KOHTUJURISTI ETTEPANEK
ELEANOR SHARPSTON
esitatud 28. juunil 2011 [1]

1. Käesolevas kohtuasjas küsib Juzgado de lo Mercantil No 1 de Pontevedra (Pontevedra tsiviilkohus nr 1), kas „tühistamine" määruse nr 261/2004 [2] tähenduses hõlmab olukorda, kus lend tõuseb õhku, ent on sunnitud tehnilistel põhjustel pöörduma tagasi lähtelennujaama. Samuti palub see kohus juhiseid nimetatud määruse artiklis 12 oleva mõiste „lisahüvitis" tähenduse kohta.

Õiguslik taust

Montréali konventsioon

2. Euroopa Ühendus kirjutas rahvusvahelisele õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioonile (edaspidi „Montréali konventsioon") alla 9. detsembril 1999 ning ratifitseeris selle 5. aprillil 2001. [3]

3. Montréali konventsiooni kolmandas põhjenduses märgitakse, et rahvusvahelisel õhuveol on tähtis tagada tarbijate huvide kaitse ning et selleks tuleb kahju hüvitamise põhimõttest lähtudes maksta õiglast hüvitist.

4. Montréali konventsiooni artikkel 19 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

1 – Algkeel: inglise.

2 – 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 L 46, lk 1; ELT eriväljaanne 07/08, lk 10; edaspidi „määrus").

3 – Nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsus 2001/539/EÜ rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni (Montréali konventsioon) sõlmimise kohta Euroopa Ühenduse poolt (EÜT 2001, L 194, lk 38; ELT eriväljaanne 07/05, lk 491). Montréali konventsioon jõustus EL-i, Prantsusmaa ja Hispaania suhtes 28. juunil 2004 ning kehtib praegu kõikides liikmesriikides.

kahju vältimiseks või et temal, tema teenistujail või esindajail ei olnud võimalik asjakohaseid meetmeid võtta."

2. Lennureisist mahajätmine ning lendude tühistamine või pikaajaline hilinemine põhjustab reisijatele tõsiseid raskusi ja ebamugavust.

5. Määruse 2027/97,[4] artikli 3 lõike 1 kohaselt reguleerivad liidu lennuettevõtjate vastutust reisijate ja nende pagasi eest kõik seda vastutust käsitlevad Montréali konventsiooni sätted.

[…]

Määrus nr 261/2004

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. […]

6. Määrusel on muu hulgas järgmised põhjendused:

13. Reisijatel, kelle lennud on tühistatud, peaks olema võimalus saada piletite eest hüvitist või jätkata reisi muudetud marsruudil rahuldavatel tingimustel, ning nende eest tuleks piisavalt hoolitseda ajal, kui nad ootavad hilisemat lendu.

„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.

14. Montréali konventsiooni alusel tuleks lennuettevõtjate kohustusi piirata või nad nende täitmisest vabastada juhul, kui juhtumi põhjuseks on erakorralised asjaolud, mida ei oleks saanud vältida isegi

4 – Nõukogu 9. oktoobri 1997. aasta määrus (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta reisijate ja nende pagasi õhuveol (EÜT 1997, L 285, lk 1; ELT eriväljaanne 07/03, lk 489), muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. mai 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 889/2002 millega muudetakse nõukogu määrust (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta õnnetusjuhtumi puhul, (EÜT 2002, L 140, lk 2; ELT eriväljaanne 07/06).

siis, kui oleks võetud kõik sobivad meetmed. [...] […]”

7. Määruse artikli 1 lõike 1 kohaselt kehtestatakse määruses selles nimetatud tingimustel reisijate minimaalsed õigused järgmistes olukordades: a) reisijaid jäetakse vastu nende tahtmist lennureisist maha, b) lend tühistatakse või c) lend hilineb. Määruse artikli 3 lõike 1 punkti a kohaselt kohaldatakse seda määrust muu hulgas reisijate suhtes, kes lendavad välja liikmesriigi territooriumi lennujaamast.

8. Artikli 2 lõikes l on määratletud „tühistamine” kui „asjaolu, kui varem kavandatud lend [...] jääb ära”. [5]

9. Artikkel 5 kannab pealkirja „Tühistamine”. Artikli 5 lõike 1 punktides a ja b on ette nähtud, et reisijatele, kelle lend on tühistatud, peab tegutsev lennuettevõtja pakkuma abi vastavalt artiklile 8, artikli 9 lõike 1 punktile a ning artikli 9 lõikele 2. Lisaks on asjaomastel reisijatel õigus saada 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.

10. Artikli 5 lõike 1 punkti c kohaselt on reisijatel, kelle lend on tühistatud, samuti 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.” [Tsitaati on parandatud Euroopa Kohtus, kuna määruse eestikeelne versioon on ebatäpne.]

