EUROOPA KOHTU OTSUS (neljas koda)

22. detsember 2008 *

Kohtuasjas C-549/07,

mille ese on EÜ artikli 234 alusel Handelsgericht Wien'i (Austria) 30. oktoobri 2007. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 11. detsembril 2007, menetluses

Friederike Wallentin-Hermann

versus

Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA,

EUROOPA KOHUS (neljas koda),

koosseisus: koja esimees K. Lenaerts, kohtunikud T. von Danwitz, E. Juhász, G. Arestis ja J. Malenovský (ettekandja),

* Kohtumenetluse keel: saksa.

kohtujurist: E. Sharpston,
kohtusekretär: R. Grass,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

– *Rechtsanwältin* F. Wallentin-Hermann, kes esindas iseennast,

– Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA, esindaja: *Rechtsanwalt* O. Borodajkewycz,

– Austria valitsus, esindaja: E. Riedl,

– Kreeka valitsus, esindajad: S. Chala ja D. Tsagkaraki,

– Poola valitsus, esindaja: M. Dowgielewicz,

– Portugali valitsus, esindaja: L. Fernandes,

– Ühendkuningriigi valitsus, esindaja: C. Gibbs, keda abistas *barrister* D. Beard,

– Euroopa Ühenduste Komisjon, esindajad: R. Vidal Puig ja M. Vollkommer,

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

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 5 lõike 3 tõlgendamist.

2 See taotlus esitati F. Wallentin-Hermanni ja Alitalia – Linee Aree Italiane SpA (edaspidi „Alitalia") vahelises vaidluses seoses Alitalia keeldumisega maksta hüvitist põhikohtuasja hagejale, kelle lend oli tühistatud.

Õiguslik raamistik

Rahvusvaheline õigus

3 Rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon, mis sõlmiti Montrealis 28. mail 1999 (edaspidi „Montreali konventsioon") kirjutati Euroopa Ühenduse poolt alla 9. detsembril 1999 ja kiideti tema nimel heaks nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsusega 2001/539/EÜ (EÜT L 194, lk 38; ELT eriväljaanne 07/05, lk 491). See konventsioon jõustus ühenduse jaoks 28. juunil 2004.

4 Montreali konventsiooni artiklid 17-37 moodustavad III peatüki pealkirjaga „Vedaja vastutus ja kahju hüvitamise ulatus".

5 Selle konventsiooni artikkel 19 pealkirjaga „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.”

Ühenduse õigus

6 Määrus nr 261/2004 sisaldab muu hulgas järgmisi põhjendusi:

„(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) […] 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.

[…]

(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 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."

7 Määruse nr 261/2004 artikkel 5 pealkirjaga „Tühistamine” sätestab:

„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.

[…]

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.]

8 Määruse nr 261/2004 artikli 7 lõige 1 pealkirjaga „Õigus hüvitisele” sätestab:

„Kui osutatakse käesolevale artiklile, saavad reisijad hüvitist kuni:

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

b) 400 euro ulatuses kõikide üle 1 500 kilomeetri pikkuste ühendusesiseste lendude ning kõikide muude 1 500–3 500 kilomeetri pikkuste lendude puhul;

c) 600 euro ulatuses kõikide muude kui punktides a või b nimetatud lendude puhul.

[…]”.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

9 Eelotsusetaotlusest selgub, et F. Wallentin-Hermann broneeris Alitalialt endale, oma abikaasale ja tütrele kolm kohta Viinist (Austria) väljuvale ja Rooma (Itaalia) kaudu Brindisisse (Itaalia) suunduvale lennule. Kavandatud väljumisaeg Viinist oli 28. juunil 2005 kell 06.45 ja kavandatud saabumisaeg Brindisis oli samal päeval kell 10.35.

10 Pärast lennule registreerimist teatati neile kolmele reisijale viis minutit enne lennu kavandatud väljumisaega, et nende lend on tühistatud. Seejärel suunati nad lennuettevõtja Austrian Airlinesi lennule sihtkohaga Rooma, kuhu nad jõudsid kell 09.40 ehk 20 minutit pärast seda, kui oli väljunud nende ühenduslend Brindisisse, millest nad seega maha jäid. F. Wallentin-Hermann ja tema perekond jõudsid Brindisisse kell 14.15.

