Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (neljas koda)

11. juuni 2020*

Eelotsusetaotlus – Lennutransport – Määrus (EÜ) nr 261/2004 – Artikli 5 lõige 3 – Artikli 7 lõige 1 – Reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antav hüvitis – Kohustuste täitmisest vabastamine – Mõiste „erakorralised asjaolud“ – „Korda rikkuvad reisijad“ (*Unruly passengers*) – Õigus tugineda erakorralise asjaolu esinemisele lennu puhul, mida need asjaolud ei mõjutanud – Mõiste „vajalikud meetmed“

Kohtuasjas C-74/19,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Lissaboni piirkondlik kohus, Portugal) 21. jaanuari 2019. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 31. jaanuaril 2019, menetluses

LE

versus

Transportes Aéreos Portugueses SA,

EUROOPA KOHUS (neljas koda),

koosseisus: koja president M. Vilaras, kohtunikud S. Rodin, D. Šváby (ettekandja), K. Jürimäe ja N. Piçarra,

kohtujurist: P. Pikamäe,

kohtusekretär: vanemametnik M. Ferreira,

arvestades kirjalikku menetlust ja 5. detsembri 2019. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– Transportes Aéreos Portugueses SA, esindaja: *advogada* M. Riso,

– Portugali valitsus, esindajad: L. Inez Fernandes, P. Lacerda, P. Barros da Costa ja L. Guerreiro,

– Saksamaa valitsus, esindajad: J. Möller, M. Hellmann, U. Bartl ja A. Berg,

– Prantsuse valitsus, esindajad: A.-L. Desjonquères ja A. Ferrand,

– Austria valitsus, esindaja: G. Hesse, hiljem J. Schmoll,

* Kohtumenetluse keel: portugali.

– Poola valitsus, esindaja: B. Majczyna,

– Euroopa Komisjon, esindajad: B. Rechena ja N. Yerrell,

– Euroopa Lennundusohutusamet (EASA), esindajad: S. Rostren ja R. Sousa Uva,

olles 27. veebruari 2020. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus puudutab küsimust, kuidas tõlgendada 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 2004, L 46, lk 1; ELT eriväljaanne 07/08, lk 10; parandus ELT 2018, L 155, lk 35), artikli 5 lõiget 3.

2 Taotlus on esitatud LE ja lennuettevõtja Transportes Aéreos Portugueses SA (edaspidi „TAP“) vahelises kohtuvaidluses selle üle, et viimane keeldus maksmast hüvitist reisijale, kelle lend hilines pikaajaliselt.

Õiguslik raamistik

Rahvusvaheline õigus

Tokyo konventsioon

3 Konventsioon kuritegude ja mõningate teiste tegude kohta õhusõiduki pardal (*United Nations Treaty Series*, 704. kd, lk 219; edaspidi „Tokyo konventsioon“) sõlmiti Tokyos 14. septembril 1963 ja see jõustus 4. detsembril 1969.

4 Kõik liikmesriigid on selle konventsiooni lepinguosalised, kuid Euroopa Liit mitte.

5 Selle konventsiooni artikli 1 lõikes 1 on sätestatud:

„Käesolevat konventsiooni rakendatakse:

a) kriminaalkuritegude suhtes;

b) tegude suhtes, olenemata sellest, kas need on kuriteod või mitte, millised võivad ohustada või ohustavad õhusõiduki ohutust, tema pardal olevaid isikuid või vara, tegusid, millised rikuvad vajalikku korda ja distsipliini pardal.“

6 Konventsiooni artikli 6 lõikes 1 on ette nähtud:

„Kui õhusõiduki komandöril on alust oletada, et isik sooritas või valmistub sooritama õhusõiduki pardal kuritegu või tegu, mis on määratletud 1. artikli 1. lõikes, võib ta rakendada sellise isiku suhtes meetmeid, kaasa arvatud sunnivahendeid, millised on vajalikud:

a) õhusõiduki, temas olevate isikute ja vara ohutuse tagamiseks; või

b) pardal vajaliku korra ja distsipliini tagamiseks, või

c) võimaldamaks sellise isiku üleandmist kompetentsetele võimuorganitele või pardalt eemaldamiseks vastavalt käesoleva peatüki sätetele.“

7 Tokyo konventsiooni artiklit 6 muudeti pärast seda, kui 4. aprilli 2014. aasta Montréali protokoll, millega muudetakse konventsiooni kuritegude ja mõningate teiste tegude kohta õhusõiduki pardal, 1. jaanuaril 2020 jõustus. See muudatus ei ole põhikohtuasja asjaoludele siiski kohaldatav, vähemalt mitte *ratione temporis*.

