EUROOPA KOHTU OTSUS (kolmas koda)

13. oktoober 2011 *

Kohtuasjas C-83/10,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Juzgado de lo Mercantil nr 1 de Pontevedra (Hispaania) 1. veebruari 2010. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 11. veebruaril 2010, menetluses

Aurora Sousa Rodríguez,

Yago López Sousa,

Rodrigo Manuel Puga Lueiro,

Luis Ángel Rodríguez González,

María del Mar Pato Barreiro,

* Kohtumenetluse keel: hispaania.

Manuel López Alonso,

Yaiza Pato Rodríguez

versus

Air France SA,

EUROOPA KOHUS (kolmas koda),

koosseisus: koja esimees K. Lenaerts, kohtunikud J. Malenovský (ettekandja), R. Silva de Lapuerta, E. Juhász ja D. Šváby,

kohtujurist: E. Sharpston,
kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

– A. Sousa Rodríguez, Y. López Sousa, R. M. Puga Lueiro, L. Á. Rodríguez González, M. Pato Barreiro, M. López Alonso, Y. Pato Rodríguez, esindaja: *Procurador de los Tribunales* J. Portela Leiros, keda abistas *abogado* J. González Pérez,

– Prantsusmaa valitsus, esindajad: G. de Bergues ja M. Perrot,

– Itaalia valitsus, esindaja: G. Palmieri, keda abistas *avvocato dello Stato* M. Russo,

– Poola valitsus, esindaja: M. Szpunar,

– Ühendkuningriigi valitsus, esindaja: S. Hathaway, keda abistas *barrister* D. Beard,

– Euroopa Komisjon, esindajad: L. Lozano Palacios ja K. Simonsson,

olles 28. juuni 2011. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus puudutab 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 eriväljaanne 07/08, lk 10), artikli 2 punkti l ja artikli 12 tõlgendamist.

2 See taotlus esitati seitsme reisija ja Air France SA (edaspidi „Air France") vahelises vaidluses, mille ese on nõue hüvitada kahju, mida need reisijad Pariisi (Prantsusmaa) ja Vigo (Hispaania) vahelisel lennul selle lennuettevõtja lennuki tehnilistest probleemidest tingitud pikaajalise hilinemise ja ebamugavuste tõttu väidetavalt kandsid.

Õiguslik raamistik

Rahvusvaheline õigus

3 Euroopa Ühendus osales 10.–28. mail 1999 Montréal toimunud lennundusõigust käsitleval rahvusvahelisel diplomaatilisel konverentsil, kus 28. mail 1999 võeti vastu rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon (edaspidi „Montréali konventsioon"), millele ühendus kirjutas alla 9. detsembril 1999.

4 Euroopa Liidu Nõukogu võttis 5. aprillil 2001 vastu otsuse 2001/539/EÜ rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni (Montréali konventsioon) sõlmimise kohta Euroopa Ühenduse poolt (EÜT L 194, lk 38; ELT eriväljaanne 07/05, lk 491). See konventsioon jõustus Euroopa Liidu jaoks 28. juunil 2004.

5 Montréali konventsiooni III peatükis „Vedaja vastutus ja kahju hüvitamise ulatus" paiknev artikkel 19 „Hilinemine" sätestab:

„Vedaja vastutab kahju eest, mis tulenes reisijate, pagasi või lasti hilinemisest õhuveol. Vedaja ei vastuta hilinemisest tulenenud kahju eest, kui ta tõendab, et tema, tema teenistujad ja esindajad võtsid kõik vajalikud meetmed kahju vältimiseks või et temal, tema teenistujail või esindajail ei olnud võimalik asjakohaseid meetmeid võtta."

6 Konventsiooni III peatüki alla kuulub ka artikkel 22 „Hilinemise ning pagasi ja lastiga seotud vastutuse piirmäärad", mille lõige 1 sätestab:

„Artiklis 19 käsitletud hilinemise tõttu reisijateveol tekkinud kahju eest on vedaja vastutus piiratud 4 150 Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühikuga (SDR) reisija kohta."

