Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
EVGENI TANCHEV
esitatud 12. aprillil 2018[1]

Liidetud kohtuasjad C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 ja C-290/17–C-292/17

Helga Krüsemann
Gabriele Heidenreich
Doris Manneck
Rita Juretschke (C-195/17)
Thomas Neufeldt
Julia ja Gabriel Neufeldt, kelle seaduslikud esindajad on nende vanemad Sandra ja Thomas Neufeldt (C-197/17)
Ivan Wallmann (C-198/17)
Rita Hoffmeyer
Rudolf Meyer (C-199/17)
Susanne de Winder (C-200/17)
Holger and Nicole Schlosser (C-201/17)
Peter Rebbe
Hans-Peter Rebbe
Harmine Rebbe (C-202/17)
Eberhard Schmeer (C-203/17)
Brigitte Wittmann (C-226/17)
Reinhard Wittmann (C-228/17)
Regina Lorenz
Prisca Sprecher (C-254/17)
Margarethe Yüce
Ali Yüce
Emin Yüce
Emre Yüce (C-274/17)
Friedemann Schoen
Brigitta Schoen (C-275/17)
Susanne Meyer
Sophie Meyer
Jan Meyer (C-278/17)
Thomas Kiehl (C-279/17)
Ralph Eßer (C-280/17)
Thomas Schmidt (C-281/17)
Werner Ansorge (C-282/17)
Herbert Blesgen (C-283/17)
Simone Künnecke
Thomas Küther
Antonia Künnecke
Moritz Künnecke (C-284/17)
Marta Gentile

1 Algkeel: inglise.

Marcel Gentile (C-285/17)
Gabriele Ossenbeck (C-286/17)
Angelina Fell
Florian Fell
Vincent Fell (C-290/17)
Helga Jordan-Grompe
Sven Grompe
Yves-Felix Grompe
Justin Joel Grompe (C-291/17)
versus
TUIfly GmbH
(24 eelotsusetaotlust, mille on esitanud Amtsgericht Hannover (Hannoveri esimese astme kohus, Saksamaa))
ja
EUflight.de GmbH (C-292/17)
versus
TUIfly GmbH

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Amtsgericht Düsseldorf (Düsseldorfi esimese astme kohus, Saksamaa))

Eelotsusetaotlus – Lennutransport – Määrus (EÜ) nr 261/2004 – Artikli 5 lõige 3 – Reisijatele lennureisist mahajätmise ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise korral makstav hüvitis – Mõiste „erakorralised asjaolud“ – Lennupersonali rohkearvuline puudumine haiguspuhkuse ettekäändel toimuva etteteatamata streigi tõttu – Põhjuslik seos – Välditavus

I. Sissejuhatus

1. Kas haiguspuhkuse ettekäändel toimuv etteteatamata streik (*wildcat strike*)[2] on määruse (EÜ) nr 261/2004[3] artikli 5 lõike 3 kohane erakorraline asjaolu, mistõttu ei ole lennuettevõtja kohustatud maksma reisijatele sellest põhjustatud lendude hilinemise ja tühistamise eest hüvitist?

2. See on sisuliselt põhiküsimus, mida tuleb Euroopa Kohtul käsitleda nende liidetud eelotsusetaotluste puhul, mille on esitanud Amtsgericht Hannover (Hannoveri esimese astme kohus, Saksamaa) ja Amtsgericht Düsseldorf (Düsseldorfi esimese astme kohus, Saksamaa), kellele on mitu reisijat esitanud hagi, nõudes määruse nr 261/2004 kohast hüvitist pärast nende lendude tühistamist või märkimisväärset hilinemist, mis oli tingitud sellest, et ebatavaliselt suur osa lennuettevõtja lennupersonalist oli haiguspuhkusel.

3. Käesolev juhtum annab seega Euroopa Kohtule võimaluse arendada edasi määruse nr 261/2004 tõlgendamist puudutavat kohtupraktikat, millel – nagu tuleb meenutada – on reaalne mõju Euroopa Liidu kodanike ja kõikide Euroopa Liidus reisivate isikute elule.

2 Veebilehel http://dictionnaire-juridique.jurimodel.com/Gr%E8ve.html on „grève sauvage“ (etteteatamata streik) määratletud kui „grève déclenchée en dehors d'un mot d'ordre d'un syndicat“ (ametiühingute egiidi alt väljaspool algatatud streik). Cambridge'i sõnaraamatu veebilehel https://dictionary.cambridge.org/us/dictionary/english/wildcat-strike on „wildcat strike“ (etteteatamata streik) määratletud kui „a sudden strike (= act of refusing to work as a protest) without warning by the workers and often without the official support of the unions“ (ootamatu streik (= protestiks tööst keeldumine) töötajate hoiatuseta ja sageli ametiühingute ametliku toetuseta). Arutelu etteteatamata streikide kohta ELi õiguses vt nt Bogg, A., „Viking and Laval: The International Labour Law Perspective“, Freeland, M. R. ja Prassl, J., *Viking, Laval and Beyond* (2014, Hart Publishing) lk 41–74.

3 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrus (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) (edaspidi „määrus nr 261/2004“).

II. Õiguslik raamistik

4. Määruse nr 261/2004 põhjendused 1, 2, 14 ja 15 näevad ette:

„(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.

[…]

(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.“

5. Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõige 3 sätestab:

„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.“

III. Põhikohtuasjade asjaolud ja eelotsuse küsimused

A. Amtsgericht Hannoveri eelotsusetaotlus

6. Amtsgericht Hannoveris (Hannoveri esimese astme kohus, Saksamaa) pooleli oleva 24 kohtuasja hagejad broneerisid lennud Saksamaal Hannoveris asuvalt lennuettevõtjalt TUIfly GmbH (edaspidi „TUIfly“). Hagejad nõuavad lennuettevõtjalt TUIfly määruse nr 261/2004 artikli 7 alusel hüvitist[4], sest ajavahemikul 3. oktoobrist 2016 kuni 8. oktoobrini 2016 nende lennud tühistati või need hilinesid märkimisväärselt.