5 – Määratlus sisaldab ka tingimust „millele oli broneeritud vähemalt üks koht”. Ent käesolevas asjas ei ole tegemist olukorraga, kus lende oleks tühistatud enne ühegi koha broneerimist.

11. Artikli 5 lõige 3 on sõnastatud:

„Tegutsev lennuettevõtja ei ole kohustatud maksma hüvitist vastavalt artiklile 7, kui ta suudab tõendada, et tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed."

12. Artikli 7 „Õigus hüvitisele" lõigetes 1 ja 2 on sätestatud:

„1. 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.

Vahemaa määramisel võetakse aluseks lõppsihtkoht, kuhu reisija jõuab lennureisist mahajätmise või lennu tühistamise tõttu pärast kavandatud aega.

2. Kui reisijatele pakutakse vastavalt artiklile 8 võimalust jõuda sihtkohta asenduslennuga teist marsruuti pidi, nii et saabumisaeg ei ületa algselt broneeritud lennu kavandatud saabumisaega üle:

a) kahe tunni kuni 1 500 kilomeetri pikkuste lendude puhul; või

b) kolme tunni kõikide üle 1 500 kilomeetri pikkuste ühendusesiseste lendude ning kõikide muude 1 500–3 500 kilomeetri pikkuste lendude puhul; või

c) nelja tunni kõikide muude kui punktides a või b nimetatud lendude puhul,

võib tegutsev lennuettevõtja vähendada lõikes 1 ettenähtud hüvitist 50 %."

13. Artikkel 8 kannab pealkirja „Õigus tagasimaksmisele või teekonna muutmisele". Artiklile 8 tuginemise korral näeb selle lõige 1 ette, et reisijatele tuleb pakkuda võimalust valida järgmiste valikuvõimaluste vahel: a) kogu pileti ostuhinna tagasimaksmine ärajäänud reisi osa või osade puhul ning toimunud reisi osa või osade puhul, ning vajadusel koos esimesel võimalusel toimuva tagasilennuga esimesse väljumiskohta; b) esimesel võimalusel ja võrreldavatel reisitingimustel toimuv teekonna muutmine reisijate lõppsihtkohta; või c) selline teekonna muutmine hilisemal kuupäeval.

14. Artikli 8 lõike 3 kohaselt peavad lennuettevõtjad, kui nad pakuvad reisijale lendu mõnda teise sihtlinna või -piirkonna lennujaama, kandma reisija sõidukulud kõnealusest teisest lennujaamast ettetellitud lennu lennujaama või kokkuleppel reisijaga mõnda muusse lähedalasuvasse sihtkohta.

15. Artikkel 9 kannab pealkirja „ Õigus hoolitsusele". Kui osutatakse sellele artiklile, näeb selle artikli 9 lõige 1 ette, et reisijatele pakutakse (tasuta, ent tingimustel, mis erinevad sõltuvalt hilinemise kestvusest), a) sööki; b) hotellimajutust; ja c) transporti lennujaama ja reisija majutuskoha vahel. Lisaks tuleb reisijatele artikli 9 lõike 2 kohaselt võimaldada tasuta kaks telefonikõnet, teleksi- või faksiteadet või elektronkirja.

16. Artikkel 12 kannab pealkirja „Lisahüvitis". Artikli 12 lõige 1 sätestab:

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

Faktilised asjaolud, menetlus ja eelotsuseküsimused

17. Hagejad – María del Mar Pato Barreiro, Luis Ángel Rodríguez González ja nende nelja-aastane tütar Yaiza Pato Rodríguez, (perekond Pato Rodríguez); Manuel López Alonso, Aurora Sousa Rodríguez ja nende kuueaastane poeg Yago López Sousa, (perekond López Sousa) ning Rodrigo Manuel Puga Lueiro – olid ostnud reisi Air France'i lennule 5578 Pariisist (Charles de Gaulle) – Vigosse (Peinador) väljumisega 25. septembril 2008 kell 19.40.

18. Kavandatud lend startis ja mõni minut hiljem otsustas piloot tehnilise probleemi tõttu Charles de Gaulle'i lennujaama tagasi pöörduda.

19. Air France'i personal pakkus ainult Rodrigo Manuel Puga Lueirole abi või hotellikohta ööbimiseks. Ülejäänud hagejad magasid teises Charles de Gaulle'i lennujaama terminalis, kuna terminal, kust nende lend pidi väljuma, suleti kesköö.

20. Air France muutis perekond Pato Rodríguez'i teekonda, paigutades nad ümber Porto lennule, mis väljus Pariisi (Orly) lennujaamast 26. septembril kell 07.05. Nad jõudsid

Portost oma kodulinna Vigosse taksoga, mille sõidu hind oli 170 eurot.

21. Perekond López Sousa suunati ümber Pariis-Vigo lennule, mille kavandatud väljumine oli 26. septembril kell 19.40. Vahepealsel ajal ei saanud nad mingisugust abi.