11 Viinist väljuva Alitalia lennu tühistamise põhjuseks oli turbiini puudutav kompleksne mootoririke, mis avastati kontrolli käigus eelmisel õhtul. Alitaliale teatati sellest nimetatud lennule eelneval ööl kell 01.00. Õhusõiduki remont, mis vajas varuosade ja tehnikute kohaletoomist, lõpetati 8. juulil 2005.

12 F. Wallentin-Hermann nõudis Alitalialt määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c ja artikli 7 lõike 1 alusel 250 euro suurust hüvitist lennu tühistamise eest ja 10 eurot telefonikulude katteks. Alitalia lükkas selle nõude tagasi.

13 Kohtumenetluses, mille F. Wallentin-Hermann seepeale algatas, rahuldas Bezirksgericht für Handelssachen Wien (Viini linna piirkonnakohus kaubandusasjades) tema kahjunõude eelkõige seetõttu, et asjaomase lennuki tehnilised probleemid ei kuulu „erakorraliste asjaolude" alla, mis vabastavad määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikes 3 ette nähtud hüvitise maksmisest.

14 Alitalia kaebas selle otsuse edasi Handelsgericht Wieni (Viini kaubanduskohus), kes otsustas menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas […] määruse […] nr 261/2004 […] artikli 5 lõike 3 tähenduses, arvestades määruse põhjendust 14, on erakorraliste asjaoludega tegemist siis, kui lend tühistatakse lennuki tehnilise probleemi ehk mootoririkke tõttu ning kas [selle] määruse artikli 5 lõikes 3 nimetatud vastutusest vabastavaid asjaolusid tuleb tõlgendada kooskõlas Montreali konventsiooni sätetega (artikkel 19)?

2. Kui vastus esimesele küsimusele on jaatav, siis kas lennuettevõtjate puhul, kes keskmisest sagedamini tühistavad lende tehniliste probleemide tõttu, on tegemist erakorraliste asjaoludega määruse [nr 261/2004] artikli 5 lõike 3 tähenduses, arvestades ainuüksi nende probleemide esinemissagedust?

3. Kui vastus esimesele küsimusele on jaatav, siis kas lennuettevõtja on „võtnud kõik vajalikud meetmed" määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses, kui ta tõendab, et lennukile on tehtud kõik seadusega ettenähtud minimaalsed hooldustööd, ning kas sellest asjaolust piisab, et vabastada lennuettevõtja selle määruse artiklis 5 koosmõjus artikliga 7 sätestatud hüvitise maksmise kohustusest?

4. Kui vastus esimesele küsimusele on eitav, siis kas erakorralisteks asjaoludeks määruse [nr 261/2004] artikli 5 lõike 3 tähenduses on vääramatu jõud või loodusnähtused, mis ei ole seotud tehnilise probleemiga ning asuvad seega väljaspool lennuettevõtja mõjuala?"

Eelotsuse küsimused

Esimene ja neljas küsimus

15 Esimese ja neljanda küsimusega, mida tuleb uurida koos, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3, loetuna selle määruse põhjendust 14 silmas pidades, tuleb tõlgendada nii, et õhusõiduki tehniline probleem, mis toob kaasa lennu tühistamise, kuulub nimetatud sätte tähenduses mõiste „erakorralised asjaolud" alla või, vastupidi, hõlmab see mõiste teistsuguseid olukordi, mis ei seisne tehnilistes probleemides. Eelotsusetaotluse esitanud kohus soovib samuti teada, kas nimetatud sättes märgitud vastutusest vabastamise aluseid tuleb tõlgendada kooskõlas Montreali konventsiooni sätetega, täpsemalt selle artikliga 19.

16 Tuleb märkida, et erakorraliste asjaolude mõiste ei kuulu määruse nr 261/2004 artiklis 2 määratletud mõistete hulka. Seda mõistet ei ole määratletud ka teistes nimetatud määruse artiklites.

17 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tuleb ühenduse õiguses määratlemata terminite tähenduse ja ulatuse kindlaksmääramisel lähtuda nende tavakeele tähendusest, võttes arvesse terminite kasutamise konteksti ja nende sätete eesmärke, mille osa nad on. Kui need terminid esinevad sättes, mis kujutab endast erandit põhimõttest, täpsemini ühenduse tarbijakaitsenormidest, tuleb neid termineid tõlgendada täht-tähelt (vt selle kohta 10. märtsi 2005. aasta otsus kohtuasjas C-336/03: easyCar,

EKL 2005, lk I-1947, punkt 21 ja osundatud kohtupraktika). Lisaks võib ühenduse õigusakti preambul selle õigusakti sisu täpsustada (vt selle kohta eelkõige 10. jaanuari 2006. aasta otsus kohtuasjas C-344/04: IATA ja ELFAA, EKL 2006, lk I-403, punkt 76).