7. Kõnealused lendude tühistamised ja hilinemised said alguse 2016. aasta oktoobri alguses toimunud vahejuhtumist, mil paljud TUIfly töötajad teatasid ootamatult haigestumisest, mistõttu tuli tühistada kokku üle 100 lennu ning lisaks hilinesid paljud lennud märkimisväärselt.

8. Haiguspuhkuste laine tekkis pärast seda, kui TUIfly juhtkond teavitas oma töötajaid 30. septembril 2016 tulevase restruktureerimise plaanidest, mis leidsid tugevat vastuseisu.

4 Hüvitise suuruse kohta lennu tühistamise või hilinemise korral vt allpool punkt 38.

9. Eelotsusetaotluse kohaselt viibib haiguspuhkusel üldjuhul ligikaudu 10% TUIfly töötajatest, sealhulgas nii lennumeeskond kui ka salongipersonal. Ent pärast seda, kui TUIfly juhtkond teatas 30. septembril 2016 restruktureerimismeetmetest, suurenes haiguspuhkusel viibivate TUIfly töötajate arv järsult, eriti ajavahemikul 3. oktoobrist 2016 kuni 9. oktoobrini 2016, jõudes haripunkti 7. oktoobril 2016, mil haiguse tõttu puudus 89% lennumeeskonnast ja 62% salongipersonalist.

10. Seetõttu loobus TUIfly 3. oktoobril 2016 täielikult oma algsest lennuplaanist ja koostas uue lennuplaani. Samuti tellis TUIfly lende allhankena teistelt lennuettevõtjatelt ja kutsus tööle tagasi puhkusel olevad töötajad.

11. Töötajate nappuse tõttu hilinesid 3. oktoobril 2016. aastal 24 lendu märkimisväärselt. 4. oktoobril 2016 tühistati 7 lendu ja 29 lendu hilinesid märkimisväärselt. Alates 5. oktoobrist 2016 tühistati palju lende. 7. ja 8. oktoobril 2016 tühistas TUIfly kõik lennud Saksamaalt sihtpunktidesse, kuna võis eeldada, et reisijate tagasivedu nende reisi lõpus ei oleks enam tagatud.

12. TUIfly juhtkond teatas 7. oktoobril 2016 töötajatele, et töötajate esindajatega oli jõutud restruktureerimisplaanide suhtes kokkuleppele. Seejärel langes haiguspuhkusel viibiva lennupersonali määr tavalisele tasemele.

13. Põhikohtuasjas väidab TUIfly, et ta ei ole kohustatud maksma hagejatele hüvitist, sest kõnealuste lendude tühistamiste või hilinemiste põhjuseks olid „erakorralised asjaolud“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses. Hagejad väidavad, et TUIfly ei ole neile hüvitise maksmise kohustusest vabastatud, sest kõnealused sündmused ei kujutanud endast erakorralisi asjaolusid ja neid oleks suudetud vältida, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed.

14. Neil asjaoludel otsustas Amtsgericht Hannover (Hannoveri esimese astme kohus, Saksamaa) need 24 menetlust peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas tegutseva lennuettevõtja lende teostavatest töötajatest olulise osa töölt puudumist haigestumise tõttu peetakse erakorraliseks asjaoluks vastavalt määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikele 3? Kui vastus esimesele küsimusele on jaatav, siis kui suur peab olema töölt puudumiste määr, et sellist asjaolu eeldada?

2. Kas juhul, kui vastus esimesele küsimusele on eitav, peetakse tegutseva lennuettevõtja lende teostavatest töötajatest olulise osa spontaanset töölt puudumist tööõiguse ja kollektiivlepingute sätete alusel seadustamata töökatkestuse tõttu („etteteatamata streik“) erakorraliseks asjaoluks vastavalt määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikele 3? Kui vastus teisele küsimusele on jaatav, siis kui suur peab olema töölt puudumiste määr, et sellist asjaolu eeldada?

3. Kas juhul, kui vastus esimesele või teisele küsimusele on jaatav, pidi erakorraline asjaolu esinema tühistatud lennu enda puhul või on lendu teostaval lennuettevõtjal õigus koostada majanduslikel kaalutlustel uus lennuplaan?

4. Kas juhul, kui vastus esimesele või teisele küsimusele on jaatav, on välditavuse kriteerium seotud erakorralise asjaoluga või pigem selle erakorralise asjaolu esinemise tagajärgedega?“

B. Amtsgericht Düsseldorfi eelotsusetaotlus

15. Amtsgericht Düsseldorfis (Düsseldorfi esimese astme kohus, Saksamaa) pooleli olevas põhikohtuasjas esitas TUIfly vastu hagi üks hageja, kes nõuab määruse nr 261/2004 artikli 7 alusel hüvitist. Eelotsusetaotlusest nähtub, et hageja EUflight.de esitas hagi sellise reisija nimel, kes andis talle üle oma õiguse saada 7. oktoobril 2016 tühistatud lennu eest asjaomase määruse alusel hüvitist.

16. Eelotsusetaotluse kohaselt eeldab Amtsgericht Düsseldorf (Düsseldorfi esimese astme kohus, Saksamaa), et haiguspuhkusel viibivate töötajate ootamatult suur arv kvalifitseerub määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 kohaseks „erakorraliseks asjaoluks“ olenemata sellest, kas selle põhjuseks on tegelik haigus või etteteatamata streik. Eelotsusetaotluse esitanud kohus kahtleb siiski, kas nende erakorraliste asjaolude ja kõnealuse lennu tühistamise vahel on piisav põhjuslik seos, sest tühistamine toimus seoses TUIfly lennuplaani üldise muutmisega alates 2. oktoobrist 2016. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib eelkõige, et kuna TUIfly ei täpsusta, millist konkreetset meeskonda kõnealusele lennule kavandati, on ta hüvitise maksmise kohustusest erakorraliste asjaolude tõttu vabastatud ainult juhul, kui nende asjaolude ja lennu tühistamise vahelist põhjuslikku seost tõlgendatakse laialt.