7 Montréali konventsiooni artikkel 29 „Nõude alus" sätestab:

„Kahju tekkimise korral reisijate-, pagasi- või lastiveol võib konventsiooni või lepingu alusel või lepinguvälise kahju tekkimisega või muul viisil põhjendatud kahjunõudehagi esitada ainult vastavalt konventsioonis kehtestatud tingimustele ja vastutuse piirmääradele […]"

Liidu õigus

Määrus (EÜ) nr 2027/97

8 Nõukogu 9. oktoobri 1997. aasta määruse (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta reisijate ja nende pagasi õhuveol (EÜT L 285, lk 1; ELT eriväljaanne 07/03, lk 489), muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. mai 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 889/2002 (EÜT L 140, lk 2; ELT eriväljaanne 07/06, lk 246) (edaspidi „määrus nr 2027/97"), artikkel 1 sätestab:

„Käesoleva määrusega rakendatakse [Montréali konventsiooni] asjakohaseid sätteid […]"

9 Määruse nr 2027/97 artikli 3 lõige 1 sätestab:

„Ühenduse lennuettevõtja vastutuse suhtes, mis on seotud reisijate ja nende pagasiga, kohaldatakse kõiki Montréali konventsiooni asjakohaseid sätteid."

Määrus nr 261/2004

10 Määruse nr 261/2004 põhjendustes 10 ja 17 on märgitud:

„(10) Reisijatel, kes jäid vastu nende tahtmist lennureisist maha, peaks olema võimalus oma lennud tühistada ning saada piletite eest hüvitist või jätkata reisi rahuldavatel tingimustel, ja nende eest tuleks piisavalt hoolitseda ajal, kui nad ootavad hilisemat lendu.

[...]

(17) Reisijate eest, kelle lennud on lükatud edasi kindlaksmääratud ajaks, tuleks piisavalt hoolitseda ja neil peaks olema võimalus oma lennud tühistada ja saada piletite eest hüvitist või jätkata reisi rahuldavatel tingimustel."

11 Selle määruse artikli 1 „Teema" lõige 1 näeb ette:

„Käesolevas määruses kehtestatakse siin nimetatud tingimustel reisijate minimaalsed õigused järgmistes olukordades:

a) reisijaid jäetakse vastu nende tahtmist lennureisist maha;

b) lend tühistatakse;

c) lend hilineb."

12 Nimetatud määruse artikli 2 „Mõisted” punkt l näeb ette:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

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

13 Sama määruse artikli 5 „Tühistamine” lõiked 1–3 sätestavad:

„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 vähemalt seitse päeva ja hiljemalt kaks nädalat 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 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.

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

14 Määruse nr 261/2004 artikli 6 „Hilinemine” lõige 1 sätestab:

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

a) kaks tundi või rohkem kuni 1 500 kilomeetri pikkuste lendude puhul; või

b) kolm tundi või rohkem kõikide üle 1 500 kilomeetri pikkuste ühendusesiseste lendude ning kõikide muude 1 500–3 500 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.”

15 Selle määruse artikli 7 „Õigus hüvitisele” lõige 1 sätestab:

„1. Kui osutatakse käesolevale artiklile, saavad reisijad hüvitist kuni:

a) 250 euro ulatuses kõikide kuni 1 500 kilomeetri pikkuste lendude puhul;

[…]”

16 Nimetatud määruse artikkel 8 „Õigus tagasimaksmisele või teekonna muutmisele” näeb ette:

„1. 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 reisitingimustel toimuv teekonna muutmine reisijate lõppsihtkohta; või

c) võrreldavatel tingimustel toimuv teekonna muutmine reisijate lõppsihtkohta reisijale sobival hilisemal kuupäeval, olenevalt vabadest kohtadest.

[...]

3. Kui linnas või piirkonnas on mitu lennujaama ja lennuettevõtja pakub reisijale lendu mõnda teise lennujaama kui ettetellitud lennu puhul, kannab lennuettevõtja reisija sõidukulud kõnealusest teisest lennujaamast ettetellitud lennu lennujaama või kokkuleppel reisijaga mõnda muusse lähedalasuvasse sihtkohta."

17 Määruse nr 261/2004 artikli 9 „Õigus hoolitsusele" lõiked 1 ja 2 sätestavad:

„1. Kui osutatakse käesolevale artiklile, pakutakse reisijatele tasuta järgmist:

a) ooteajaga võrreldes piisav söök;

b) hotellimajutus,

– kui tuleb oodata üks või mitu ööd või

– kui reisija peab ootama kavandatust kauem;

c) transport lennujama ja majutuskoha (hotell või muu) vahel.