22. Rodrigo Manuel Puga sai 26. septembri hommikul Pariisi-Bilbao-Vigo lennule.

23. Hagejad esitasid ühiselt Air France'i vastu eelotsusetaotluse esitanud kohtusse hagi, milles nad väidavad, et rikutud on nendega sõlmitud õhuveolepingut. Nad nõuavad määruse artikli 7 alusel hüvitist 250 eurot inimese kohta.

24. Perekond Pato Rodríguez nõuab lisaks 170 eurot taksosõidu kulude eest Porto lennujaamast Vigosse. Perekond López Sousa nõuab kulude katteks 20,50 eurot lennujaamas ostetud söögi eest ja lisaks 23,20 eurot koerahoidmise lisapäeva eest. Lõpuks nõuavad kõik hagejad lisaks 650 eurot mittevaralise kahju eest, välja arvatud R. M. Puga Lueiro, kes nõuab selle nõudena 300 eurot.

25. Eelotsusetaotluses märgib siseriiklik kohus, et tema menetletavas kohtuasjas tõusetuvad määruse tõlgendamise küsimused. Ta märgib, et pooled on mõiste „tühistamine" ulatuse tõlgendamise suhtes lahkarvamustel, mida ei saa lahendada asjaomasest õigusnormist lähtuvalt. Seetõttu on siseriiklik kohus esitanud Euroopa Kohtule järgmised küsimused:

„a. Kas [määruse] 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?"

b. Kas [määruse] artiklis 12 sätestatud mõistet „lisahüvitis" tuleb tõlgendada nii, et see võimaldab siseriiklikul kohtul lennu tühistamise korral määrata kahju hüvitamise, sealhulgas mittevaralise kahju hüvitamise õhuveolepingu täitmata jätmise eest vastavalt lepinguliste kohustuste täitmata jätmist käsitlevates siseriiklikes õigusnormides ja kohtupraktikas kehtestatud eeskirjadele, või kas, vastupidi, kõnealust hüvitist kohaldatakse ainult seoses reisijate kantud ja nõuetekohaselt tõendatud kuludega, mida lennuettevõtja ei ole piisavalt hüvitanud vastavalt [määruse] artiklite 8 ja 9 nõuetele, ilma et nendele artiklitele oleks tuginetud, või

lõpuks, kas need kaks lisahüvitise mõistet on omavahel kokkusobivad?"

26. Kirjalikke märkusi on esitanud põhikohtuasja hagejad, Itaalia, Poola ja Prantsusmaa valitsused, Ühendkuningriik ja komisjon. Air France esitas oma märkused pärast tähtaja möödumist, ent kui Euroopa Kohus need tagastas, ei nõudnud Air France oma seisukoha ärakuulamiseks kohtuistungi pidamist. Ükski teine menetlusosaline kohtuistungit ei nõudnud ja seda ka ei peetud.

Hinnang

Esimene küsimus

27. Eelotsusetaotluse esitanud kohus soovib määruse artikli 2 lõikes 1 sisalduva mõiste „tühistamine" selgitamist. Ta visandab kaks võimalust. Esiteks võib „tühistamine" tähendada „ainult lennu kavakohase väljumise ärajäämist". Teiseks võib see tähendada „mis tahes asjaolu, mille tõttu [...] lend on startinud, kuid ei jõua sihtkohta, sealhulgas tehniliste asjaolude sunnil lähtekoha lennujaama tagasi pöördumine".

28. Ent põhikohtuasjas käsitletav juhtum on konkreetselt selline, kus lend pidi tehnilistel põhjustel tagasi pöörduma lähtelennujaama, olles kestnud vaid mõne minuti. Seetõttu ma nõustun põhikohtuasja hagejatega, et küsimuseks, millele eelotsusetaotluse esitanud kohus vastust vajab, on see, kas selline konkreetne asjaolude kogum kujutab endast tühistamist määruse tähenduses. Käesoleval juhul ei ole vajalik ning oleks minu meelest ebamõistlik, kui Euroopa Kohus kaaluks teisi võimalikke olukordi, kus lend võib oma lähtelennujaamast plaanipäraselt lahkuda ent katkeda mõnes teises kohas peale sihtkoha. Püüdes anda kõikehõlmavat vastust jäetaks üks või mitu asjaolude kogumit tõenäoliselt kaalumata.

29. Lisaks ei ilmne eelotsusetaotluses esitatud faktilistest asjaoludest, et kõnealune lend oleks pärast lähtelennujaama tagasipöördumist mingil ajal uuesti startinud. Kõik hagejad jõudsid lõpuks oma sihtkohta teiste lendudega.[6] Seetõttu ei ole tarvis kaaluda, kas see, kui

6 – On selge, et 26. septembril 2008 kell 19.40 kavakohaselt väljuma pidanud ja ka väljunud lendu, millele perekond López Sousa paigutati, ei saa pidada samaks lennuks, mis pidi kavakohaselt väljuma ja ka väljus 25. septembril 2008 kell 19.40.

kõnealune lend oleks pärast hilinemist uuesti väljunud, oleks see võrdunud tühistamisega ning kui vastus on jaatav, siis kui pikk hilinemine oleks olnud selleks nõutav.