17. Neil asjaoludel otsustas Amtsgericht Düsseldorf (Düsseldorfi esimese astme kohus, Saksamaa) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas lennu tühistamise põhjustas erakorraline asjaolu määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses ka juhul, kui asjaolud (siin: „etteteatamata streik“ või „haiguste laine“) puudutavad kõnealust lendu vaid kaudselt, sest nende asjaolude esinemise tõttu korraldas lennuettevõtja ümber terve oma lennuplaani ja selles on kavandatud konkreetse lennu tühistamine? Kas lennuettevõtja saab tugineda määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikele 3 ka juhul, kui kõnealuse lennu oleks saanud teostada ümberkorraldust tegemata, sest sellele lennule kavandatud meeskond oleks olnud selleks valmis, kui neid ei oleks ümberkorralduste tõttu määratud teistele lendudele?“

IV. Menetlus Euroopa Kohtus

18. Euroopa Kohtu kodukorra artikli 54 kohaselt liideti Amtsgericht Hannoveri (Hannoveri esimese astme kohus, Saksamaa) 24 eelotsusetaotlust ja Amtsgericht Düsseldorfi (Düsseldorfi esimese astme kohus, Saksamaa) ainus eelotsusetaotlus menetluse kirjaliku ja suulise osa ning kohtuotsuse huvides.[5]

19. Euroopa Kohtule esitasid kirjalikud seisukohad üheksa liidetud kohtuasja[6] hagejate esindajad, TUIfly, Saksamaa valitsus, Poola valitsus ja komisjon.

20. Kohtuistungil, mis toimus 25. jaanuaril 2018, osalesid 11 liidetud kohtuasja[7] hagejate esindajad, TUIfly, Prantsuse valitsus, Saksamaa valitsus ja komisjon.

V. Analüüs

21. Minu analüüs koosneb kolmest põhiosast. Esiteks teen sissejuhatava märkuse Euroopa Kohtule esitatud eelotsuse küsimuste hindamise kohta. Teiseks käsitlen teatavaid sissejuhatavaid vastuvõetavuse küsimusi, mille on tõstatanud TUIfly. Kolmandaks asun nelja eelotsuse küsimust sisuliselt analüüsima, andes eelnevalt ülevaate määruse nr 261/2014 artikli 5 lõiget 3 käsitlevast Euroopa Kohtu kohtupraktikast, millel järgnevalt esitatud hinnang põhineb.

5 Algul esitas Amtsgericht Hannover (Hannoveri esimese astme kohus, Saksamaa) 28 eelotsusetaotlust, kuid kolm eelotsusetaotlust kohtuasjades C-196/17, C-276/17 ja C-277/17 on tagasi võetud, mistõttu on alles 25 kohtuasja. Märgin lisaks, et seoses Amtsgericht Hannoveri (Hannoveri esimese astme kohus, Saksamaa) 19 eelotsusetaotlusega kohtuasjades C-307/17, C-311/17, C-316/17, C-317/17, C-352/17–C-362/17, C-394/17, C-403/17, C-409/17 ja C-429/17, millest üks (C-352/17) võeti tagasi, on menetlus Euroopa Kohtu kodukorra artikli 55 kohaselt peatatud, kuni Euroopa Kohus teeb otsuse käesolevates kohtuasjades.

6 Kohtuasjad C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-254/17, C-275/17, C-280/17, C-284/17 ja C-292/17.

7 Kohtuasjad C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-275/17, C-282/17, C-283/17 ja C-292/17. Seega osalesid Euroopa Kohtule kirjalikud seisukohad esitanud hagejate esindajad ka kohtuistungil, välja arvatud kohtuasjade C-280/17 ja C-284/17 hagejate esindajad. Kohtuasjade C-226/17, C-228/17, C-282/17 ja C-283/17 hagejate esindajad esitasid Euroopa Kohtule seisukohad ainult suuliselt.

A. Sissejuhatav märkus

22. Oma nelja küsimusega soovib Amtsgericht Hannover (Hannoveri esimese astme kohus, Saksamaa) sisuliselt teada, kas haiguspuhkuse ettekäändel toimunud etteteatamata streik, mis otseselt või kaudselt põhjustas lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise, on „erakorraline asjaolu“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, vabastades lennuettevõtja seega kohustusest maksta põhikohtuasjas reisijatele hüvitist.

23. Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõige 3 sätestab, et lennuettevõtja ei ole kohustatud maksma hüvitist vastavalt selle määruse artiklile 7, „kui ta suudab tõestada, et tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed.“

24. Järelikult tuleneb määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikest 3, et lennuettevõtja peab tõendama kolme põhielementi, selleks et kuuluda viidatud sättes ette nähtud vabastuse alla: 1) tõendada tuleb „erakorraliste asjaolude“ olemasolu, 2) lennu tühistamise või pikaajalise hilinemise peavad olema „põhjustanud“ erakorralised asjaolud ja 3) erakorralisi asjaolusid „ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed“. [8]

25. Amtsgericht Hannoveri (Hannoveri esimese astme kohus, Saksamaa) neli küsimust on seotud kõigi kolme tingimusega. Esimene ja teine küsimus puudutavad esimest tingimust, nimelt kas haiguspuhkuste laine või etteteatamata streik kvalifitseerub „erakorraliseks asjaoluks“. Kolmas küsimus käsitleb teist, põhjuslikkusega seotud tingimust ehk seda, kas piisab sellest, et erakorralised asjaolud on TUIfly lennuplaani muutmise tõttu ainult kaudne põhjus lendude tühistamiseks või pikaajaliseks hilinemiseks. Neljas küsimus puudutab kolmandat tingimust sellest aspektist, kas „vältida“ oleks tulnud erakorralisi asjaolusid endid või nende mõju.

26. Amtsgericht Düsseldorfi (Düsseldorfi esimese astme kohus, Saksamaa) ainus küsimus käsitleb seda, kas eeldusel, et haiguste laine või etteteatamata streik kvalifitseerub „erakorraliseks asjaoluks“, olid lennu tühistamise põhjuseks ikkagi erakorralised asjaolud, kui need mõjutasid kõnealust lendu ainult kaudselt, sest selle lennu meeskond oli tegelikult kättesaadav ja lend oleks toimunud, kui TUIfly ei oleks lennuplaani täielikult muutnud, määrates meeskonna seejuures nende erakorraliste asjaolude tõttu teistele lendudele.