EMP leping

8 2. mai 1992. aasta Euroopa Majanduspiirkonna lepingu (EÜT 1994, L 1, lk 3; ELT eriväljaanne 11/52, lk 3), muudetud Bulgaaria Vabariigi ja Rumeenia Euroopa Majanduspiirkonnas osalemise lepinguga (ELT 2007, L 221, lk 15) (edaspidi „EMP leping“), peatükis „Transport“ on artikli 47 lõikes 2 ette nähtud, et kõiki transpordiliike käsitlevad erisätted on esitatud EMP lepingu XIII lisas.

9 Selle lepingu artikli 126 lõige 1 on sõnastatud järgmiselt:

„Käesolevat lepingut kohaldatakse nende territooriumide suhtes, kus kohaldatakse Euroopa Majandusühenduse asutamislepingut nimetatud asutamislepingus sätestatud tingimustel, ja Islandi Vabariigi, Liechtensteini Vürstiriigi ja Norra Kuningriigi territooriumi suhtes.“

10 Nimetatud lepingu protokolli nr 1 punktis 8 „Viited territooriumile“ on sätestatud:

„Kui kõnealustes õigusaktides on viidatud „ühenduse“ või „ühisturu“ territooriumile, mõistetakse neid viiteid käesolevas lepingus viidetena lepingu artiklis 126 määratletud lepinguosaliste territooriumile.“

11 EMP lepingu XIII lisas „Transport – Artiklis 47 sätestatud loetelu“ on pealkirja all „Sissejuhatus“ märgitud:

„Kui käesolevas lisas nimetatud õigusaktid sisaldavad mõisteid või viitavad menetlustele, mis on omased ühenduse õiguskorrale, nagu:

– preambulid;

– ühenduse õigusaktide adressaadid;

– viited EÜ territooriumidele või keeltele;

– viited EÜ liikmesriikide, nende avalik-õiguslike isikute, ettevõtete või üksikisikute õigustele ja kohustustele üksteise suhtes, ja

– viited teavitamis- ja teatamiskorrale,

kohaldatakse protokolli nr 1 horisontaalsete kohanduste kohta, kui käesolevas lisas ei ole sätestatud teisiti.“

Liidu õigus

Määrus nr 261/2004

12 Määruse nr 261/2004 põhjendustes 1 ja 13–15 on märgitud:

„(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.

[…]

(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.

(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 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.“

13 Määruse nr 261/2004 artikli 3 lõikes 1 on ette nähtud:

„Käesolevat määrust kohaldatakse:

a) reisijate suhtes, kes lendavad välja asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumi lennujaamast;

b) reisijate suhtes, kes lendavad kolmanda riigi lennujaamast asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumi lennujaama, ning kui sellistele reisijatele ei ole antud hüvitust või makstud kompensatsiooni ning kui nad pole saanud abi selles kolmandas riigis, kui asjaomast lendu opereeriv lennuettevõtja on ühenduse ettevõtja.“

14 Selle määruse artiklis 5 on sätestatud:

„1. Lennu tühistamise korral:

[…]

c) on asjaomastel reisijatel õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt artiklile 7, […]

[…]

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.

[…]“.

15 Määruse artikli 7 „Õigus hüvitisele“ lõikes 1 on ette nähtud:

„Kui osutatakse käesolevale artiklile, saavad reisijad hüvitist kuni:

[…]

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

[…]“.

16 Määruse nr 261/2004 artikli 8 „Õigus tagasimaksmisele või teekonna muutmisele“ lõikes 1 on sätestatud:

„Kui osutatakse käesolevale artiklile, pakutakse reisijatele võimalust valida järgmiste valikuvõimaluste vahel:

a) – seitsme päeva jooksul kogu pileti ostuhinna tagasimaksmine artikli 7 lõikes 3 osutatud vahenditega ärajäänud reisi osa või osade puhul ning toimunud reisi osa või osade puhul, kui lennust ei ole reisija esialgse reisikava jaoks kasu, ning vajadusel koos,

– esimesel võimalusel toimuva tagasilennuga esimesse väljumiskohta;

b) esimesel võimalusel ja võrreldavatel reisitingimustel toimuv teekonna muutmine reisijate lõppsihtkohta; või

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

Määrus (EÜ) nr 216/2008

17 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määruse (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ (ELT 2008, L 79, lk 1), IV lisa „Artiklis 8 osutatud olulised nõuded lennutegevusele“ punktis 7.d on sätestatud:

„Hädaolukorras, mis seab ohtu õhusõiduki töö ja õhusõiduki ja/või pardal olevate isikute ohutuse, peab kapten võtma meetmed, mida ta ohutuse huvides vajalikuks peab. […]“.

18 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrusega (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (ELT 2018, L 212, lk 1), tunnistati määrus nr 216/2008 kehtetuks alates 11. septembrist 2018. Määrus 2018/1139 ei ole aga põhikohtuasja asjaoludele *ratione temporis* kohaldatav.