30. Lisaks ma nõustun komisjoniga, et otsustades, kas lend tühistati või mitte, ei puutu tagasipöördumise põhjus asjasse. Kui tühistamine toimus, siis võib põhjus olla asjakohane otsustamaks, kas selle „põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed" määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses, millisel juhul puudub kohustus maksta hüvitist. Põhjus ei ole asjakohane otsustamaks tühistamise kui sellise toimumise üle kas siis käesolevas asjas või mis tahes muus olukorras. Käesoleval juhul ei ole antud üksikasju lähtelennujaama tagasipöördumise asjaolude kohta ning ei ole küsitud, kas need asjaolud võisid olla „erakorralised" artikli 5 lõike 3 tähenduses.

31. Seetõttu ma leian, et esimest küsimust tuleks käsitleda ümbersõnastatult: kas määruse artikli 2 lõikes l määratletud mõiste „tühistamine" tähendab ainult lennu kavakohase väljumise ärajäämist või hõlmab see ka olukorda, kus lend pöördub lähtelennujaama tagasi ega välju enam?

32. Ma ei kõhkle selles osas vastamast, et lend loetakse tühistatuks määruse tähenduses, isegi kui see pärast kavakohast väljumist ei saabu oma ettenähtud sihtkohta, vaid pöördub lähtelennujaama tagasi ega välju enam.

33. Määruses puudub mõiste „lend" määratlus, kuid Euroopa Kohus on tõlgendanud seda mõistet nii, et „sisuliselt koosneb see ühest õhuveotoimingust, olles niiviisi selle veoliigi „ühikuks", mida teostab lennuettevõtja, kes määrab oma marsruudi".[7] Lennu põhiolemuseks on seega õhu kaudu reisijate ja nende pagasi vedamine lennujaamast A lennujaama B.[8]

34. Samas lennu „tühistamine" on määratletud. See tähendab „asjaolu, kui varem kavandatud lend jääb ära". See määratlus on objektiivne. See viitab lennu tegelikule ärajäämisele, mitte otsusele mitte lennata – ning veelgi vähem hetkele, millal selline otsus tehakse.

7 – 10. juuli 2008. aasta otsus kohtuasjas C-173/07: Emirates Airlines (EKL 2008, lk I-5237, punkt 40).

8 – On muidugi juhte, kus (tavalisel väike) ärilennuk viib reisijaid lühikestele ekskursioonidele näiteks nautima vaateid õhust või pakkumaks esimest lennukogemust ning kavatseb iseenesestmõistetavalt naasta lähtelennujaama. Sellised lennud ei ole seoses käesoleva kohtuasjaga mitte ainult asjakohatud, vaid on ka kaheldav, kas nad kuuluksid määruse kohaldamisalasse.

35. Mulle näib, et kui lend on kavandatud vedama reisijad ja nende pagasi A-st B-sse ning väljub A-st kavakohaselt ent pöördub siis A-sse tagasi ega välju enam, pannes lihtsalt oma reisijad ja nende pagasi lähtekohas maha, ei saa selle lennu kohta öelda, et see oleks toimunud. Ühtki osa „veoliigi ühikust", mille lennuettevõtja pidi teostama vastavalt oma kindlaksmääratud marsruudile, ei ole tegelikkuses teostatud. Midagi toimunud lennule olemuslikku ei ole saavutatud. Lennuettevõtja ei ole kedagi ega midagi kuhugi vedanud. Reisijad on samas olukorras nagu siis, kui nad oleksid jäänud ootesaali ilma lootuseta kavandatud lennule. Nende saamiseks B-sse tuleb leida teine võimalus, sest varem kavandatud lennuga nad sinna ei saa.

36. See kujutab endast minu meelest selgelt kõnealuse lennu „ärajäämist".

37. Ent Prantsusmaa valitsus ja Ühendkuningriik on esitanud vastuväiteid määruse mis tahes tõlgendusele, mille kohaselt saaks lendu pidada tühistatuks pärast selle väljumist.

38. Ühendkuningriik viitab esiteks kohtuotsuses Sturgeon [9] esitatud Euroopa Kohtu seisukohale, mille kohaselt „ei saa hilinenud lendu – sõltumata hilinemise kestusest, mis võis olla pikaajaline – pidada tühistatud lennuks, kui lend väljub vastavalt algselt kavandatud lennuplaanile". Ta järeldab, et kui lend väljub lennuettevõtja määratud algse lennuplaani kohaselt, ei saa seda kunagi pidada tühistatuks.