27. Seega on Amtsgericht Düsseldorfi (Düsseldorfi esimese astme kohus, Saksamaa) küsimus väga sarnane Amtsgericht Hannoveri (Hannoveri esimese astme kohus, Saksamaa) kolmanda küsimusega. Seepärast käsitlen neid alljärgnevas analüüsis koos.

B. Vastuvõetavus

28. TUIfly väidab, et Amtsgericht Hannoveri (Hannoveri esimese astme kohus, Saksamaa) eelotsusetaotlus on osaliselt vastuvõetamatu. Ta leiab, et esimene ja teine küsimus lähevad põhikohtuasja esemest kaugemale, sest need küsimused lähtuvad lennuettevõtja kõikide töötajate kõrgest haiguspuhkusel viibimise määrast, samal ajal kui põhikohtuasi puudutab ainult lendava personali, see tähendab pilootide, stjuardesside ja stjuuardite kõrget haiguspuhkusel viibimise määra. Ta väidab ka, et esimene ja teine küsimus, millega soovitakse teada, kui suur peab olema puudumiste määr, et tegemist oleks erakorralise asjaoluga, puudutavad faktiliste asjaolude hindamist, mis on siseriikliku kohtu, mitte Euroopa Kohtu ülesanne. Lisaks väidab TUIfly, et kolmas küsimus ei ole põhikohtuasja esemega seotud, sest TUIfly ei koostanud uut lennuplaani „majanduslikel kaalutlustel“, ja see küsimus on igal juhul liiga abstraktne.

8 Vt nt kohtujurist Sharpstoni ettepanek kohtuasjas Kramme, C-396/06, EU:C:2007:555, punkt 31.

29. Samuti märgin, et kuigi Saksamaa valitsus ei ole esitanud Amtsgericht Hannoveri (Hannoveri esimese astme kohus, Saksamaa) eelotsusetaotluse vastuvõetamatuse vastuväidet, leiab ta siiski, et vastus Amtsgericht Hannoveri esimesele küsimusele ei ole põhikohtuasja vaidluse lahendamisel määrav, sest TUIfly lendav personal ei haigestunud rohkearvuliselt, vaid pigem oli tegemist etteteatamata streigiga.

30. Minu arvates on Amtsgericht Hannoveri (Hannoveri esimese astme kohus, Saksamaa) eelotsuse küsimused vastuvõetavad.

31. Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktika kohaselt eeldatakse, et liidu õiguse tõlgendamist puudutavad küsimused, mille siseriiklik kohus on esitanud õiguslikus ja faktilises raamistikus, mille ta on määratlenud omal vastutusel ja mille paikapidavuse kontrollimine ei ole Euroopa Kohtu ülesanne, on asjakohased. Siseriikliku kohtu esitatud eelotsusetaotluse saab Euroopa Kohus jätta läbi vaatamata vaid siis, kui on ilmne, et liidu õigusnormi tõlgendamine, mida siseriiklik kohus palub, ei ole mingil viisil seotud põhikohtuasja faktiliste asjaolude või esemega, või juhul, kui probleem on oletuslik või kui Euroopa Kohtule ei ole teada vajalikke faktilisi või õiguslikke asjaolusid, et anda talle esitatud küsimustele tarvilik vastus.[9]

32. Lisaks sellele ei kummuta kõnealust asjakohasuse eeldust pelgalt see, et üks põhikohtuasja pooltest vaidlustab teatavad faktilised asjaolud, mille õigsuse kontrollimine ei ole Euroopa Kohtu ülesanne ning millest sõltub põhikohtuasja vaidluse eseme määratlus.[10]

33. Käesoleval juhul nähtub eelotsusetaotlusest ning eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnastatud esimese ja teise küsimuse kontekstist, et need küsimused puudutavad TUIfly lennupersonali. Vaidlust ei ole selles, et põhikirja artikli 23 tähenduses huvitatud isikud said nende küsimuste kohta tõhusalt oma seisukohta avaldada.

34. Lisaks ei ole ilmne, et eelotsuse küsimused ei ole seotud põhikohtuasja faktiliste asjaolude või esemega. Samuti ei viita eelotsusetaotluses miski ka sellele, et küsimused on seotud oletusliku probleemiga.

35. Seega ei ole Amtsgericht Hannoveri (Hannoveri esimese astme kohus, Saksamaa) eelotsuse küsimuste asjakohasuse eelduse ümberlükkamiseks piisavalt alust.

C. Sisulised küsimused

1. Ülevaade määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 käsitlevast Euroopa Kohtu kohtupraktikast

36. Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikast tuleneb, et lennureisijate õigusi andvatest sätetest tehtavaid erandeid tuleb tõlgendada kitsalt.[11] Kohtupraktikas tunnistatakse siiski ka seda, et määrust nr 261/2004 vastu võttes oli liidu seadusandja eesmärk ühtlasi tasakaalustada lennureisijate ja lennuettevõtjate huve.[12] Seda arvestades on Euroopa Kohus tõlgendanud „erakorraliste asjaolude“ (määruses nr 261/2004 määratlemata mõiste) korral kehtivat vabastust lennuettevõtjate kohustusest maksta tühistamiste ja pikaajaliste hilinemiste korral hüvitist alljärgnevalt.

9 Vt nt 14. detsembri 2017. aasta kohtuotsus, Avon Cosmetics, C-305/16, EU:C:2017:970, punkt 59 ja seal viidatud kohtupraktika.

10 Vt nt 22. septembri 2016. aasta kohtuotsus, Breitsamer und Ulrich, C-113/15, EU:C:2016:718, punkt 34 ja seal viidatud kohtupraktika.

11 4. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, punkt 38. Vt ka kohtujurist Sharpstoni ettepanek liidetud kohtuasjades Sturgeon jt, C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:416, punkt 48, milles kohtujurist märgib, et Euroopa Kohus tuvastas 10. jaanuari 2006. aasta kohtuotsuses IATA ja ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punkt 48, et „reisijate kaitse“ on määrusega nr 261/2004 „vahetult taotletav eesmärk“.