Määrus nr 965/2012

19 Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määruse (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT 2012, L 296, lk 1), muudetud komisjoni 14. augusti 2013. aasta määrusega (EL) nr 800/2013 (ELT 2013, L 227, lk 1) (edaspidi „määrus nr 965/2012"), IV lisa „Äriline lennutransport" punkti „CAT.GEN.MPA.105 Õhusõiduki kapteni vastutus" alapunktis a on sätestatud:

„Lisaks punkti CAT.GEN.MPA.100 nõuete täitmisele peab õhusõidukikapten tegema järgmist:

[…]

4) omama õigust saata pardalt maale kõik isikud või ükskõik milline osa lastist, kes/mis võivad kujutada potentsiaalset ohtu õhusõiduki või selles viibijate ohutusele;

5) ta ei luba vedada õhusõidukis isikut, kellel on ilmselt selline alkoholi- või narkojoove, mis tõenäoliselt ohustab õhusõidukit või õhusõidukis viibijaid;

[…]".

20 Selle lisa punkt „CAT.GEN.MPA.110 Õhusõidukikapteni õigused" on sõnastatud järgmiselt:

„Käitaja võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et kõik õhusõidukiga veetavad inimesed täidavad kapteni kõiki seaduslikke korraldusi, mida ta annab õhusõiduki ja selles viibivate isikute või vara ohutuse tagamiseks."

Määrus (EL) nr 376/2014

21 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta määruse (EL) nr 376/2014, mis käsitleb tsiviillennunduses toimunud juhtumitest teatamist ning juhtumite analüüsi ja järelmeid, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 996/2010 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/42/EÜ ja komisjoni määrused (EÜ) nr 1321/2007 ja (EÜ) nr 1330/2007 (ELT 2014, L 122, lk 18), artikli 2 punktis 7 on ette nähtud:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

[…]

7) „lennuohutust mõjutav juhtum" – ohutusega seotud mis tahes sündmus, mis ohustab või võib sellega mittetegelemise või eiramise korral ohustada õhusõidukit, selles olevaid isikuid või mis tahes muid isikuid ning mis hõlmab eelkõige lennuõnnetust ja tõsist lennuintsidenti".

22 Määruse nr 376/2014 artikli 4 lõike 1 punktis a on sätestatud:

„Lõikes 6 osutatud isikud teatavad käesoleva artikli kohaste juhtumitest kohustusliku teatamise süsteemide raames juhtumitest, mis võivad oluliselt ohustada lennundusohutust ja mis kuuluvad järgmistesse kategooriatesse:

a) lennuohutust mõjutavad juhtumid, mis on seotud õhusõiduki käitamisega, nagu näiteks:
   i) kokkupõrkejuhtumid;
   ii) stardi- ja maandumisjuhtumid;
   iii) kütusega seonduvad juhtumid;
   iv) lennu ajal esinevad juhtumid;

v) sidepidamisega seonduvad juhtumid;
vi) vigastuste ja hädaolukordadega ning muude kriitiliste olukordadega seonduvad juhtumid;
vii) meeskonna töövõime kaotusega seonduvad ja muud meeskonnaga seonduvad juhtumid;
viii) ilmatingimustega või julgestusega seonduvad juhtumid“.

Rakendusmäärus (EL) 2015/1018

23 Komisjoni 29. juuni 2015. aasta rakendusmääruse (EL) 2015/1018, millega kehtestatakse tsiviillennunduse selliste juhtumiliikide loetelu, millest vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 376/2014 tuleb kohustuslikus korras teatada (ELT 2015, L 163, lk 1), artiklis 1 on sätestatud:

„Käesoleva määruse I–V lisas on sätestatud selliste juhtumiliikide üksikasjalik loetelu, millele tuleb osutada juhtumitest teatamisel kohustusliku teatamise süsteemide kaudu vastavalt määruse [nr 376/2014] artikli 4 lõikele 1.“

24 Rakendusmääruse 2015/1018 I lisa punkti 6 alapunktis 2 on määruse nr 376/2014 artikli 4 lõikes 1 nimetatud turvalisusega seotud juhtumina nimetatud „[r]askused joobes, vägivaldsete või allumatute reisijate vaigistamisel“.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

25 LE broneeris TAP-lt lennu Fortalezast (Brasiilia) Oslosse (Norra) ümberistumisega Lissabonis (Portugal).

26 Lend toimus 21. ja 22. augustil 2017 ning saabus Oslosse ligi 24-tunnise hilinemisega. Selle hilinemise põhjustas asjaolu, et LE ei saanud minna ümberistumisega lennu teisele lennule Lissabonist Oslosse, kuna esimene lend saabus Fortalezast Lissaboni hilinemisega. Viimasena nimetatud hilinemise tingis asjaolu, et seda lendu teostav lennuk tuli selle eelneval, Lissabonist Fortalezasse suundunud lennul suunata ümber Las Palmasesse (Hispaania), et tõsta pardalt maha korda rikkuv reisija, kes oli üht reisijat hammustanud ning teisi reisijaid ja salongitöötajaid rünnanud. LE viidi seega sihtkohta Oslosse päev hiljem järgmise TAP teostatud lennuga.

