EUROOPA KOHTU OTSUS (neljas koda)

9. juuli 2009 *

Kohtuasjas C-204/08,

mille ese on EÜ artikli 234 alusel Bundesgerichtshofi (Saksamaa) 22. aprilli 2008. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 19. mail 2008, menetluses

Peter Rehder

versus

Air Baltic Corporation,

EUROOPA KOHUS (neljas koda),

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

* Kohtumenetluse keel: saksa.

kohtujurist: M. Poiares Maduro,
kohtusekretär: ametnik N. Nanchev,

arvestades kirjalikus menetluses ja 1. aprilli 2009. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

– P. Rehder, esindaja: advokaat J. Kummer,

– Air Baltic Corporation, esindaja: advokaat G.-S. Hök,

– Saksamaa valitsus, esindajad: M. Lumma ja J. Kemper,

– Tšehhi valitsus, esindaja: M. Smolek,

– Läti valitsus, esindajad: E. Eihmane ja U. Dreimanis,

– Ühendkuningriigi valitsus, esindaja: L. Seeboruth,

– Euroopa Ühenduste Komisjon, esindajad: A.-M. Rouchaud-Joët ja S. Grünheid,

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

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb nõukogu 22. detsembri 2000. aasta määruse (EÜ) nr 44/2001 kohtualluvuse ja kohtuotsuste täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusasjades (EÜT 2001, L 12, lk 1; ELT eriväljaanne 19/04, lk 42) artikli 5 punkti 1 alapunkti b teise taande tõlgendamist.

2 Taotlus on esitatud P. Rehderi ja Air Baltic Corporationi (edaspidi „Air Baltic") vahelises kohtuvaidluses seoses selle lennu tühistamisega, mille P. Rehder oli nimetatud ettevõtjalt broneerinud, et sõita Münchenist (Saksamaa) Vilniusesse (Leedu).

Õiguslik raamistik

Ühenduse õigus

3 Määrus nr 44/2001 jõustus 1. märtsil 2002 ja vastavalt selle artikli 68 lõikele 1 asendab see 27. septembri 1968. aasta Brüsseli konventsiooni kohtualluvuse ja kohtuotsuste täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusasjades (EÜT 1998, C 27, lk 1), mida on hiljem muudetud (edaspidi „Brüsseli konventsioon").

4 Nimetatud määruse põhjenduses 1 on öeldud, et „[ü]hendus on seadnud eesmärgiks säilitada ning arendada vabadusel, turvalisusel ja õiglusel rajanevat piirkonda, kus on tagatud isikute vaba liikumine. Sellise piirkonna järkjärguliseks loomiseks peaks ühendus muu hulgas võtma siseturu nõuetekohaseks toimimiseks vajalikud meetmed seoses õigusalase koostööga tsiviilasjades".

5 Määruse nr 44/2001 põhjenduse 2 teises lauses on märgitud, et „[o]lulised on sätted, millega ühtlustataks eeskirjad kohtualluvuse konflikti kohta tsiviil- ja kaubandusasjades ning lihtsustataks vorminõudeid, et [nimetatud] määrusega seotud liikmesriikide kohtuotsuste vastastikune tunnustamine ja täitmine oleks kiire ja lihtne".

6 Viidatud määruse põhjenduse 11 esimeses lauses on mainitud, et „[k]ohtualluvuse eeskirjad peavad olema hästi etteaimatavad ning lähtuma põhimõttest, et tavaliselt on kohtualluvus seotud kostja alalise elukohaga ning seepärast peab kohtualluvus alati olemas olema, välja arvatud teatavatel täpselt määratletud juhtudel, kui kohtuvaidluse sisu või osapoolte autonoomia eeldab teistsugust seotust".

7 Sama määruse põhjenduses 12 on sedastatud, et „[l]isaks kostja alalisele elukohale peaks kohtualluvusel olema ka muid aluseid, mis toetuksid tihedale seosele kohtu ja menetluse vahel või aitaksid kaasa tõrgeteta õigusemõistmisele”.