12 23. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus, Nelson, C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, punkt 39.

37. Euroopa Kohus on lükanud tagasi argumendid, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tõlgendamisel tuleks lähtuda eelkõige lennuettevõtjate liigsest rahalisest koormusest, märkides, et kohtupraktika kohaselt võib tarbijate, sealhulgas lennureisijate kaitsmise eesmärgi olulisus õigustada isegi märkimisväärseid negatiivseid tagajärgi teatavatele ettevõtjatele.[13]

38. Euroopa Kohus on märkinud, et hüvitise summat, milleks on kas 250, 400 või 600 eurot vastavalt asjaomase lennu pikkusele, võib kooskõlas määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 2 punktiga c vähendada 50%, kui hilinemine jääb alla nelja tunni lendude puhul, mis ei kuulu artikli 7 lõike 2 punktide a ja b kohaldamisalasse,[14] ja 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. Niisiis võib selline hüvitamine kergendada lennuettevõtjate kohustustega kaasnevat rahalist koormat või nad koguni sellest vabastada.

39. Euroopa Kohus on leidnud, et 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.[15]

40. Euroopa Kohus on määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tekstiga kehtestatud eeskirja oma tõlgendusega veelgi täpsustanud. Euroopa Kohus on märkinud, et määruse nr 261/2004 põhjenduse 14 kohaselt võivad sellised asjaolud 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.[16] Euroopa Kohus tegi selle põhjal järelduse, et erakorralisteks asjaoludeks määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses saab kvalifitseerida vaid neid sündmusi, mis oma olemuselt või päritolult ei ole omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad tema tegeliku kontrolli alt.[17] Seda arvestades on Euroopa Kohus leidnud, et lennuki kokkupõrge linnuga ja sellest kokkupõrkest tingitud kahjustus ei ole lahutamatult seotud lennuki töötamissüsteemiga, ei ole oma olemuselt või päritolult omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele. See sündmus väljus lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt.[18] Sellele järeldusele jõudmisel märkis Euroopa Kohus, et „lennuettevõtjaid ei innustata hoiduma niisugusest intsidendist tingitud meetmete võtmisest, seades nende lendudel hoolduse ja õigeaegsuse ohutusest tähtsamale kohale“.[19]

41. Seda arvestades on Euroopa Kohus leidnud, et lennuettevõtja tegevuse raames on rike, mille on põhjustanud teatavate lennukiosade enneaegne rivist väljalangemine, ootamatu sündmus, kuid selline rike on lahutamatult seotud lennuki väga keerulise töötamissüsteemiga, mistõttu niisugune ootamatu sündmus on lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omane, sest lennuettevõtjal tuleb selliseid ettenägematuid tehnilisi probleeme iga päev lahendada. Lisaks ei välju sellise rikke vältimine lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt.[20]

13 *Ibid*., punkt 81 ja seal viidatud kohtupraktika.

14 *Ibid*., punkt 78.

15 *Ibid*., punkt 80 ja seal viidatud kohtupraktika.

16 4. mai 2017. aasta kohtuotsus, Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 21 ja seal viidatud kohtupraktika.

17 *Ibid*., punkt 22 ja seal viidatud kohtupraktika.

18 *Ibid*., punkt 24.

19 *Ibid*., punkt 25.

20 17. septembri 2015. aasta kohtuotsus, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punktid 41–43.

42. Lõpuks on Euroopa Kohus märkinud, et „varjatud tootmisdefekt, mis mõjutab lennuohutust“, võivad tuleneda sündmustest, mis ei ole omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja *väljuvad* viimase tegeliku kontrolli alt,[21] ja sama kehtib ka õhusõidukile sabotaaži või terrorismiga põhjustatud kahjustuste puhul.[22] Euroopa Kohus on samuti leidnud, et Euroopa õhuruumi sulgemine vulkaanipurske tagajärjel on „erakorraline asjaolu“.[23]

43. Lisaks sellele nähtub Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikast, et liidu seadusandja soovis lennu tühistamise korral reisijatele hüvitise maksmise kohustusest vabastada mitte kõigi erakorraliste asjaolude puhul, vaid üksnes nende erakorraliste asjaolude puhul, mida *ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed*.[24]

44. Kuna kõik erakorralised asjaolud ei ole vastutusest vabastavad, siis neile tugineda sooviv isik – nagu TUIfly – peab lisaks tõendama, et erakorralisi 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.

45. See isik peab 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*.[25]

46. Euroopa Kohus on selles kontekstis kindlaks määranud mõiste „vajalik meede“ paindliku ja individuaalse kontseptsiooni, jättes siseriikliku kohtu hinnata, kas konkreetse juhtumi asjaolusid arvestades võib asuda seisukohale, et lennuettevõtja on võtnud olukorrale vastavad meetmed.[26]

47. Euroopa Kohus on leidnud, et lennuettevõtja peab lennu planeerimise etapis võtma mõistlikult arvesse võimalike erakorraliste asjaolude ilmnemisest tulenevat lennu hilinemise riski.[27] Selleks et vältida, et kõik erakorraliste asjaolude ilmnemisest tulenevad hilinemised, isegi tähtsusetud, ei päädiks vältimatult lennu tühistamisega, peab mõistlik lennuettevõtja oma vahendeid õigel ajal selliselt planeerima, et talle jääks teatud ajavaru, et nimetatud lend saaks võimaluse korral, kui erakorralised asjaolud on ära langenud, toimuda.[28]

48. Seda silmas pidades on Euroopa Kohus lennureisist maha jäetud reisijate suhtes märkinud, et määruse nr 261/2004 põhjendusest 15 tuleneb, et „erakorralised asjaolud“ saavad puudutada ainult „konkreetset lennukit konkreetsel päeval“, millega ei saa olla tegemist siis, kui reisija jäetakse lennureisist maha varasemat lendu mõjutanud erakorraliste asjaolude tõttu lendude ümberkorraldamise tagajärjel. Mõiste „erakorralised asjaolud“ eesmärk on nimelt lennuettevõtja kohustuste piiramine või isegi neist vabastamine siis, kui asjaomast sündmust ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed. Lennuettevõtjat, kes on sunnitud lennujaama töötajate streigi päevaks ette nähtud lennureisi tühistama ja kes teeb seejärel otsuse hilisemad lennud ümber korraldada, ei saa lugeda mingil moel selle streigiga seotuks nii, et see sunnib teda lennureisist maha jätma lennureisija, kes nõuetekohaselt ilmub lennule registreerimisele kaks päeva pärast asjaomase lennu tühistamist.[29]

21 Kohtujuristi kursiiv.

22 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 26.