18 Selles osas nähtub määruse nr 261/2004 artikli 5, mis kehtestab tegutseva lennuettevõtja kohustused lennu tühistamise korral, eesmärk selgelt ka määruse põhjendustest 1 ja 2, mille kohaselt on õhutranspordi valdkonnas ühenduse võetava meetme eesmärk muu hulgas tagada reisijate kaitstuse kõrge tase ja võtta arvesse kõiki tarbijakaitse üldisi nõudeid, kui lennu tühistamine toob reisijatele kaasa tõsiseid ebamugavusi (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus IATA ja ELFAA, punkt 69).

19 Nagu määruse nr 261/2004 põhjendusest 12 ja artiklist 5 nähtub, soovis ühenduse seadusandja vähendada lendude tühistamisest reisijatele tulenevaid raskusi ja ebamugavust, õhutades lennuettevõtjaid lennu tühistamisest eelnevalt teavitama ning teatud olukordades pakkuma võimalust kindlaksmääratud tingimustele vastavalt teekonda muuta. Kui nimetatud vedajad neid meetmeid võtta ei saa, soovis ühenduse seadusandja, et nad maksaksid reisijatele hüvitist, välja arvatud juhul, kui tühistamise põhjuseks on erakorralised asjaolud, mida ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik sobivad meetmed.

20 Selles kontekstis tuleb selgelt esile, et kui määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkt c esitab põhimõtte, et lennu tühistamise korral on reisijatel õigus hüvitisele, siis sama artikli lõiget 3, mis määrab kindlaks tingimused, millal tegutsev lennuettevõtja ei ole kohustatud maksma seda hüvitist, tuleb vaadelda kui erandit sellest põhimõttest. Seega tuleb viimast sätet tõlgendada kitsendavalt.

21 Selles osas on ühenduse seadusandja märkinud, nagu nähtub määruse nr 261/2004 põhjendusest 14, et 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.

22 Sellest märkusest määruse nr 261/2004 preambulis nähtub, et ühenduse seadusandja ei pidanud silmas mitte seda, et need sündmused ise, mille loetelu on pealegi näitlik, on käsitletavad erakorraliste asjaoludena, vaid üksnes seda, et need sündmused võivad niisuguseid asjaolusid esile kutsuda. Siit järeldub, et kõik nende sündmustega seotud asjaolud ei ole tingimata selle määruse artikli 5 lõike 1 punktis c ette nähtud hüvitise maksmise kohutusest vabastamise aluseks.

23 Kuigi ühenduse seadusandja on nimetatud loetelus toonud välja „ettenägematud lennuohutusega seotud vajakajäämised" ja kuigi õhusõiduki tehnilise probleemi võib lugeda niisuguste vajakajäämiste hulka, saab niisuguse sündmusega seotud asjaolusid siiski kvalifitseerida „ettenägematutena" määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses vaid siis, kui need on seotud sündmusega, mis sarnaselt selle määruse põhjenduses 14 loetletud sündmustele ei ole oma olemuselt või päritolult omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljub tema tegeliku kontrolli alt.

24 Õhutranspordi toimumise eritingimusi ja õhusõidukite tehnoloogilise keerukuse astet arvesse võttes tuleb sedastada, et lennuettevõtjad seisavad oma tegevuses harilikult silmitsi erinevate tehniliste probleemidega, mis paratamatult kaasnevad nende lennukite tööga. Pealegi, just niisuguste probleemide vältimiseks ja lennu ohutust ohustavate õnnetuste vastu kindlustamiseks viiakse lennukite puhul läbi eriti range

regulaarne kontroll, mis on viidud sisse õhutranspordiettevõtete tavalistesse käitamistingimustesse. Lennuki puudulikust hooldusest tingitud tehniliste probleemide lahendamine on seega lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omane.

25 Seetõttu tehnilised probleemid, mis ilmnevad õhusõidukite hoolduse käigus või niisuguse hoolduse puudumise tõttu, ei saa iseenesest olla „erakorralisteks asjaoludeks", mis on ära toodud määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikes 3.