39. Ma ei leia, et sellist järeldust saaks teha. Tsiteeritud seisukoht puudutab hilinenud lende, mis väljuvad ning mis seejärel saabuvad oma sihtkohta kavandatud ajast hiljem. See ei puuduta katkestatud lende, mis pöörduvad oma lähtelennujaama tagasi nii, et tulemus ei erine lennust, mis kunagi ei välju.

40. Prantsusmaa valitsus viitab samuti kohtuotsusele Sturgeon, konkreetsemalt Euroopa Kohtu sedastusele, [10] et „on põhimõtteliselt võimalik järeldada, et lend on tühistatud, kui algselt kavandatud ja hilinev lend asendatakse teise lennuga, see tähendab, kui algsest lennuplaanist loobutakse". Prantsusmaa valitsus järeldab *a contrario*, et tühistamisega ei ole tegemist siis, kui algsest lennuplaanist ei loobuta.

9 – 19. novembri 2009. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-402/07 ja C-432/07: Sturgeon jt (EKL 2009, lk I-10923, punkt 34).

10 – Kohtuotsuse punkt 36.

41. Jällegi näib mulle, et selline järeldus ei ole põhjendatud. Nagu ma juba märkisin, puudutas kohtuotsus Sturgeon väidet, et lend oli lihtsalt hilinenud ja mitte tühistatud, ent käesoleval juhul ei ole sellist väidet esitatud. Lisaks ei tähenda ühelt poolt asjaolu, et on võimalik järeldada, et teatavatel asjaoludel on tegemist hilinemisega, seda, et teistel asjaoludel ei saa kunagi hilinemisega tegemist olla. Teiselt poolt näib, et vähemalt osade hagejate puhul asendati nende lend teise lennuga. Lisaks loobuti tegelikult kogu lennuplaanist, ainsaks erandiks väljumine. Marsruut ja sihtkohta saabumine (mis kahtlemata kuulub mis tahes õhuveotoimingu või selle ühiku olemusse) tühistati ja asendati lähtelennujaama tagasipöördumisega, mille tulemusel ei viidud ellu ühtegi tähendust omavat algse lennuplaani osa.

42. Ühendkuningriik väidab lisaks, et kolme tüüpi asjaoludest, millega seoses nähakse määruses ette miinimumtingimused, on lennureisist mahajätmise ja hilinemise puhul nende olemusest tulenevalt tegemist olukorraga enne õhkutõusmist. Seetõttu peab tema hinnangul ka tühistamise puhul olema tegemist olukorraga enne õhkutõusmist.

43. See näib mulle olevat loogiliselt eksijäreldus. Samamoodi võiks väita, et kui lennureisist mahajätmise ja tühistamise korral ei saa reisija lennata broneeritud kohaga lennul, siis hilinemise puhul on tegemist sama olukorraga – mis oleks mõttetu väide, sest hilinemise korral reisija ikkagi lendab lennul, millele ta oli koha broneerinud.

44. Seejärel püüab Ühendkuningriik näidata, et pelgalt varasema lennuplaani varieerimine – nagu lennuplaani muutmine või kõrvalekalle sihtkohast – ei kujuta endast selle lennu tühistamist ei tavatähenduses ega ka määruse artikli 2 lõike 1 määratluse kohaselt. Samuti esitab ta vastuväite, et kui mõistet „tühistamine" kohaldataks juhtudel, kus lend lihtsalt ei järgi oma planeeritud marsruuti ning läbib ainult osa vahemaast, oleks raske või võimatu kohaldada määruse artikli 7 lõikes 1 ette nähtud vahemaapõhist hüvitamist.

45. Ent ma olen juba esitanud oma seisukoha, et käesolev eelotsusetaotlus ei puuduta muid asjaolusid peale lihtsa ja ühese tagasipöördumise lähtelennujaama ilma muudesse sihtkohtadesse jõudmata ning Euroopa Kohus peaks piirduma oma otsuses nende asjaoludega. Järelikult ei ole Ühendkuningriigi

see väide käesolevas asjas otsustatavas küsimuses asjakohane.

46. Nii Prantsusmaa valitsus kui ka Ühendkuningriik esitavad veel mitu samalaadset väidet.

47. Esiteks rõhutavad nad, et määruse eesmärgiks on motiveerida lennuettevõtjaid teavitama reisijaid lennu tühistamisest võimalikult varakult enne lennu kavandatud väljumisaega [11] ning muuta lennuettevõtjate jaoks ebasoodsamaks lendude tühistamine pelgalt ärilistel põhjustel (näiteks juhtudel, kus ostetud piletite arv muudab lennu kahjumlikuks). [12] Kui lend on väljunud, siis ilmselt pole enam võimalik teavitada reisijaid „tühistamisest" enne plaanipärast väljumist ning samuti ei saa lennuettevõtjal enam olla ärilist põhjust lendu mitte jätkata. Seetõttu ei ole määruse eesmärgiga kooskõlas liigitada tühistamiseks kõik sündmused, mis toimuvad pärast lennu plaanipärast väljumist.