23 31. jaanuari 2013. aasta kohtuotsus, McDonagh, C-12/11 EU:C:2013:43, punkt 34.

24 Kohtujuristi kursiiv.

25 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus, Wallentin-Hermann, C-549/07 EU:C:2008:771:XX, punktid 39–41. Kohtujuristi kursiiv. Vt ka 4. mai 2017. aasta kohtuotsus, Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punktid 28 ja 29 ning seal viidatud kohtupraktika.

26 4. mai 2017. aasta kohtuotsus, Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 30.

27 12. mai 2011. aasta kohtuotsus, Eglītis ja Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, punkt 27.

28 *Ibid*., punkt 28.

29 4. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, punkt 37.

49. Selles kontekstis on Euroopa Kohtul palutud kindlaks teha, kas etteteatamata streik on „erakorraline asjaolu“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, ja millised on tagajärjed, kui see on nii.

2. Esimesele küsimusele pakutav vastus

50. Eraldivõetuna on vastus esimesele küsimusele lihtne. Ühelt poolt on haiguspuhkustega seotud korraldused ettevõtja puhul, kes tegutseb tingimustes, kus tema töötajad on üldjuhul terved, eespool viidatud kohtupraktika põhjal lennuettevõtjate tavapärasele tegevusele omased küsimused ja selle ettevõtja kontrolli all. Teiselt poolt ei ole rohkearvuline puudumine pandeemia või muu rahvatervise hädaolukorra tõttu lennuettevõtjate tavapärasele tegevusele omane ja väljub selle ettevõtja tegeliku kontrolli alt. Esimene juhtum ei kuuluks määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 kohaste „erakorraliste asjaolude“ hulka, kuid teine juhtum kuuluks.

51. Nii kohtuasja toimiku kui ka kohtuistungil esitatud argumentide põhjal on siiski selge, et need ei ole põhikohtuasja faktilised asjaolud. Haiguspuhkuse ettekäändel on toimunud rohkearvuline puudumine etteteatamata streigi korraldamiseks. Seega kuigi esimesele küsimusele tuleb eraldivõetuna põhimõtteliselt vastata jaatavalt, ei piisa sellest põhikohtuasja vaidluse lahendamiseks, kuna selle faktilised asjaolud põhinevad etteteatamata streigil, mitte pandeemial või muul rahvatervise hädaolukorral. Just see on eelotsusetaotluse esitanud siseriikliku kohtu palutud suuniste tuum. [30]

52. Seetõttu teen ettepaneku vastata esimesele küsimusele järgmiselt:

„Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 kohaseks „erakorraliseks asjaoluks“ peetakse ainult tegutseva lennuettevõtja lendude teostamiseks vajalikest töötajatest olulise osa töölt puudumist tõelise haigestumise tõttu pandeemia või muu rahvatervise hädaolukorra tagajärjel. Kui suur peab sellistel asjaoludel olema töölt puudumise täpne määr, mille korral kujutab olukord endast „erakorralisi asjaolusid“, peab kindlaks tegema eelotsusetaotluse esitanud kohus, võttes nõuetekohaselt arvesse kõiki asjakohaseid faktilisi asjaolusid.“

3. Teisele küsimusele pakutav vastus

53. Oma teise küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas etteteatamata streik on määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 kohane „erakorraline asjaolu“. Kui vastus sellele küsimusele on jaatav, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kui suur peab olema töölt puudumiste määr, et tegemist oleks erakorraliste asjaoludega.

54. Nagu Euroopa Kohus on oma kohtupraktikas selgitanud, peab liidu õiguse sätte tõlgendamisel siiski arvestama mitte üksnes sätte sõnastust, vaid ka konteksti ning selle õigusaktiga taotletavaid eesmärke, mille osaks säte on. [31] Liidu õigusakti resolutsioon on põhjendava osaga lahutamatult seotud, mistõttu seda tõlgendades tuleb vajaduse korral arvesse võtta akti vastuvõtmiseni viinud kaalutlusi. [32]

55. Ühelt poolt on määruse nr 261/2004 põhjenduses 1 osutatud „reisijate kaitstuse kõrge taseme“ vajadusele, samal ajal kui selle määruse põhjenduses 2 on märgitud, et lennureisist mahajätmine ning lendude tühistamine põhjustab reisijatele tõsiseid raskusi ja ebamugavust.

30 Vt eespool punktid 28–35.

31 Vt nt 19. novembri 2009. aasta kohtuotsus, Sturgeon jt, C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 41 ja seal viidatud kohtupraktika.

32 *Ibid.*, punkt 42 ja seal viidatud kohtupraktika.

56. Teiselt poolt on määruse nr 261/2004 põhjenduses 14 märgitud, et 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.