27 Selle enam kui kolmetunnise hilinemise tõttu nõudis LE, et TAP maksaks talle 600 eurot hüvitist, mis on ette nähtud määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktis koostoimes selle määruse artikli 7 lõike 1 punktiga a, nagu neid on tõlgendanud Euroopa Kohus.

28 Kuna TAP keeldus selle hüvitise maksmisest põhjusel, et vaidlusaluse pikaajalise hilinemise tingis erakorraline asjaolu ja teise lennuki saatmine ei oleks võimaldanud seda hilinemist vältida, esitas LE hagi Tribunal Judicial da Comarca de Lisboale (Lissaboni piirkondlik kohus, Portugal).

29 Eelotsusetaotluse esitanud kohtul on kahtlusi seoses nimetatud hilinemise põhjustanud asjaolude õigusliku kvalifikatsiooniga, seoses küsimusega, kas tegutsev lennuettevõtja võib tugineda niisugusele asjaolule, kui see asjaolu puudutas küll asjaomast lendu teostanud lennukit, kuid mõjutas sellele vahetult eelnenud lendu, ning seoses sellega, kas lennuettevõtja rakendatud meetmed olid mõistlikud.

30 Neil asjaoludel otsustas Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Lissaboni piirkondlik kohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas asjaolu, et lennu ajal reisija hammustab kaasreisijaid ja ründab teda rahustada püüdnud salongipersonali, mis kapteni hinnangul õigustab lennu ümbersuunamist lähimasse lennujaama, et kõnealune reisija ja tema pagas lennuki pardalt maha tõsta, põhjustades seega nimetatud lennu hilinemise sihtkohta saabumisel, kuulub määruse nr 261/2004 põhjenduses 14 nimetatud mõiste „erakorralised asjaolud“ alla?

2. Kas sama lennukiga teostatud tagasilennule vahetult eelneval kohalelennul aset leidnud „erakorraline asjaolu“ on asjakohane selleks, et vabastada lennuettevõtja vastutusest seoses lennuki õhkutõusu hilinemisega sellel tagasilennul, millel viibis hüvitist nõudev reisija (käesoleva kohtasja hageja)?

3. Kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses on lennuettevõtja (käesoleva kohtuasja kostja) läbi viidud analüüs, milles jõuti järeldusele, et teise lennuki saatmine ei võimalda juba tekkinud hilinemist vältida, ja seega transiitreisija (käesoleva kohtuasja hageja) suunamine järgmiseks päevaks kavandatud lennule, kuna lennuettevõtja teeb reisija lõppsihtkohta ainult ühe lennu päevas, käsitatav lennuettevõtja tegevusena, mille käigus on võetud kõik vajalikud meetmed, isegi kui sellest hoolimata ei olnud võimalik hilinemist vältida?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Sissejuhatav märkus

31 Vastavalt määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punktile b kohaldatakse seda määrust eelkõige reisijate suhtes, kes lendavad kolmanda riigi lennujaamast EL toimimise lepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumi lennujaama, ning kui sellistele reisijatele ei ole antud hüvitist või makstud kompensatsiooni ning kui nad pole saanud abi selles kolmandas riigis, kui asjaomast lendu teostav lennuettevõtja on ühenduse ettevõtja.

32 Samas, kui kohaldada EMP lepingu artikli 47 lõiget 2 koostoimes selle lepingu artikli 126 lõikega 1, selle lepingu protokolli nr 1 punktiga 8 ja XIII lisaga, on määrus nr 261/2004 selles ette nähtud tingimustel kohaldatav Norra territooriumil asuvast lennujaamast väljuvatele ja sinna suunduvatele lendudele.

33 Sellest tulenevalt ja kuivõrd Euroopa Kohtu menetluse käigus ei ole üldse viidatud sellele, et asjaomane reisija sai Brasiilias hüvitist või kompensatsiooni ja abi – asjaolu, mida eelotsusetaotluse esitanud kohus peab siiski kontrollima –, jääb ümberistumisega lend, mida ühenduse lennuettevõtja – käesoleval juhul TAP – teostas Fortalezast lõppsihtkohta Oslosse, määruse nr 261/2004 kohaldamisalasse.