8 Määruses nr 44/2001 sätestatud kohtualluvuse eeskirjad asuvad määruse II peatükis, mis koosneb artiklitest 2–31.

9 Nimetatud määruse II peatüki 1. jao „Üldsätted” artikli 2 lõige 1 sätestab:

„Käesoleva määruse kohaselt kaevatakse isikud, kelle alaline elukoht on liikmesriigis, selle liikmesriigi kohtutesse nende kodakondsusest hoolimata.”

10 Sama määruse 1. jao artikli 3 lõige 1 sätestab:

„Isikuid, kelle alaline elukoht on liikmesriigis, saab teise liikmesriigi kohtusse kaevata üksnes käesoleva peatüki 2.–7. jaos sätestatud korras.”

11 Määruse nr 44/2001 II peatüki 2. jao „Kohtualluvus erandjuhtudel” artikli 5 punkt 1 sätestab:

„Isiku, kelle alaline elukoht on liikmesriigis, võib teises liikmesriigis kaevata:

1) a) lepingutega seotud asjades selle paiga kohtusse, kus tuli täita asjaomane kohustus;

b) kui ei ole kokku lepitud teisiti, käsitatakse käesoleva sätte kohaldamisel asjaomase kohustuse täitmise kohana:

– müügi puhul kohta liikmesriigis, kus lepingu kohaselt kaubad üle anti või kus need oleks tulnud üle anda,

– teenuste osutamise puhul kohta liikmesriigis, kus lepingu kohaselt teenuseid osutati või kus neid oleks tulnud osutada;

c) kui ei kohaldata punkti b, kohaldatakse punkti a”.

12 Eespool viidatud määruse artikli 60 lõige 1 näeb ette:

„Käesoleva määruse kohaldamisel on äriühingu või muu juriidilise isiku või füüsiliste või juriidiliste isikute ühingu alaline asukoht seal, kus on tema:

a) põhikirjajärgne asukoht või

b) juhatuse asukoht või

c) peamine äritegevuse koht."

13 Sama määruse artikli 71 lõige 1 sätestab:

„Käesolev määrus ei mõjuta konventsioone, millega liikmesriigid on liitunud ja millega reguleeritakse kohtualluvust või kohtuotsuste tunnustamist või täitmist konkreetses valdkonnas."

14 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), kehtestab lennu tühistamise korral rahvusvahelise õhutranspordi raames reisijatele hüvitise maksmise põhimõtte. Selle määruse artikkel 5 „Tühistamine" sätestab:

„1. Lennu tühistamise korral:

[…]

c) on asjaomastel reisijatel õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt artiklile 7, kui […] neid ei ole tühistamisest teavitatud […]

[…]".

15 Sama määruse artikli 7 lõige 1 „Õigus hüvitisele" näeb ette:

„Kui osutatakse käesolevale artiklile, saavad reisijad hüvitist kuni:

a) 250 euro ulatuses kõikide kuni 1500 kilomeetri pikkuste lendude puhul;

[…]”.

16 Määruse artikli 12 lõige 1 sätestab:

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

Montreali konventsioon

17 Rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon, mis sõlmiti Montrealis 28. mail 1999 (edaspidi „Montreali konventsioon”), kirjutati Euroopa Ühenduse poolt alla 9. detsembril 1999 ja kiideti tema nimel heaks nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsusega 2001/539/EÜ (EÜT L 194, lk 38; ELT eriväljaanne 07/05, lk 491) ning see jõustus ühenduse jaoks 28. juunil 2004. Selle konventsiooni artikkel 19 „Hilinemine” on sõnastatud järgmiselt:

„Vedaja vastutab kahju eest, mis tulenes reisijate, pagasi või lasti hilinemisest õhuveol. […]”

18 Montreali konventsiooni artikli 33 „Kohtualluvus” lõige 1 kõlab järgmiselt:

„Kahjunõudehagi esitatakse hageja valikul ühe osalisriigi territooriumil kohtule, mis asub kas vedaja alalises asukohas, tema põhitegevuskohas või selles tegevuskohas, mille kaudu leping sõlmiti, või sihtkohas asuvale kohtule.”