57. Seega osutavad määruse nr 261/2004 eesmärgid sellele, et „streigid“ peaksid kuuluma „erakorraliste asjaolude“ mõiste alla. Seda toetab vähemalt tegevusvõimet mõjutavate oluliste tegurite puudumiste kontekstis eelkõige seoses etteteatamata streikidega eespool viidatud Euroopa Kohtu senine praktika, mis puudutab „erakorraliste asjaolude“ tõlgendamist. Kuna etteteatamata streik toimub väljaspool seaduse rangust, ei ole see lennuettevõtja tegeliku kontrolli all.[33] Seda toetavad ka määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 *travaux préparatoires*. Nende käigus muudeti mõiste „vääramatu jõud“ mõisteks „erakorralised asjaolud“. Vastavalt nõukogu avaldusele ühises seisukohas tehti see muudatus õigusselguse huvides.[34]

58. Pealegi ei ole etteteatamata streigid õigusriigi põhimõtet järgivas liidus asjaomase lennuettevõtjate tavapärasele tegevusele omased. Need ei sarnane millelegi, mis on lahutamatult seotud õhusõiduki töötamissüsteemiga ja sellest tulenevalt omane lennuettevõtja tavapärasele tegevusele. Lisaks olen seisukohal, et töötajatele võimalikust restruktureerimisest teatamine ei viinud etteteatamata streiki TUIfly kontrolli alla, kuna etteteatamata streik ei olnud selle tegevuse möödapääsmatu tagajärg.[35]

59. Seda arvestades on eelotsusetaotluse esitanud kohtule kõiki liidu õiguse asjakohaseid elemente hõlmava tarviliku vastuse andmiseks oluline korrata (vt eespool punktid 43–48), et Euroopa Kohtu praktika kohaselt ei piisa ainult „erakorraliste asjaolude“ olemasolust, et vabastada lennuettevõtja lennu tühistamise ja pikaajalise hilinemise korral kohustusest maksta hüvitist, mida ta peaks muidu määruse nr 261/2004 kohaselt maksma. Viidatud määruse artikli 5 lõikes 3 sätestatud vabastust kohaldatakse ainult erakorraliste asjaolude korral, mida ei oleks suudetud vältida isegi juhul, kui asjaomane lennuettevõtja oleks võtnud kõik vajalikud meetmed. Nagu selgitatud eespool punktides 43–48, peab TUIfly tõendama, et ta ei suutnud lennu tühistamiseni viinud erakorralist asjaolu vältida.[36]

60. Samuti on eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne teha kõigi asjakohaste faktiliste asjaolude põhjal kindlaks, kui suur peab etteteatamata streigi korral olema töölt puudumiste määr, et tegemist oleks määruse nr 261/2004 kohaste „erakorraliste asjaoludega“.

33 Komisjoni ettepanekus määruse nr 261/2004 kohta on osutatud erakorralistele asjaoludele, mille eest lennuettevõtja „ei vastuta“. Vt nt KOM(2001) 784 (lõplik), lk 6, punkt 20.

34 Kohtujurist Sharpstoni ettepanek kohtuasjas Kramme, C-396/06, EU:C:2007:555, punkt 50, milles viidatakse ühisele seisukohale ning 25. märtsi 2003. aasta teatisele Euroopa Parlamendile (SEC(2003) 361 (lõplik)), milles komisjon märkis, et hüvitamisega seotud tingimused 18. märtsi 2003. aasta ühises seisukohas (EÜ) nr 27/2003 (ELT 2003, C 125 E, lk 63) „seostaksid hüvitise tihedamalt tühistamisega põhjustatud raskuste ja ebamugavusega“.

35 Lisaks on järeldus, et etteteatamata streik on erakorraline asjaolu, kooskõlas hiljutise komisjoni ettepanekuga määruse nr 261/2004 muutmise kohta, milles on sätestatud mitteammendav loetelu asjaoludest, mida peetakse määruse kohaldamisel „erakorralisteks asjaoludeks“. See ettepanek hõlmab „tegutseva lennuettevõtja või põhiteenuste osutajate (näiteks lennujaama- ja aeronavigatsiooniteenuste osutajad) töötajatega seotud töövaidlusi“. Vt COM(2013) 130 (final), lisa 1 punkti 1 alapunkt vii, lk 30. Vt ka Euroopa Parlamendi 5. veebruari 2014. aasta seadusandliku resolutsiooni P7_TA(2014) 0092 lisa 1 punkti 1 alapunkt vii: „tegutseva lennuettevõtja või põhiteenuste osutajate (näiteks lennujaama- ja aeronavigatsiooniteenuste osutajad) töötajatega seotud **ettenägematud** töövaidlused“. Originaali rasvane kiri.

36 Selle suhtes kehtivad lähtuvalt tõhususe ja samaväärsuse põhimõttest siseriiklikud tõendamisnormid. Vt kohtujurist Sharpstoni ettepanek kohtuasjas Kramme, C-396/06, EU:C:2007:555, punktid 63–72.

61. Seetõttu teen ettepaneku vastata teisele küsimusele järgmiselt:

„Tegutseva lennuettevõtja lendude teostamiseks vajalikest töötajatest olulise osa spontaanset töölt puudumist tööõiguse ja kollektiivlepingute sätete alusel seadustamata töökatkestuse tõttu („etteteatamata streik“) peetakse vastavalt määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikele 3 „erakorraliseks asjaoluks“. Artikli 5 lõikes 3 sätestatud vabastust kohaldatakse siiski ainult nende erakorraliste asjaolude suhtes, mida ei oleks suudetud vältida isegi juhul, kui asjaomane lennuettevõtja oleks võtnud kõik vajalikud meetmed. Selle küsimuse peab otsustama eelotsusetaotluse esitanud kohus, samuti küsimuse, kui suur peab olema töölt puudumiste määr, et etteteatamata streigi käigus oleksid esinenud erakorralised asjaolud.“

4. Kolmandale küsimusele pakutav vastus

62. Amtsgericht Hannoveri (Hannoveri esimese astme kohus, Saksamaa) kolmas ja Amtsgericht Düsseldorfi (Düsseldorfi esimese astme kohus, Saksamaa) küsimus puudutavad sisuliselt erakorraliste asjaolude ja lendude tühistamise põhjusliku seose ulatust ning eelkõige seda, kas TUIfly otsus kogu lennuplaani muuta katkestas selle põhjusliku seose.

