuluvaid olukordi võrdlema eelkõige olenevalt asjaomastele reisijatele tekkinud erinevate ebamugavuste ja kahju liigist ja raskusastmest (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus IATA ja ELFAA, punktid 82, 85, 97 ja 98).
- 50 Käesoleval juhul tuleb võrrelda hilinenud lendude ja tühistatud lendude reisijate olukorda.
- 51 Sellega seoses olgu meenutatud, et määruse nr 261/2004 eesmärk on kahju ühetaoliselt ja viivitamatult hüvitada ning teha seda erinevat liiki sekkumiste kaudu, mis on hõlmatud lennureisist mahajätmise, lendude tühistamise või pikaajalise hilinemisega seotud eeskirjadega (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus IATA ja ELFAA, punkt 43).

- 52 Nende sekkumiste kaudu soovib määrus nr 261/2004 heastada muu hulgas kahju, mis asjaomaste reisijate jaoks seisneb kaotatud ajas, mida pöördumatu iseloomu tõttu saab korvata vaid hüvitisega.
- 53 Selles osas tuleb nentida, et nimetatud kahju tekib nii tühistatud lendude kui hilinevad lendude reisijatele, kui enne sihtkohta jõudmist kulutavad nad transpordile palju pikema aja kui lennuettevõtja poolt algselt kinnitatu.
- 54 Sellest tulenevalt peab nentima, et reisijad, kelle lend tühistatakse, ja need, kelle lend hilineb, kannatavad kaotatud aja näol analoogset kahju, ning määruse nr 261/2004 artiklis 7 ette nähtud hüvitise saamise õiguse kohaldamise eesmärgil on nende olukorrad sarnased.
- 55 Täpsemalt ei erine hilinevad lendude reisijate olukord peaaegu üldse tühistatud lendude reisijate olukorrast, kelle marsruuti on muudetud vastavalt määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktile iii ja kes saavad lennu tühistamisest *in extremis* teada alles lennujaama saabumise hetkel (vt 9. juuli 2009. aasta otsus kohtuasjas C-204/08: Rehder, EKL 2009, lk I-6073, punkt 19).
- 56 Ühelt poolt teavitatakse neid kahte kategooriat reisijaid põhimõtteliselt samal hetkel intsidendist, mis muudab nende õhustranspordi keerulisemaks. Teisalt, isegi kui nad transporditakse nende lõppsihtkohta, jõuavad nad sinna algselt kavandatud ajast hiljem ja kaotavad seeläbi analoogselt aega.

- 57 Neil tingimustel on reisijatel, kelle marsruuti on muudetud vastavalt määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktile iii, õigus selle määruse artiklis 7 sätestatud hüvitisele, kui lennuettevõtja ei muuda nende marsruuti lennule, mis väljub mitte rohkem kui üks tund enne kavandatud väljumisaega ja jõuab lõppsihtkohta hiljemalt kaks tundi pärast kavandatud sõiduaega. Neil reisijatel tekib seega õigus hüvitisele, kui neile tekitatud ajakadu on kolm tundi või rohkem võrreldes lennuettevõtja poolt algselt kavandatud kestusega.
- 58 Seevastu kui hilinevad lendude reisijatel ei teki õigust saada hüvitist, koheldakse neid vähem soodsalt, kuigi nad käesoleval juhul kaotavad oma transportimise käigus analoogselt vähemalt kolm tundi.
- 59 Niisugust kohtlemise erinevust ei saa õigustada ühegi objektiivse kaalutlusega.
- 60 Kuna tühistamise või pikaajalise hilinemisega lennureisijatele tekitatud kahju on analoogne, ei saa hilinevad lendude ja tühistatud lendude reisijaid kohelda erinevalt, riivamata võrdse kohtlemise põhimõtet. Pealegi tuleneb see *a fortiori* määrusega nr 261/2004 taotletud eesmärgist, mis on kõikide lennureisijate kaitse suurendamine.
- 61 Neil asjaoludel tuleb sedastada, et hilinevad lendude reisijad võivad tugineda õigusele saada hüvitist, mis on ette nähtud määruse nr 261/2004 artiklis 7, kui nad niisuguste lendude tõttu kaotavad aega kolm tundi või rohkem, teisisõnu kui nad jõuavad oma lõppsihtkohta kolm tundi pärast lennuettevõtja poolt algselt kavandatud saabumisaega või hiljem.