48. Olen nõus, et määruse eesmärkide hulka kuuluvad tühistamiste ebasoodsamaks muutmine ja neist eelneva teavitamise motiveerimine. Samuti on tõsi, et hüvitis tühistamise eest on põhjenduses 12 seotud sellega, et reisijaid eelnevalt ei teavitata, millega pole tegemist siis, kui lend tühistatakse pärast väljumist. Kui see oleks seoses tühistamistega ainuke eesmärk, oleks kahe valitsuse väidetel mõningane kaal. Ent määrusel on muid eesmärke – eelkõige tagada reisijate kaitstuse kõrge tase. [13] Näib olevat selge, et tühistamiste ebasoodsamaks muutmine ja neist eelneva teavitamise motiveerimine on lihtsalt üks vahenditest, mille abil saavutada esmane eesmärk – reisijate kaitstus. Teine selline vahend on hüvitis vahetult enne väljumist toimuva tühistamise eest ning ta ei ole sellel eesmärgil vähem kohane, kui tühistamine toimub pärast väljumist.

49. Kindlasti ei olnud põhikohtuasja hagejate poolt kogetud olukorraks käesoleval juhul lennureisist mahajätmine. Samuti – erinevalt

11 – Vt määruse põhjendus 12 koos artikli 5 lõike 1 punkti c sätetega, milles on ette nähtud, et tegutsev lennuettevõtja teavitab reisijaid tühistamistest ning väldib sellega kohustust hüvitist maksta, kui teatavad muud tingimused on täidetud.

12 – Vt komisjoni algset määruse seletuskirja, punkt 1, KOM(2001) 784 (lõplik), milles märgitakse: „Lennureisist mahajätmine ja lendude tühistamine ärilistel põhjustel tekitavad suurt pahameelt, mitte ainult seepärast, et nad põhjustavad tõsiseid hilinemisi ja rikuvad reisiplaane vaid ka seepärast, et nad kujutavad endast vedaja poolt endale võetud kohustuse rikkumist vedada reisijaid mõistliku aja jooksul."

13 – Vt eelkõige määruse põhjendused 1 ja 2 ning 10. jaanuari 2006. aasta otsus kohtuasjas C-344/04: IATA ja ELFAA (EKL 2006, lk I-403, punkt 69).

kohtuasjas Sturgeon käsitletud olukorrast – ei näi lennuettevõtja olevat väitnud, et tegemist oleks olnud hilinemisega. Kui see ei olnud ka tühistamine, valitseks reisijate kaitses märkimisväärne lünk. Lennuettevõtja võiks väita, et tal puudub igasugune määrusest tulenev vastutus ja ta ei pea isegi mitte pakkuma abi või hoolitsust (ning tõepoolest pakutigi käesoleva asja hagejatele väga vähe hoolitsust või abi). Selline silmapistev lünk oleks täielikus vastuolus eesmärgiga tagada reisijate kaitstuse kõrge tase. See tähendaks, et sellisesse olukorda sattunud reisijatel, ehkki nende olukord on tegelikult palju ebamugavam, oleks õigus vähem soodsale kohtlemisele mitte ainult võrreldes nendega, kelle lend tühistati enne väljumist, vaid ka võrreldes nendega, kelle lend mõne tunni hilines.

50. Kuna, nagu komisjon märgib, et viita miski määruses sellele, et „tühistamine" saab toimuda ainult enne lennu väljumist, ei saa minu meelest kõnealusele mõistele sellist piirangut omistada, kui see nii silmapaistvalt tühistaks määruse peamise eesmärgi.

51. Märgiksin siiski, et lennu tühistamine pärast selle väljumist oleks palju tõenäolisemalt põhjustatud erakorraliste asjaolude poolt määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses, kui tühistamine ajal, mis võimaldab reisijaid eelnevalt teavitada. Lennuettevõtja peaks seega maksma hüvitist pärast väljumist toimuva tühistamise eest ainult siis, kui selle põhjuseks on asjaolu, mida oleks võinud vältida, kui oleks võetud kõik mõistlikud meetmed. Ent kui põhjust oleks seega võinud vältida, tekiks sellest vastutus Montréali konventsiooni artikli 19 alusel ning vastavalt määruse artikli 12 lõikele 1 võib selle vastutuse alusel maksmisele kuuluvatest summadest maha arvata määruse artikli 5 lõike 1 punkti c ja artikli 7 alusel maksmisele kuuluva hüvitise.