2. Lisaks võimaldatakse reisijatele tasuta kaks telefonikõnet, teleksi- või faksiteadet või elektronkirja.”

18 Selle määruse artikli 12 „Lisahüvitis” lõige 1 sätestab:

„Käesoleva määruse kohaldamine ei piira reisijate õigusi lisahüvitisele. Käesoleva määruse alusel antud hüvitis võidakse sellisest lisahüvitisest maha arvata.”

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

19 Põhikohtuasja hagejad olid sõlminud Air France'iga õhuveolepingu, sõitmaks nimetatud lennuettevõtja lennuga nr 5578 Pariisist (Prantsusmaa) Vigosse (Hispaania). See lend pidi toimuma 25. septembril 2008, väljumisega Pariisi Charles de Gaulle'i lennujaamast kell 19.40.

20 Mõni minut pärast plaanipärast väljalendu otsustas piloot lennuki tehnilise probleemi tõttu Pariisi Charles de Gaulle'i lennujaama tagasi pöörduda. Põhikohtuasja toimikus ei sisaldu ühtki viidet sellele, et pärast lähtekoha lennujaama tagasipöördumist oleks lennuk seejärel uuesti startinud ning hilinemisega oma sihtkohta jõudnud.

21 Asjaomase lennu kolmele reisijale pakuti Pariisi Orly lennujaamast järgmisel päeval, 26. septembril 2008 kell 07.05 väljuvat lendu Portosse (Portugal), kust nad jätkasid teekonda Vigosse taksoga. Teisele reisijale pakuti samaks päevaks Bilbao kaudu lendu Pariisist Vigosse. Ülejäänud reisijad paigutas Air France Pariisi-Vigo lennule, mis väljus 26. septembril 2008 samal kellaajal kui probleemne lend (kell 19.40). Kui üks neist välja arvata, siis ei pakutud eelmise päeva lennu reisijatest mitte kellelegi ööbimist Air France'i kulul ja nad ei saanud mingit abi selle lennufirma poolt.

22 Seitse reisijat lennult 5578 ehk põhikohtuasja hagejad esitasid Juzgado de lo Mercantil nr° 1 de Pontevedra'le (Pontevedra tsiviilkohus nr 1) kahjunõude Air France'i vastu õhuveolepingu rikkumise eest.

23 Põhikohtuasja hagejad nõuavad määruse nr 261/2004 artiklis 7 sätestatud hüvitist kuni 250 eurot inimese kohta, nagu selles artiklis ette nähtud. Üks hagejatest nõuab ka Porto lennujaamast taksoga Vigosse sõidu kulude tagasimaksmist. Teine hageja nõuab tagasi oma kulusid Pariisi lennujaamas ostetud söögi eest ja koerahoidmise lisapäeva eest. Lõpuks nõuavad kõik hagejad Air France'ilt lisaks hüvitist mittevaralise kahju eest, mida nad väidetavalt kandsid.

24 Neil asjaoludel otsustas Juzgado de lo Mercantil nr 1 de Pontevedra menetluse peatada ning esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas [määruse nr 261/2004] artikli 2 punktis l määratletud mõistet „tühistamine" tuleb tõlgendada ainult lennu kavakohase väljumise ärajäämise tähenduses või ka mis tahes asjaolu tähenduses, mille tõttu kõnealune broneeringuga lend on startinud, kuid ei jõua sihtkohta, sealhulgas tehniliste asjaolude sunnil lähtekoha lennujaama tagasi pöördumise tähenduses?

2. Kas kõnealuse määruse artiklis 12 sätestatud mõistet „lisahüvitis" tuleb tõlgendada nii, et see võimaldab siseriiklikul kohtul lennu tühistamise korral määrata kahju hüvitamise, sealhulgas mittevaralise kahju hüvitamise lennutransporditeenuse osutamise lepingu täitmata jätmise eest vastavalt lepinguliste kohustuste täitmata jätmist käsitlevates siseriiklikes õigusnormides ja kohtupraktikas kehtestatud kriteeriumidele, või kas kõnealust hüvitist kohaldatakse vastupidi ainult seoses reisijate kantud ja nõuetekohaselt tõendatud kuludega, mida lennuettevõtja ei ole

piisavalt hüvitanud vastavalt [määruse nr 261/2004] artiklite 8 ja 9 nõuetele, ilma et nendele artiklitele oleks tuginetud, või lõpuks, kas need kaks lisahüvitise mõistet on omavahel kokkusobivad?"