26 Siiski ei saa välistada tehniliste probleemide kuulumist erakorraliste asjaolude alla, kui need tulenevad sündmustest, mis ei ole omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad viimase tegeliku kontrolli alt. See on nii näiteks olukordades, kus asjaomase lennuettevõtja lennukipargi moodustavate lennukite tootja või pädev ametiasutus avastab, et need lennukid – olgugi et juba kasutuses – on varjatud tootmisdefektiga, mis mõjutab lennuohutust. Nii on see ka õhusõidukile sabotaaži või terrorismiga põhjustatud kahjustuste puhul.

27 Seega on eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne kontrollida, kas tehnilised probleemid, millele viitab põhikohtuasjaga seotud lennuettevõtja, tulenesid sündmustest, mis ei olnud asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omased ja väljusid tema tegeliku kontrolli alt.

28 Mis puudutab küsimust, kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikes 3 nimetatud vastutusest vabastavaid asjaolusid tuleb tõlgendada kooskõlas Montreali konventsiooni sätetega ja täpsemalt selle artikliga 19, siis tuleb sedastada, et see konventsioon on ühenduse õiguskorra lahutamatu osa. Lisaks tuleneb EÜ artikli 300 lõikest 7, et ühenduse poolt sõlmitud lepingud on ühenduse institutsioonidele siduvad ning järelikult on need lepingud ühenduse teiseste õigusaktide suhtes ülimuslikud (vt 10. juuli 2008. aasta otsus kohtuasjas C-173/07: Emirates Airlines, EKL 2008, lk I-5237, punkt 43).

29 Montreali konventsiooni artikli 19 kohaselt võib vedaja vabastada vastutusest hilinemisest tulenenud kahju eest, „kui ta tõendab, et tema, tema teenistujad ja esindajad võtsid kõik vajalikud meetmed kahju vältimiseks või et neil ei olnud võimalik asjakohaseid meetmeid võtta”.

30 Selles osas tuleb märkida, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõige 3 viitab mõistele „erakorralised asjaolud”, samas kui seda mõistet ei esine ei Montreali konventsiooni artiklis 19 ega muudes sealsetes sätetes.

31 Oluline on veelkord märkida, et nimetatud artikkel 19 viitab hilinemistele, samas kui määruse nr 261/2004 artikli 5 lõige 3 käsitleb juhtumeid, mil lend tühistatakse.

32 Lisaks, nagu tuleneb ka eespool viidatud kohtuotsuse IATA ja ELFAA punktidest 43–47, on Montreali konventsiooni artikli 19 ja määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 kontekst erinev. Nimetatud konventsiooni artiklid 19 jj reguleerivad tingimusi, millal asjaomased reisijad võivad lennu hilinemise korral esitada hagi neile isiklikult tekitatud kahju hüvitamiseks. Määruse nr 261/2004 artikkel 5 näeb seevastu ette ühetaolised ja viivitamatud hüvitamismeetmed. Määruse meetmeid, mis on Montreali konventsioonis kindlaks määratud kasutamistingimustega meetmetest sõltumatud, kasutatakse seega enne konventsiooni. Siit järeldub, et vedaja vastutusest vabastamise aluseid, mis on sätestatud nimetatud konventsiooni artiklis 19, ei saa vahet tegemata määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikesse 3 üle võtta.

33 Neil tingimustel ei saa Montreali konventsioon määrata kindlaks, milline on nimetatud artikli 5 lõikes 3 märgitud vastutusest vabastavate asjaolude tõlgendus.

34 Eeltoodud kaalutlustest lähtuvalt tuleb esimesele ja neljandale küsimusele vastata, 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. Montreali konventsioonil ei ole otsustavat tähtsust määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikes 3 märgitud vastutusest vabastavate asjaolude tõlgendamisel.

Teine küsimus

35 Kõiki esitatud küsimusi arvestades tuleb nentida, et eelotsusetaotluse esitanud kohus soovib selle küsimusega sisuliselt teada, kas ainuüksi tehniliste probleemide esinemissagedus välistab nende kuulumise „erakorraliste asjaolude" alla määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, kui lennuettevõtjad keskmisest sagedamini tühistavad lende tehniliste probleemide tõttu.