52. Järgmiseks hoiatavad Prantsusmaa valitsus ja Ühendkuningriik riski eest, et kui lennuki tagasipöördumist lähtelennujaama peetaks selle lennu tühistamiseks, võiksid piloodid tunda survet tagasipöördumise asemel pigem lendu jätkata, et lennuettevõtja ei peaks määruse kohaselt hüvitist maksma. Selline surve võib ohustada lennuki turvalisust.

53. See väide ei näi usutav. Isegi kui lähtuda ebatõenäolisest eeldusest, et lennuettevõtja võib olla halastamatult ükskõikne oma reisijate turvalisuse suhtes, ei eelistaks ükski lennuettevõtja tõenäoliselt õnnetuse riski,

millega võivad kaasneda tohutud kahjusummad nii tema enda kahjude kui ka ohvritele makstava hüvitise näol, vajadusele maksta teatavat ent piiratud hüvitist vastavalt määrusele. Veelgi ebatõenäolisem on see, kui ohutusega seotud põhjustel pakilise tagasipöördumise põhjustaksid erakorralised asjaolud määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses (millega oleks eelduslikult tegemist, välja arvatud juhul, kui lennuettevõtja ei ole võtnud kõiki vajalikke meetmeid), vabastades lennuettevõtja seega vastutusest maksta hüvitist vastavalt artiklile 7. Ning isegi olenemata pilootide tegelikust kohustusest järgida rahvusvaheliselt kokku lepitud ohutusmenetlusi ja -nõudeid, näib mulle, et nad omistaksid suuremagi kaalu iseenda ning oma meeskonna ja reisijate ohutusele kui nende tööandjast lennuettevõtja ärilisele heaolule.

54. Lõpuks juhivad nimetatud kaks valitsust tähelepanu asjaolule, et isegi kui puudub õigus saada hüvitist määruse artikli 7 alusel, võivad reisijad sellistel juhtudel nagu käesolevas asjas ikkagi esitada nõudeid vastavalt Montréali konventsiooni artiklile 19.

55. See on tõepoolest nii. Ent ma ei näe, et sellel oleks mingi tähtsust seoses küsimusega, kas määruse kohaselt on õigus hüvitisele või mitte.

56. Seetõttu olen ma seisukohal, et määruse artikli 2 lõikes 1 määratletud mõiste „tühistamine" hõlmab juhtumeid, kus lend väljub ent pöördub seejärel tagasi lähtelennujaama ega välju enam.

Teine küsimus

57. Siseriikliku kohtu teine küsimus põhineb eeldusel, et tühistamise olemasolu on tuvastatud. Selles küsitakse milline mõju on mõiste „lisahüvitis" kasutamisel määruse artikli 12 lõikes 1, mis on teatavasti sõnastatud: „Käesoleva määruse kohaldamine ei piira reisijate õigusi lisahüvitisele. Käesoleva määruse alusel antud hüvitis võidakse sellisest lisahüvitisest maha arvata."

58. Seda arvestades küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus esiteks, kas siseriiklik kohus võib välja mõista kahjuhüvitise (sealhulgas

mittevaralise kahju hüvitise) õhuveolepingu täitmata jätmise eest vastavalt lepinguliste kohustuste täitmata jätmist käsitlevates siseriiklikes õigusnormides ja kohtupraktikas kehtestatud eeskirjadele. Või kas „lisahüvitis" on piiratud ainult reisijate kantud ja tõendatud kuludega, mida lennuettevõtja ei ole piisavalt hüvitanud vastavalt määruse artiklitele 8 ja 9, isegi kui nendele artiklitele ei ole sõnaselgelt tuginetud? Samuti küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus, kas need kaks mõiste „lisahüvitis" määratlust on omavahel kokkusobivad.

59. Selle küsimuse esimesele osale saab vastata lihtsalt. Artikli 12 lõikes 1 ei ole sätestatud piiranguid kahju liikidele, mille osas reisija võib nõude esitada. See küsimus tuleb otsustada siseriikliku õiguse alusel, mis peab omakorda arvesse võtma Montréali konventsiooni. Sellega seoses võib märkida, et Euroopa Kohus otsustas kohtuotsuses Walz,[14] et Montréali konventsioonis nimetatud „kahju" võib olla nii varaline kui mittevaraline.

14 – 6. mai 2010. aasta otsus kohtuasjas C-63/09 (EKL 2010, lk I-4239, punkt 29).

60. Selline vastus näib vastavat ka selle küsimuse teisele poolele. Asjaoluga, et määruse artikli 5 lõike 1 punkti c ja artikli 7 alusel tuleb maksta hüvitist, ei ole vastuolus see, kui reisija nõuab lisahüvitust kulude eest, mis tekkisid seetõttu, et lennuettevõtja ei täitnud oma artiklitest 8 ja 9 tulenevaid kohustusi. Ehkki sellise hüvitise võimalus ei ole sõnaselgelt sätestatud, on selge, et kohustus pakkuda hoolitsust ja abi oleks paljasõnaline, kui seda ei oleks võimalik tagada.