Eelotsuse küsimused

Esimene küsimus

25 Selleks et maksta reisijatele määruse nr 261/2004 artiklite 5 ja 7 alusel hüvitist, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus, kes peab otsustama, kas kõnealune lend on „tühistatud" selle määruse artikli 2 punkti l tähenduses, sisuliselt teada, kas mõiste „tühistamine" viitab üksnes olukorrale, kus asjaomane lennuk ei tõusegi õhku, või katab see ka juhtumeid, kus see lennuk, olles õhku tõusnud, on sunnitud seadme tehnilise rikke tõttu lähtelennujaama tagasi pöörduma.

26 Esmalt tuleb meenutada, et nimetatud määruse artikli 2 punkti l kohaselt on „tühistamine" määratletud kui „asjaolu, kui varem kavandatud lend, millele oli broneeritud vähemalt üks koht, jääb ära". Enne, kui saab kindlaks määrata mõiste „tühistamine" tähenduse, tuleb täpsustada mõistet „lend" selle artikli tähenduses.

27 Selles osas on Euroopa Kohus juba sedastanud, et lend koosneb sisuliselt ühest õhuveotoimingust, olles niiviisi selle veoliigi „ühikuks", 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). Lisaks täpsustas Euroopa Kohus, et marsruut on lennu oluline osa, kuna lend toimub vastavalt vedaja poolt eelnevalt kinnitatud lennuplaanile (19. novembri 2009. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-402/07 ja C-432/07: Sturgeon jt, EKL 2009, lk I-10923, punkt 30).

28 Kuna termin „marsruut" märgib kindlaksmääratud ajakava kohast teekonda lähtelennujaamast sihtlennujaama, siis järelikult selleks, et lendu saaks pidada toimunuks, ei piisa lennuki lahkumisest ettenähtud marsruudi kohaselt, vaid ta peab jõudma ka oma sihtkohta, nagu see nimetatud marsruudis kajastub. Asjaolu, et lennuk tõusis õhku, kuid pidi seejärel lähtelennujaama tagasi pöörduma, jõudmata marsruudis märgitud sihtkohta, tähendab seda, et lend ei ole algselt ette nähtud kujul toimunud.

29 Järgmiseks, määruse nr 261/2004 artikli 2 punktist l ei järeldu mingil moel, et lisaks esialgu kavandatud lennu ärajäämisele eeldab lennu „tühistamine" selle artikli tähenduses, et lennu tühistamiseks oleks tehtud selgesõnaline otsus.

30 Selles osas on Euroopa Kohus täpsustanud, et põhimõtteliselt on võimalik järeldada, et lend on tühistatud, kui algselt kavandatud ja hilinev lend asendatakse teise lennuga, see tähendab, kui algsest lennuplaanist loobutakse ja selle lennu reisijad liituvad reisijatega sellisel lennul, mis on samuti plaanipärane, kuid seda sõltumata lennust, millele sellisel moel üleantud reisijad olid teinud broneeringu (vt eespool viidatud kohtuotsus Sturgeon jt, punkt 36).

31 Niisuguses olukorras ei ole üldse vaja, et kõik esialgu kavandatud lennule broneeringu teinud reisijad oleksid kohale viidud teise lennuga. Selles osas on oluline vaid iga sellisel moel transporditud reisija individuaalne olukord, teisisõnu fakt, et asjaomase reisija puhul on lennu esialgsest plaanist loobutud.

32 Selles osas tuleb märkida, et nii määruse nr 261/2004 artikli 1 lõike 1 punkt b kui ka põhjendused 10 ja 17 viitavad määruse erinevates keeleversioonides „nende" lennu tühistamisele.

33 Vaidlust ei ole selles, et kõik põhikohtuasja hagejad olid üle viidud teistele lendudele, mis olid kavandatud plaanipärasest lennust järgmisele päevale ning mis võimaldasid jõuda sihtkohta, st Vigosse, neist mõne jaoks ümberistumisega. „Nende" esialgu kavandatud lend tuleb järelikult kvalifitseerida „tühistatuks".