Esimene küsimus

34 Oma esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 koostoimes selle määruse põhjendusega 14 tuleb tõlgendada nii, et reisija häiriv käitumine, mille tõttu õhusõiduki kapten suunab asjaomase lennu ümber sihtlennujaamast erinevasse lennujaama, et see reisija ja tema pagas pardalt maha tõsta, kuulub selle sätte tähenduses mõiste „erakorralised asjaolud“ alla.

35 Olgu märgitud, et lennu tühistamise või pikaajalise ehk kolm või rohkem tundi hilinemise puhuks on liidu seadusandja soovinud panna lennuettevõtjatele kohustused, mis on kehtestatud määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikes 1 (4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 18).

36 Selle määruse põhjenduste 14 ja 15 ning artikli 5 lõike 3 kohaselt, nii nagu Euroopa Kohus neid tõlgendab, on lennuettevõtja vabastatud kohustusest maksta reisijatele hüvitist vastavalt määruse nr 261/2004 artiklile 7, kui ta suudab tõendada, et lennu tühistamise või kolm või rohkem tundi hilisema saabumise põhjustasid „erakorralised asjaolud“, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed, ning niisuguse asjaolu esinemisel tõendada, et ta oli kogu tema käsutuses olevat personali või seadmeid ja rahalisi vahendeid kasutades võtnud olukorrale vastavad meetmed, vältimaks seda, et asjaolud viiksid asjaomase lennu tühistamise või pikaajalise hilinemiseni, nõudmata temalt siiski seda, et ta teeks oma ettevõtte suutlikkuse seisukohast asjakohasel hetkel vastuvõetamatuid ohverdusi (4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 19).

37 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt võib määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses „erakorralisteks asjaoludeks“ pidada sündmusi, mis oma olemuselt või põhjuselt ei ole asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omased ja väljuvad tema tegeliku kontrolli alt, kusjuures need kaks tingimust on kumulatiivsed (4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 20, ja 12. märtsi 2020. aasta kohtuotsus Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, punkt 38).

38 Nimetatud määruse põhjenduse 14 kohaselt võivad sellised asjaolud eelkõige esineda turvalisuse ohustamise korral (22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 21).

39 Vaidlust ei ole aga selles, et reisija häiriv käitumine, mille tõttu õhusõiduki kapten – kes Tokyo konventsiooni artikli 6 ja määruse nr 216/2008 IV lisa punkti 7.d kohaselt peab ohutuse huvides võtma kõik vajalikud meetmed – suunab asjaomase lennu ümber sihtlennujaamast erinevasse lennujaama, et see reisija ja tema pagas pardalt maha tõsta, seab tõesti ohtu selle lennu turvalisuse.

40 Sellega seoses tuleb tõdeda, et nagu ilmneb ka määruse nr 376/2014 artikli 4 lõike 1 punktist a koostoimes selle määruse artikli 2 punktiga 7, rakendusmääruse 2015/1018 artikliga 1 ja selle määruse I lisa 6. jaotise punktiga 2, on liidu seadusandja märkinud, et raskused joobes, vägivaldsete või allumatute reisijate vaigistamisel võivad lennundusohutust oluliselt ohustada ning seetõttu tuleb neist teatada määruse nr 376/2014 artikli 4 lõikes 1 ette nähtud juhtumitest kohustusliku teatamise süsteemide raames.

41 Lisaks sellele ei ole käitumine, mis on niivõrd häiriv, et õhusõiduki kapten suunab selle tõttu asjaomase lennu ümber, esiteks omane asjaomase tegutseva lennuettevõtja tavapärasele tegevusele.

42 Nimelt, isegi kui reisijate õhuvedu on nimetatud vedaja põhiülesanne ja see paneb viimasele kohustuse hallata tema poolt veetavate reisijate käitumist, ei saa siiski niisugust käitumist, nagu põhikohtuasjas arutlusel, käsitada käitumisena, mida võib oodata reisijalt, kes lisaks kõigi korralduste täitmisele, mida õhusõiduki kapten annab lennuki pardal ohutuse tagamiseks vastavalt määruse nr 965/2012 IV lisa punktile „CAT.GEN.MPA.110. Õhusõiduki kapteni õigused“, peab hoolitsema ka selle eest, et ta ise ei seaks ohtu teda asjaomase tegutseva lennuettevõtjaga siduva veolepingu nõuetekohast täitmist.

43 Teiseks ei ole niisugune käitumine üldjuhul asjaomase tegutseva lennuettevõtja poolt kontrollitav, kuna esiteks tuleneb see reisijast, kelle käitumine ja reaktsioonid meeskonnaliikmete korraldustele ei ole üldjuhul prognoositavad, ning teiseks on õhusõiduki pardal nii kapteni kui ka meekonna käsutuses üksnes piiratud vahendid niisuguste reisijate ohjamiseks.