61. Ent siseriiklik kohus küsib ka seda, kas hüvitist kulude eest, mis tekkisid seetõttu, et lennuettevõtja ei täitnud oma artiklitest 8 ja 9 tulenevaid kohustusi, saab nõuda „isegi kui nendele artiklitele ei ole sõnaselgelt tuginetud". Ei ole selge, mida on sellega täpselt mõeldud. Hagejad on oma Euroopa Kohtule esitatud seisukohtades tsiteerinud lõike siseriiklikule kohtule esitatud hagist, millest nähtub, et nad tuginesid konkreetselt määrusega nõutud abipakkumise puudumisele ja viitasid sõnaselgelt määruse artiklile 9. Ent mis tahes probleeme siseriiklik menetlusõigus ka ei tekitaks, määruses endas ei ole kindlasti midagi, millega oleks vastuolus hüvitise väljamõistmine artiklites 8 ja 9 ette nähtud hoolitsuse ja abi pakkumata jätmise eest pelgalt seetõttu, et hageja neid sätteid sõneselgelt ei

nimeta. Siseriiklik õigusnorm, mis viiks sellise tulemuseni, oleks lubamatu niivõrd, kuivõrd sellega ei võimaldata hagejatel kasutada neile määrusega antud õigusi.

62. Teisest küljest on mõeldav, et siseriiklik kohus küsib, kas selleks, et selline nõue oleks vastuvõetav, peab hageja olema lennuettevõtjalt asjaomasel ajal palunud hoolitsust ja abi määruse artiklite 8 ja 9 alusel. Kui see on nii, siis on vastus eitav. Ehkki määruse artiklis 14 nõutakse lennuettevõtjailt reisijate teavitamist nende määrusest tulenevatest õigustest, ei tulene kohustus pakkuda hoolitsust ja abi mingil juhul sellest, kas reisija esitab sellekohase nõude. Artiklite 8 ja 9 sõnastus on selge: „pakutakse reisijatele […]".

63. On veel teinegi raskus, mis kaasneb määruse artikli 12 lõikes 1 kasutatud mõiste „lisahüvitis" tõlgendamisega selliselt, et see hõlmab hüvitist kulude eest, mis tekkisid, kuna lennuettevõtja ei täitnud oma artiklitest 8 või 9 tulenevaid kohustusi. Artikli 12 lõike 1 teise lause kohaselt võidakse „[k]äesoleva määruse alusel antud hüvitis" maha arvata mis tahes „lisahüvitisest". Kui määrusega ette nähtud hüvitist tõlgendada kitsalt nii, et see on ette nähtud ainult artikli 7 alusel, võib seda mõista nii, et selle hüvituse võib tasaarvestada hüvitisega, mis kuulub maksmisele, kui ei täideta kohustust pakkuda hoolitsust ja abi, kuna viimati nimetatud hüvitis ei ole iseenesest „käesoleva määruse alusel antud".

64. Selline tõlgendus oleks mõttetu. Kohustus maksta hüvitist vastavalt artiklile 7 ja kohustus pakkuda hoolitsust ja abi on samaaegsed ja kumulatiivsed. Lennuettevõtja ei saa vabaneda neist ühest, tasaarvestades selle teisega. Ent isegi kui seda tõlgendust järgida, siis näeb artikli 12 lõige 1 ette ainult seda, et määruse alusel antud hüvitis *võidakse* lisahüvitisest maha arvata. Kohustus maha arvata puudub ning pädev kohus peab alati otsustama, kas mahaarvamine on vastava kohtuasja asjaoludel õiglane. Käesoleva asja asjaoludel on ilmne, et see ei oleks õiglane.

Ettepanek

65. Eespool esitatud kaalutlustel teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Juzgado de lo Mercantil No 1 de Pontevedra küsimustele järgmiselt:

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 lõikes 1 määratletud mõiste „tühistamine" hõlmab juhtumeid, kus lend väljub, ent pöördub seejärel tagasi lähtelennujaama ega välju enam.

Määruse nr 261/2004 artikli 12 lõikes 1 kasutatud mõiste „lisahüvitis" hõlmab siseriiklike õigusnormide ja kohtupraktika alusel välja mõistetavat hüvitist kahju (sealhulgas mittevaralise kahju) eest, mis tekib õhuveolepingu rikkumisest tuleneva tühistamise tõttu.

Kui lennuettevõtja on rikkunud oma kohustusi, mis on tema suhtes kehtestatud määruse nr 261/2004 artiklitega 8 ja 9, võivad sellest mõjutatud reisijad nõuda hüvitist oma kõikide kulude ees, mis tekkisid kõnealuse rikkumise tõttu, olenemata sellest, kas nad nõudsid asjakohasel ajal nende kohustuste täitmist. Sellisest hüvitisest ei või maha arvata määruse artikli 7 alusel antud hüvitist.