- 62 See lahendus on pealegi kooskõlas määruse nr 261/2004 põhjendusega 15. Nagu käesoleva otsuse punktis 43 on öeldud, tuleb seda põhjendust mõista nii, et seadusandja sidus ka mõistega „pikaajaline hiline mine” õiguse saada hüvitist. Tuleb märkida, et see mõiste vastab hiline misele, millega seadusandja seostab teatavad õiguslikud tagajärjed. Kui määruse artikkel 6 juba nimetab niisugused õiguslikud tagajärjed kaks tundi hilinevate lendude puhul, siis nimetatud määruse põhjendus 15 katab kindlalt need hiline mised, mis on pikemad kui kolm tundi.
- 63 Tasub täpsustada, et määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 1 alusel reisijale makstava hüvitise suurus võib vähendada kuni 50%, kui selle määruse artikli 7 lõikes 2 sätestatud tingimused on täidetud. Isegi kui see viimane säte nimetab üksnes marsruudi muutmise võimalust, tuleb märkida, et ettenähtud hüvitise vähendamine sõltub üksnes reisijate üle elatud hiline misest, millest tulenevalt ei takista miski selle sätte *mutatis mutandis* kohaldamist hiline nud lendude reisijatele makstava hüvitise suhtes. Siit järeldub, et hüvitise suurus, mida tuleb maksta hiline nud lendude reisijatele, kes jõuavad oma lõppsihtkohta kolm tundi pärast algselt kavandatud saabumisaega või hiljem, võib kooskõlas määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 2 punktiga c vähendada 50%, kui hiline mine jääb alla nelja tunni lendude puhul, mis ei kuulu artikli 7 lõike 2 punkti a ja b alla.
- 64 Käesoleva otsuse punktis 61 tehtud järeldust ei kummuta asjaolu, et määruse nr 261/2004 artikkel 6 näeb hiline nud lendude reisijatele ette erinevaid abistamisvorme tulenevalt määruse artiklitest 8 ja 9.
- 65 Nagu Euroopa Kohus on juba märkinud, näeb määrus nr 261/2004 ette mitmeid sekkumisvõimalusi, et ühetaoliselt ja viivitamatult hüvitada kahju, mis on tekkinud reisijate õhuveo hiline misest tingitud ebamugavustest (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus IATA ja ELFAA, punktid 43 ja 45).

- 66 Need meetmed on autonoomsed selles mõttes, et nad vastavad erinevatele eesmärkidele ning nad on mõeldud hilinemistega tekitatud konkreetse kahju leevendamiseks.
- 67 Niisuguses olukorras tuleb meenutada, et määrust nr 261/2004 vastu võttes oli seadusandja eesmärk ühtlasi lennureisijate ja lennuettevõtjate huve tasakaalustada. Kehtestades teatavaid õigusi reisijatele, nägi ta samal ajal selle määruse põhjenduses 15 ja artikli 5 lõikes 3 ette, et lennuettevõtjad ei ole kohustatud maksma hüvitist, kui nad suudavad tõendada, et tühistamise või pikaajalise hilinemise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed, ehk asjaolud, mis väljuvad lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt.
- 68 Lisaks tuleb märkida, et määruse nr 261/2004 järgsete kohustuste täitmine ei mõjuta lennuettevõtja õigusi taotleda hüvitist hilinemise põhjustanud mis tahes isikult, sealhulgas kolmandatelt isikutelt, nagu näeb ette selle määruse artikkel 13. Selline hüvitamine võib kergendada vedajate kohustustega kaasnevat rahalist koormat või nad koguni sellest vabastada. Ka ei näi olevat ebamõistlik, et eespool mainitud hüvitamisõigusele allutatult kannavad neid kohustusi esialgu lennuettevõtjad, kellega asjaomastel reisijatel on veoleping, mis annab neile õiguse lennule, mida ei tuleks tühistada ega edasi lükata (eespool viidatud kohtuotsus IATA ja ELFAA, punkt 90).
- 69 Eeltoodut arvesse võttes tuleb eelotsuse küsimuste teisele osale vastata, et määruse nr 261/2004 artikleid 5, 6 ja 7 tuleb tõlgendada nii, et hüvitise saamise õiguse kohaldamise eesmärgil võib hilinevad lendude reisijaid võrdsustada tühistatud lendude reisijatega ja seega võivad nad tugineda õigusele saada hüvitist, mis on ette nähtud selle määruse artiklis 7, kui nad hilinevad lennu tõttu kaotavad aega kolm tundi või rohkem, teisisõnu kui nad jõuavad oma lõppsihtkohta kolm tundi pärast lennuettevõtja poolt algselt kavandatud saabumisaega või hiljem. Sellegipoolest ei ole anna niisugune hilinevad 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, ehk asjaolud, mis väljuvad lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt.