34 Lõpuks tuleb märkida, et põhjus, miks lennuk oli sunnitud lähtelennujaama tagasi pöörduma, mistõttu ta ei jõudnud oma sihtpunkti, ei ole määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti l tähenduses „tühistamise" kvalifitseerimisel asjakohane. Nimelt on see põhjus asjakohane üksnes selleks, et teha lennu tühistamise tõttu reisijatele väidetavalt tekitatud kahju hüvitamise kontekstis kindlaks, kas antud juhul selle tühistamise „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, mis puhul mingit hüvitist ei maksta.

35 Eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb esimesele küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 2 punktis l määratletud mõistet „tühistamine" tuleb tõlgendada nii, et põhikohtuasjaga sarnases olukorras ei peeta selle all silmas ainult seda, kui asjaomane lennuk üldse õhku ei tõuse, vaid see katab ka olukorra, kus lennuk on õhku tõusnud, kuid on seejärel mis tahes põhjusel sunnitud lähtelennujaama tagasi pöörduma, ning kus nimetatud lennuki reisijad viiakse üle teistele lendudele.

Teine küsimus

36 Oma teise küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artiklis 12 ette nähtud lisahüvitisega seoses võib siseriiklik kohus mõista lennuettevõtjalt välja hüvitise õhuveolepingu rikkumisega põhjustatud mis tahes kahju, sh mittevaralise kahju eest, ja seda vastavalt siseriiklikele eeskirjadele. Nimetatud kohus küsib nimelt, kas see lisahüvitis võib katta kulud, mida reisijad pidid kandma seoses sellega, et lennuettevõtja ei täitnud abistamis- ja hoolitsuskohustust, mis tulenevad määruse nr 261/2004 artiklitest 8 ja 9.

37 Esmalt tuleb meenutada, et määruse nr 261/2004 artiklis 1 rõhutatakse seda, et määrus annab üksnes minimaalsed õigused lennureisijatele olukordades, kus nad jäetakse vastu nende tahtmist lennureisist maha, nende lend tühistatakse või kui lend hilineb. Lisaks näeb selle määruse artikkel 12 „Lisahüvitis" ette, et nimetatud määruse kohaldamine ei piira reisijate õigusi lisahüvitisele. Seal on veel täpsustatud, et sama määruse alusel antud hüvitise võib sellisest lisahüvitisest maha arvata.

38 Nendest sätetest tuleneb, et lennureisijatele määruse nr 261/2004 artiklis 12 ette nähtud hüvitise maksmise eesmärk on täiendada nimetatud määrusega sätestatud meetmete rakendamist, nii et reisijatele hüvitatakse kogu kahju, mida nad kandsid seoses lennuettevõtja poolt lepinguliste kohustuste rikkumisega. See säte võimaldab seega siseriiklikul kohtul mõista lennuettevõtjalt välja hüvitise kahju eest, mida reisijad kandsid seoses õhuveolepingu rikkumisega, määrusest nr 261/2004 erineval õiguslikul alusel, st eelkõige Montréali konventsioonis või siseriiklikus õiguses ette nähtud tingimustel.

39 Selles osas tuleb meenutada, et Euroopa Kohus on juba sedastanud, et määruse nr 261/2004 alusel võetud ühetaolised ja viivitamatud meetmed ei takista asjaomastel reisijatel olukorras, kus lennuettevõtja poolt lepinguliste kohustuste rikkumine tekitab neile lisaks ka kahju, mis annab õiguse nõuda kahju hüvitamist, taotleda ühtlasi nimetatud kahju hüvitamist Montréali konventsioonis sätestatud tingimustel (vt selle kohta 10. jaanuari 2006. aasta otsus kohtuasjas C-344/04: IATA ja ELFAA, EKL 2006, lk I-403, punkt 47).

40 Eelkõige Montréali konventsiooni artiklid 19, 22 ja 29, mida määruse nr 2027/97 artikli 3 lõike 1 alusel kohaldatakse liikmesriigi territooriumil asutatud lennuettevõtja vastutuse suhtes, täpsustavad tingimusi, mille esinemisel asjaomased reisijad võivad lennu hilinemise või tühistamise korral esitada hagi individuaalse kahjuhüvitise saamiseks nendelt lennuettevõtjatelt, kes vastutavad õhuveolepingu rikkumisega tekitatud kahju eest.