44 Sellega seoses tuleb toonitada, et määruse nr 965/2012 IV lisa punkti „CAT.GEN.MPA.105. Õhusõiduki kapteni vastutus“ alapunkti a kohaselt õhusõiduki kapteni poolt sellise käitumise peale võetud otsus suunata õhusõiduk ümber, et nimetatud reisija ja tema pagas pardalt maha tõsta, oli tehtud tulenevalt määruse nr 216/2008 artiklis 8 ja IV lisa punktis 7.d õhusõiduki kaptenile kehtestatud kohustusest võtta kõik meetmed, mida ta ohutuse huvides vajalikuks peab.

45 Siiski on see teisiti juhul, kui selgub – ja seda peab kontrollima eelotsusetaotluse esitanud kohus –, et asjaomane tegutsev lennuettevõtja on aidanud asjaomase reisija häirivale käitumisele kaasa või kui see vedaja võis niisugust käitumist ette näha ja võtta asjakohased meetmed hetkel, kui ta sai seda teha ilma suuremate tagajärgedeta asjaomase lennu kulgemisele, tuginedes niisuguse käitumise ohumärkidele.

46 Viimasega seoses võib see – nagu osutasid kohtujurist oma ettepaneku punktis 51, Prantsuse ja Austria valitsus ning Euroopa Komisjon – just nii olla, kui tegutsev lennuettevõtja võtab lennuki pardale reisija, kellel esinevad käitumishäired kas juba enne või siis lennukisse mineku ajal, ning seda samas, kui määruse nr 965/2012 VI lisa punkti „NCC.GEN.106. Õhusõiduki kapteni kohustused ja volitused“ alapunkti b kohaselt on õhusõiduki kaptenil õigus keelduda pardale võtmast või eemaldada pardalt kõiki isikuid või ükskõik millist osa pagasist või lastist, kes/mis võivad potentsiaalselt ohustada õhusõidukit või selles viibijaid.

47 Niisugusel juhul oleks reisija häiriv käitumine – kuigi see ei ole omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele – olnud nimetatud lennuettevõtja poolt ikkagi ohjatav, mis välistab selle, et niisugust käitumist saaks pidada „erakorraliseks asjaoluks“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses.

48 Eeltoodust lähtudes tuleb esimesele küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 koostoimes selle määruse põhjendusega 14 tuleb tõlgendada nii, et reisija häiriv käitumine, mille tõttu õhusõiduki kapten suunab asjaomase lennu ümber sihtlennujaamast erinevasse lennujaama, et see reisija ja tema pagas pardalt maha tõsta, kuulub selle sätte tähenduses mõiste „erakorralised asjaolud“ alla, tingimusel, et tegutsev lennuettevõtja ei ole aidanud sellele käitumisele kaasa ega ole jätnud niisuguse käitumise ohumärkidest lähtudes võtmata asjakohaseid meetmeid, ning seda peab kontrollima eelotsusetaotluse esitanud kohus.

Teine küsimus

49 Oma teise küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 koostoimes selle määruse põhjendusega 14 tuleb tõlgendada nii, et vabanemaks oma kohustusest maksta reisijatele lennu pikaajalise hilinemise või tühistamise eest hüvitist, võib tegutsev lennuettevõtja tugineda „erakorralistele asjaoludele“, mis mõjutasid mitte seda lendu, mis tühistati või hilines, vaid selle lennuettevõtja enda poolt sama lennukiga teostatud eelnevat lendu.

50 Nagu ka käesoleva kohtuotsuse punktis 36 on märgitud, võib lennuettevõtja vabaneda oma kohustustest maksta reisijatele hüvitist vastavalt määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikele 1 ja artiklile 7, kui ta suudab eelkõige tõendada, et asjaomase lennu tühistamise või pikaajalise hilinemise põhjustasid „erakorralised asjaolud“.

51 Sellega seoses olgu esiteks märgitud, et ei määruse nr 261/2004 põhjendused 14 ja 15 ega selle määruse artikli 5 lõige 3 ei piira tegutseva lennuettevõtja õigust tugineda „erakorralisele asjaolule“ ainult nende juhtudega, kus see asjaolu puudutas hilinenud või tühistatud lendu, jättes välja need juhud, mil nimetatud asjaolu mõjutas sama lennukiga teostatud eelnevat lendu.

52 Teiseks eeldab lennureisijate ja lennuettevõtjate huvide kaalumine, mis eelnes määruse nr 261/2004 vastuvõtmisele (19. novembri 2009. aasta kohtuotsus Sturgeon jt, C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 67, ning 23. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus Nelson jt, C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, punkt 39), et arvesse võetakse lennuettevõtjate poolt õhusõidukite käitamise üksikasju ja täpsemalt käesolevas menetluses osalenud huvitatud isikute viidatud asjaolu, et vähemalt teatava kategooria lendude puhul võib üks õhusõiduk sama päeva jooksul teostada mitu järjestikust lendu, mis tähendab, et kõik varasemal lennul õhusõidukit puudutanud erakorralised asjaolud mõjutavad ühte või mitut sellele lennule järgnevat lendu.