63. Määruse nr 261/2004 põhjenduse 15 kohaselt tuleks erakorralised asjaolud lugeda 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.[37]

64. Olen seisukohal, et vastus kolmandale küsimusele on kaetud Euroopa Kohtu hinnanguga kohtuasjas Finnair[38] (eespool punkt 48), mis näeb ette, et lennuettevõtjat, kes on sunnitud lennujaama töötajate streigi päevaks ette nähtud lennureisi tühistama ja kes teeb seejärel otsuse hilisemad lennud ümber korraldada, ei saa lugeda mingil moel selle streigiga seotuks nii, et see sunnib teda lennureisist maha jätma lennureisija, kes nõuetekohaselt ilmub lennule registreerimisele kaks päeva pärast asjaomase lennu tühistamist. Teisisõnu peavad erakorralised asjaolud olema esinenud lennu tühistamisel ja need ei laiene uutele lennuplaanidele, mis on koostatud erakorralisi asjaolusid arvestades. See on kooskõlas Euroopa Kohtu praktikas kindlaks määratud lennuettevõtjate kohustusega, mille kohaselt peab mõistlik lennuettevõtja oma vahendeid õigel ajal selliselt planeerima, et talle jääks teatud ajavaru, et lend saaks võimaluse korral toimuda, kui erakorralised asjaolud on ära langenud (vt eespool punkt 47).[39]

65. Seetõttu teen ettepaneku vastata kolmandale küsimusele järgmiselt:

„Erakorralised asjaolud pidid olenevalt olukorrast esinema tühistatud või hilinenud lennu enda puhul.“

5. Neljandale küsimusele pakutav vastus

66. Kui vastus teisele või kolmandale küsimusele on jaatav, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus oma neljanda küsimusega sisuliselt teada, kas välditavuse kriteerium, mis on seotud tõendamisega, et erakorralisi asjaolusid „ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed“, on seotud erakorraliste asjaoludega või puudutab pigem erakorraliste asjaolude esinemise tagajärgi.

37 Kohtujuristi kursiiv.

38 4. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604.

39 Vt selle kohta lisaks kohtujurist Boti ettepanek kohtuasjas Finnair, C-22/11, EU:C:2012:223, punktid 53, 54 ja 61.

67. Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikes 3 kasutatud sõnastust[40] „isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed“ võib tõlgendada viitena „tühistamisele“, mitte „erakorraliste asjaolude“ esinemisele, kuigi siduvat asesõna „mida“ võib selles suhtes pidada ebamääraseks. Nagu nähtub eespool punktis 45 esitatud kaldkirjas fraasist, on Euroopa Kohus juba sedastanud, et oluline on vältida, et erakorralised asjaolud, millega lennuettevõtja *silmitsi seisis, „viiksid lennu tühistamiseni*“.

68. Seega on „vajalikud meetmed“ seotud pigem erakorraliste asjaolude mõju kui esinemisega. Lennuettevõtja ei pruugi näiteks olla kohustatud võtma meetmeid vulkaanipurske vältimiseks, kuid samal ajal on lennuettevõtja kohustatud võtma sellise nähtusega silmitsi seismisel vajalikke meetmeid, et vältida lennu tühistamist. Sellised meetmed võivad näiteks hõlmata asjasse puutuvate lendude ümbersuunamist.

69. See tõlgendus on kooskõlas määruse nr 261/2004 põhjendusega 15, milles viidatakse erakorraliste asjaolude mõjule lennuettevõtjatele, ja viitega „mõistlike meetmete“ võtmisele „hilinemiste või tühistamiste vältimiseks“. See on kooskõlas ka viidatud määruse põhjenduses 1 kirjeldatud eesmärgiga tagada reisijate „kaitstuse kõrge tase“ ning määruse nr 261/2004 laiema kontekstiga.[41]

70. Seetõttu teen ettepaneku vastata neljandale küsimusele järgmiselt:

„Välditavuse kriteerium on seotud ainult erakorralise asjaolu esinemise mõjuga.“

VI. Ettepanek

71. Eelnevale tuginedes teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Amtsgericht Hannoveri (Hannoveri esimese astme kohus, Saksamaa) ja Amtsgericht Düsseldorfi (Düsseldorfi esimese astme kohus, Saksamaa) eelotsuse küsimustele järgmiselt:

1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrus (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 lõike 3 kohaseks „erakorraliseks asjaoluks“ peetakse ainult tegutseva lennuettevõtja lende teostavatest töötajatest olulise osa töölt puudumist tõelise haigestumise tõttu pandeemia või muu rahvatervise hädaolukorra tagajärjel. Kui suur peab sellistel asjaoludel olema töölt puudumise täpne määr, mille korral kujutab olukord endast „erakorralisi asjaolusid“, peab kindlaks tegema eelotsusetaotluse esitanud kohus, võttes nõuetekohaselt arvesse kõiki asjakohaseid faktilisi asjaolusid.

2. Tegutseva lennuettevõtja lende teostavatest töötajatest olulise osa spontaanset töölt puudumist tööõiguse ja kollektiivlepingute sätete alusel seadustamata töökatkestuse tõttu („etteteatamata streik“) peetakse vastavalt määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikele 3 „erakorraliseks asjaoluks“. Artikli 5 lõikes 3 sätestatud vabastust kohaldatakse siiski ainult nende erakorraliste asjaolude suhtes, mida ei oleks suudetud vältida isegi juhul, kui asjaomane lennuettevõtja oleks võtnud kõik vajalikud meetmed. Selle küsimuse peab otsustama eelotsusetaotluse esitanud kohus, samuti küsimuse, kui suur peab olema töölt puudumiste määr, et etteteatamata streigi käigus oleksid esinenud erakorralised asjaolud.

3. Erakorralised asjaolud pidid olenevalt olukorrast esinema tühistatud või hilinenud lennu enda puhul.

40 Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 suhtes kohaldatavate tõlgendamismeetodite kohta vt eespool punkt 54.

41 Vastupidine seisukoht, mis sõnastati kontekstis, milles kõne all olnud „erakorralised asjaolud“ olid seotud tehnilise rikkega, ja mis eelnes käesolevas ettepanekus viidatud kohtupraktikale, vt kohtujurist Sharpstoni ettepanek kohtuasjas Kramme, C-396/06, EU:C:2007:555, punktid 24–32.

4. Välditavuse kriteerium on seotud ainult erakorralise asjaolu esinemise mõjuga.