41 Selles osas tuleb meenutada, et Euroopa Kohus on 6. mai 2010. aasta otsuses kohtuasjas C-63/09: Walz (EKL 2010, lk I-4239, punkt 29) sedastanud, et termineid *préjudice* ja *dommage*, mida nimetatakse Montréali konventsiooni III peatükis, tuleb mõista nii, et need hõlmavad nii varalist kui ka mittevaralist kahju. Siit järeldub, et määruse nr 261/2004 artikli 12 alusel hüvitatav kahju võib olla mitte üksnes varaline, vaid ka mittevaraline kahju.

42 Seevastu ei või siseriiklik kohus mõista määruse nr 261/2004 artikli 12 alusel makstava lisahüvitisena lennuettevõtjalt välja hüvitist kulude eest, mida reisijad, kelle lend hilines või tühistati, pidid kandma seetõttu, et lennuettevõtja ei täitnud abistamiskohustust (piletihinna hüvitamine või sihtkohta jõudmiseks marsruudi muutmine,

sihtkohalennujaama ja esialgu kavandatud lennujaama vahelise sõidu kulude katmine) ja hoolitsuskohustust (toitlustus-, majutus- ja sidekulud), mis tulenevad selle määruse artiklitest 8 ja 9.

43 Nimelt ei saa lennureisijate nõudeid, mis tuginevad neile nimetatud määrusega – näiteks selle artiklitega 8 ja 9 - antud õigustele, pidada „lisahüvitise" nõueteks käesoleva kohtuotsuse punktis 38 määratletud tähenduses.

44 Kui vedaja ei täida talle määruse nr 261/2004 artiklitega 8 ja 9 pandud kohustusi, on reisijad õigustatud nõudma hüvitist nimetatud artiklites sätestatud alustel.

45 Lõpetuseks, kuna siseriiklik kohus küsis, kas lennureisijatele määruse nr 261/2004 artiklitega 8 ja 9 ette nähtud õigused sõltuvad sellest, kas need reisijad neile tuginevad, siis tuleb rõhutada, et nagu ka kohtujurist on oma ettepaneku punktis 61 märkinud, ei ole määruses nr 261/2004 endas midagi, millega oleks vastuolus hüvitise väljamõistmine artiklites 8 ja 9 ette nähtud kohustuste rikkumise tõttu, kui lennureisijad neid sätteid sõneselgelt ei nimeta.

46 Eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb teisele küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artiklis 12 nimetatud mõistet „lisahüvitis" tuleb tõlgendada nii, et see võimaldab siseriiklikul kohtul mõista Montréali konventsioonis või siseriiklikus õiguses ette nähtud tingimustel lennuettevõtjalt välja hüvitise õhuveolepingu rikkumisega põhjustatud mis tahes kahju, sh mittevaralise kahju eest. Küll aga ei saa mõiste

„lisahüvitis" olla siseriiklikus kohtus õiguslikuks aluseks, et mõista lennuettevõtjalt välja hüvitis kulude eest, mida reisijad, kelle lend hilines või tühistati, pidid kandma seetõttu, et lennuettevõtja ei täitnud abistamis- ja hoolitsuskohustust, mis on ette nähtud selle määruse artiklites 8 ja 9.

Kohtukulud

47 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 kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kolmas 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 punktis l määratletud mõistet „tühistamine" tuleb tõlgendada nii, et põhikohtuasjaga sarnases olukorras ei peeta sellega silmas ainult seda, kui asjaomane lennuk üldse õhku ei tõuse, vaid see katab ka olukorra, kus lennuk on õhku tõusnud, kuid on seejärel mis tahes põhjusel sunnitud lähtelennujaama tagasi pöörduma, ning kus nimetatud lennuki reisijad viiakse üle teistele lendudele.

2. Määruse nr 261/2004 artiklis 12 nimetatud mõistet „lisahüvitis” tuleb tõlgendada nii, et see võimaldab siseriiklikul kohtul mõista konventsioonis või siseriiklikus õiguses ette nähtud tingimustel lennuettevõtjalt välja hüvitise õhuveolepingu rikkumisega põhjustatud mis tahes kahju, sh mittevaralise kahju eest. Küll aga ei saa mõiste „lisahüvitis” olla siseriiklikus kohtus õiguslikuks aluseks, et mõista lennuettevõtjalt välja hüvitis kulude eest, mida reisijad, kelle lend hilines või tühistati, pidid kandma seetõttu, et lennuettevõtja ei täitnud abistamis- ja hoolitsuskohustust, mis on ette nähtud määruse artiklites 8 ja 9.

Allkirjad