36 Nagu ka käesoleva otsuse punktis 27 on öeldud, on eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne kontrollida, kas tehnilised probleemid, millele viitab põhikohtuasjaga seotud lennuettevõtja, tulenevad sündmustest, mis ei olnud tema tavapärasele tegevusele omased ja väljusid tema tegeliku kontrolli alt. Sellest avaldusest tuleneb, et lennuettevõtja puhul täheldatud tehniliste probleemide esinemissagedus ei ole iseenesest tegur, millest saaks järeldada „erakorraliste asjaolude" esinemist või nende puudumist määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses.

37 Eeltoodust lähtudes tuleb teisele küsimusele vastata, et lennuettevõtja puhul täheldatud tehniliste probleemide esinemissagedus ei ole iseenesest tegur, millest saaks järeldada „erakorraliste asjaolude" esinemist või nende puudumist määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses.

Kolmas küsimus

38 Kolmanda küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas lennuettevõtja on „võtnud kõik vajalikud meetmed" määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, kui ta tõendab, et õhusõidukile, mille lend tühistati, on tehtud kõik seadusega ettenähtud minimaalsed hooldustööd, ning kas nendest tõenditest piisab, et vabastada nimetatud lennuettevõtja selle määruse artikli 5 lõike 1 punktis c ja artikli 7 lõikes 1 sätestatud hüvitise maksmise kohustusest.

39 Oluline on märkida, et ühenduse seadusandja tahtis lennu tühistamise korral reisijatele hüvitise maksmise kohustusest vabastada mitte kõigi erakorraliste asjaolude puhul, vaid üksnes nende, mida ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik sobivad meetmed.

40 Siit järeldub, et kuna kõik erakorralised asjaolud ei ole vastutusest vabastavad, siis neile tugineda sooviv isik peab lisaks tõendama, et neid asjaolusid ei oleks mingil moel saanud vältida sobivate meetmetega, see tähendab meetmetega, mis erakorraliste asjaolude ilmnemise hetkel vastasid muu hulgas asjaomasele lennuettevõtjale tehniliselt ja majanduslikult vastuvõetavatele tingimustele.

41 Tegelikult peab ta tõendama, et isegi kogu tema käsutuses oleva personali või kõigi seadmete ja rahaliste vahendite kasutamisega ei oleks ta oma ettevõtte suutlikkusele

asjakohasel hetkel vastuvõetamatute ohverdustega nõustumata saanud ilmselgelt vältida, et need erakorralised asjaolud, millega ta silmitsi seisis, viiksid lennu tühistamiseni.

42 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne on kontrollida, kas põhikohtuasja asjaoludel on asjaomane lennuettevõtja võtnud sobivad meetmed, see tähendab meetmed, mis hetkel, kui esinesid erakorralised asjaolud, mille olemasolu ta tõendab, vastasid muu hulgas nimetatud lennuettevõtjale tehniliselt ja majanduslikult vastuvõetavatele tingimustele.

43 Eeltoodud kaalutlustest lähtuvalt tuleb kolmandale küsimusele vastata, et üksnes sellest, et lennuettevõtja on järginud õhusõiduki hoolduse miinimumnõudeid, ei piisa tõendamaks, et see vedaja on „võtnud kõik vajalikud meetmed" määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, ja järelikult ka nimetatud vedaja vabastamiseks hüvitise maksmise kohustusest, mis on ette nähtud selle määruse artikli 5 lõike 1 punktis c ja artikli 7 lõikes 1.

Kohtukulud

44 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva 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 (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 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. Rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioonil, mis sõlmiti Montrealis 28. mail 1999, ei ole otsustavat tähtsust määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikes 3 märgitud vastutusest vabastavate asjaolude tõlgendamisel.**

2. **Lennuettevõtja puhul täheldatud tehniliste probleemide esinemissagedus ei ole iseenesest tegur, millest saaks järeldada „erakorraliste asjaolude" esinemist või nende puudumist määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses.**

3. Üksnes asjaolust, et lennuettevõtja on järginud õhusõiduki hoolduse miinimumnõudeid, ei piisa tõendamaks, et see vedaja on „võtnud kõik vajalikud meetmed" määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, ja järelikult ka nimetatud vedaja vabastamiseks hüvitise maksmise kohustusest, mis on ette nähtud selle määruse artikli 5 lõike 1 punktis c ja artikli 7 lõikes 1.

Allkirjad