*Kolmas küsimus kohtuasjas C-432/07, mis käsitleb lennuki tehnilisest probleemist tulenevaid erakorralisi asjaolusid*

- 70 Euroopa Kohus on juba sedastanud, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et õhusõiduki tehniline probleem, mis toob kaasa lennu tühistamise, ei kuulu nimetatud sätte tähenduses mõiste „erakorralised asjaolud” alla, välja arvatud juhul, kui see probleem tuleneb sündmustest, mis oma olemuselt või päritolult ei ole omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad tema tegeliku kontrolli alt (eespool viidatud kohtuotsus Wallentin-Hermann, punkt 34).
- 71 Sama järeldus kehtib juhul, kui lennu hilinemisel viidatakse määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikele 3.
- 72 Seega tuleb kolmandale küsimusele kohtuasjas C-423/07 vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et õhusõiduki tehniline probleem, mis toob kaasa lennu tühistamise või hilinemise, ei kuulu nimetatud sätte tähenduses mõiste „erakorralised asjaolud” alla, välja arvatud juhul, kui see probleem tuleneb sündmustest, mis oma olemuselt või päritolult ei ole omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad tema tegeliku kontrolli alt.

## Kohtukulud

73 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule märkuste esitamisega seotud kulused, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (neljas koda) otsustab:

- 1. 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 2 punkti l ja artikleid 5 ja 6 tuleb tõlgendada nii, et hilinenud lendu – sõltumata hilinemise kestusest, mis võis olla pikaajaline – ei saa käsitada tühistatud lennuna, kui lend toimub vastavalt lennuettevõtja algselt kavandatud lennuplaanile.**
- 2. Määruse nr 261/2004 artikleid 5, 6 ja 7 tuleb tõlgendada nii, et hüvitise saamise õiguse kohaldamise eesmärgil võib hilinenud lendude reisijaid võrdsustada tühistatud lendude reisijatega, ja seega võivad nad tugineda õigusele saada hüvitist, mis on ette nähtud selle määruse artiklis 7, kui nad hilinenud lennu tõttu kaotavad aega kolm tundi või rohkem, teisisõnu kui nad jõuavad oma lõppsihtkohta kolm tundi pärast lennuettevõtja poolt algselt kavandatud saabumisaega või hiljem. Sellegipoolest ei ole anna niisugune hilinemine 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, ehk asjaolud, mis väljuvad lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt.**

3. Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et õhusõiduki tehniline probleem, mis toob kaasa lennu tühistamise või hilinemise, ei kuulu nimetatud sätte tähenduses mõiste „erakorralised asjaolud” alla, välja arvatud juhul, kui see probleem tuleneb sündmustest, mis oma olemuselt või päritolult ei ole omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad tema tegeliku kontrolli alt.

Allkirjad