53 Seetõttu peab tegutsev lennuettevõtja, vabanemaks oma kohustusest maksta reisijatele lennu pikaajalise hilinemise või tühistamise eest hüvitist, saama tugineda „erakorralisele asjaolule“, mis mõjutas tema enda poolt sama õhusõidukiga teostatud eelnevat lendu.

54 Samas, ja võttes lisaks määruse nr 261/2004 põhjenduses 1 nimetatud reisijate kaitstuse kõrge taseme tagamise eesmärgile arvesse ka selle määruse artikli 5 lõike 3 sõnastust, eeldab niisugusele erakorralisele asjaolule tuginemine seda, et eelnevat lendu mõjutanud asjaolu ja järgnenud lennu hilinemise või tühistamise vahel esineb otsene põhjuslik seos, ning seda peab kontrollima eelotsusetaotluse esitanud kohus, lähtudes tema käsutuses olevatest tõenditest ja võttes eelkõige arvesse asjaomase õhusõiduki käitamise üksikasju.

55 Eeltoodust lähtudes tuleb teisele küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 koostoimes selle määruse põhjendusega 14 tuleb tõlgendada nii, et vabanemaks oma kohustusest maksta reisijatele lennu pikaajalise hilinemise või tühistamise eest hüvitist, võib tegutsev lennuettevõtja tugineda „erakorralisele asjaolule“, mis mõjutas selle lennuettevõtja enda poolt sama lennukiga teostatud eelnevat lendu, tingimusel, et selle asjaolu ja järgnenud lennu hilinemise või tühistamise vahel esineb otsene põhjuslik seos, ning seda peab kontrollima eelotsusetaotluse esitanud kohus, võttes eelkõige arvesse seda, kuidas asjaomane tegutsev lennuettevõtja kõnealust õhusõidukit käitab.

Kolmas küsimus

56 Oma kolmanda küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 koostoimes selle määruse põhjendusega 14 tuleb tõlgendada nii, et see, kui reisijat vedanud õhusõidukit mõjutanud erakorralise asjaolu tõttu muudab lennuettevõtja selle reisija teekonda, kasutades selleks tema enda teostatud lendu, mille tulemusel jõuab reisija kohale esialgu kavandatust päev hiljem, on „vajalik meede“, mis vabastab kõnealuse vedaja selle määruse artikli 5 lõike 1 punktis c ja artikli 7 lõikes 1 ette nähtud hüvitise maksmise kohustusest.

57 Nagu käesoleva kohtuotsuse punktis 36 on märgitud, on tegutsev lennuettevõtja erakorralise asjaolu esinemisel vabastatud määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktis c ja artikli 7 lõikes 1 ette nähtud hüvitise maksmise kohustusest üksnes juhul, kui ta suudab tõendada, et ta oli kogu tema käsutuses olevat personali või seadmeid ja rahalisi vahendeid kasutades võtnud olukorrale vastavad meetmed, vältimaks seda, et see asjaolu viiks asjaomase lennu tühistamise või pikaajalise hilinemiseni, nõudmata temalt siiski seda, et ta teeks oma ettevõtte suutlikkuse seisukohast asjakohasel hetkel vastuvõetamatuid ohverdusi.

58 Sellest tuleneb vastavalt määruse nr 261/2004 põhjenduses 1 viidatud eesmärgile tagada reisijate kaitstuse kõrge tase ning selle määruse põhjendustes 12 ja 13 ning artikli 8 lõikes 1 ette nähtud nõudele muuta lennu tühistamisest või pikaajalise hilinemisest mõjutatud reisijate teekonda mõistlikult, rahuldavatel tingimustel ja esimesel võimalusel, et erakorralise asjaolu esinemisel ei või lennuettevõtja, kes soovib vabaneda reisijatele nimetatud määruse artikli 5 lõike 1 punktis c ja artiklis 7 ette nähtud hüvitise maksmise kohustusest, võttes eelmises punktis viidatud vajalikud

meetmed, üldjuhul piirduda sellega, et pakub asjaomastele reisijatele teekonna muutmist nende lõppsihtkohta järgmise tema enda teostatud lennuga, mis saabub sihtkohta nende saabumiseks esialgu kavandatust päev hiljem.

59 Hoolsus, mida sellelt lennuettevõtjalt nõutakse, et ta saaks vabaneda hüvitise maksmise kohustusest, eeldab nimelt seda, et ta rakendab kõiki enda käsutuses olevaid vahendeid, et tagada teekonna muutmine mõistlikult, rahuldavatel tingimustel ja esimesel võimalusel, mille hulka kuulub ka see, et otsitakse teisi otse- või vahemaandumisega lende, mida võivad teostada teised lennuettevõtjad, kes kuuluvad samasse lennundusallianssi või mitte, ja mis saabuvad varem kui asjaomase lennuettevõtja järgmine lend.

60 Niisiis, üksnes juhul, kui ei ole ühtegi vaba kohta mõnel teisel otse- või vahemaandumisega lennul, mis võimaldaks asjaomasel reisijal jõuda oma lõppsihtkohta varem kui asjaomase lennuettevõtja järgmine lend, või kui niisugune teekonna muutmine nõuab sellelt lennuettevõtjalt oma ettevõtte suutlikkuse seisukohast asjakohasel hetkel vastuvõetamatuid ohverdusi, saab järeldada, et nimetatud lennuettevõtja on rakendanud kõiki enda käsutuses olevaid meetmeid, kui ta muutis asjaomase reisija teekonda, suunates reisija tema enda poolt teostatud järgmisele lennule.

61 Seega tuleb kolmandale küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 koostoimes selle määruse põhjendusega 14 tuleb tõlgendada nii, et see, kui reisijat vedanud õhusõidukit mõjutanud erakorralise asjaolu tõttu muudab lennuettevõtja selle reisija teekonda, kasutades selleks tema enda teostatud lendu, mille tulemusel jõuab reisija kohale esialgu kavandatust päev hiljem, ei ole „vajalik meede“, mis vabastab kõnealuse vedaja selle määruse artikli 5 lõike 1 punktis c ja artikli 7 lõikes 1 ette nähtud hüvitise maksmise kohustusest, tingimusel, et ei ole ühtegi teist võimalust muuta teekonda kas otse- või vahemaandumisega lennuga, mida teostab ta ise või mõni teine lennuettevõtja ja mis saabub varem kui asjaomase lennuettevõtja järgmine lend, või kui niisugune teekonna muutmine nõuaks viimaselt oma ettevõtte suutlikkuse seisukohast asjakohasel hetkel vastuvõetamatuid ohverdusi, ning seda peab hindama eelotsusetaotluse esitanud kohus.

Kohtukulud

62 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade 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 koostoimes selle määruse põhjendusega 14 tuleb tõlgendada nii, et reisija häiriv käitumine, mille tõttu õhusõiduki kapten suunab asjaomase lennu ümber sihtlennujaamast erinevasse lennujaama, et see reisija ja tema pagas pardalt maha tõsta, kuulub selle sätte tähenduses mõiste „erakorralised asjaolud“ alla, tingimusel, et tegutsev lennuettevõtja ei ole aidanud sellele käitumisele kaasa ega ole jätnud niisuguse käitumise ohumärkidest lähtudes võtmata asjakohaseid meetmeid, ning seda peab kontrollima eelotsusetaotluse esitanud kohus.**

2. **Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 koostoimes selle määruse põhjendusega 14 tuleb tõlgendada nii, et vabanemaks oma kohustusest maksta reisijatele lennu pikaajalise hilinemise või tühistamise eest hüvitist, võib tegutsev lennuettevõtja tugineda „erakorralisele asjaolule“, mis mõjutas selle lennuettevõtja enda poolt sama lennukiga teostatud eelnevat lendu, tingimusel, et selle asjaolu ja järgnenud lennu hilinemise või tühistamise vahel esineb**

otsene põhjuslik seos, ning seda peab kontrollima eelotsusetaotluse esitanud kohus, võttes eelkõige arvesse seda, kuidas asjaomane tegutsev lennuettevõtja kõnealust õhusõidukit käitab.

3. **Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 koostoimes selle määruse põhjendusega 14 tuleb tõlgendada nii, et see, kui reisijat vedanud õhusõidukit mõjutanud erakorralise asjaolu tõttu muudab lennuettevõtja selle reisija teekonda, kasutades selleks tema enda teostatud lendu, mille tulemusel jõuab reisija kohale esialgu kavandatust päev hiljem, ei ole „vajalik meede", mis vabastab kõnealuse vedaja selle määruse artikli 5 lõike 1 punktis c ja artikli 7 lõikes 1 ette nähtud hüvitise maksmise kohustusest, tingimusel, et ei ole ühtegi teist võimalust muuta teekonda kas otse- või vahemaandumisega lennuga, mida teostab ta ise või mõni teine lennuettevõtja ja mis saabub varem kui asjaomase lennuettevõtja järgmine lend, või kui niisugune teekonna muutmine nõuaks viimaselt oma ettevõtte suutlikkuse seisukohast asjakohasel hetkel vastuvõetamatuid ohverdusi, ning seda peab hindama eelotsusetaotluse esitanud kohus.**

Allkirjad