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

19 Münchenis elav P. Rehder broneeris Air Balticult, kelle asukoht on Riias (Läti), lennu Münchenist Vilniusesse. Vahemaa Müncheni ja Vilniuse vahel on veidi vähem kui 1500 km. Umbes 30 minutit enne plaanijärgset Münchenist väljumist teatati reisijatele, et nende lend on tühistatud. Air Baltic muutis broneeringut nii, et hageja lendas Kopenhaageni kaudu Vilniusesse ja ta jõudis sihtkohta rohkem kui kuus tundi hiljem esialgu broneeritud lennu saabumisajaga võrreldes.

20 P. Rehder palus Amtsgericht Erding'ile, mille tööpiirkonda kuulub Müncheni lennujaama asukoht, esitatud hagiavalduses mõista Air Balticult tema kasuks välja 250 euro suurune hüvitis vastavalt määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktile c ja artikli 7 lõike 1 punktile a. Lähtudes sellest, et õhutranspordi teenuseid osutatakse lennuki väljumiskohas, mis tähendab, et lepingulise kohustuse täitmise kohaks määruse nr 44/2001 artikli 5 punkti 1 alapunkti b teise taande tähenduses on lennujaam, kust lend väljub, käesoleval juhul München, leidis Amtsgericht Erding, et ta on pädev lahendama P. Rehderi hüvitisnõuet.

21 Oberlandesgericht München leidis Air Balticu esitatud apellatsioonkaebuse osas, et õhutranspordi teenuseid osutatakse lendu korraldava ettevõtja registrijärgses asukohas ning tühistas esimese astme kohtu otsuse. P. Rehder esitas apellatsioonikohtu otsuse peale Bundesgerichtshofile kassatsioonkaebuse.

22 Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et vastus küsimusele, kas käesoleval juhul kuulub pädevus Amtsgericht Erdingile, sõltub määruse nr 44/2001 artikli 5 punkti 1 alapunkti b teise taande tõlgendusest. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib nimetatud sätte esimese taande kohta, mis puudutab kaupade müüki, et esiteks on Euroopa Kohus otsustanud, et see eeskiri, mis käsitleb kohtualluvust erandjuhtudel lepingutega seotud asjades, käsitab kauba üleandmise kohta iseseisva seotuse tingimusena, mida kohaldatakse kõigi ühest ja samast lepingust tulenevate hagide suhtes, ja mitte ainult nende hagide suhtes, mis põhinevad üleandmise kohustusel endal (3. mai 2007. aasta otsus kohtuasjas C-386/05: Color Drack, EKL 2007, lk I-3699, punkt 26). Lisaks on Euroopa Kohus sedastanud, et nimetatud eeskirja tuleb kohaldada ka kauba üleandmise kohtade paljususe korral ja sellistel juhtudel tuleb lepingu täitmise kohana käsitleda kohta, mille puhul lepingu ja pädeva kohtu vaheline seos on kõige tihedam; see seos on kõige tihedam üldjuhul peamise tarne kohal, mis tuleb kindlaks määrata majanduslike kriteeriumide alusel (eespool viidatud kohtuotsus Color Drack, punkt 40). Euroopa Kohus on lõpuks märkinud, et juhul kui peamise tarne kohta ei ole võimalik kindlaks määrata, on igal kauba üleandmise kohal piisavalt lähedane seos kohtuvaidluse faktiliste asjaoludega, ja et sellisel juhul võib hageja kaevata kostja omal valikul ühte kauba üleandmise koha järgsetest kohtutest (eespool viidatud kohtuotsus Color Drack, punkt 42).

23 Bundesgerichtshof rõhutab siiski, et Euroopa Kohus on eespool viidatud kohtuotsuse Color Drack punktis 16 lisaks sõnaselgelt märkinud, et tema arutelu piirdub üksnes kauba üleandmise kohtade paljususe juhuga ühes liikmesriigis ja ei mõjuta vastust, mis tuleb anda juhul, kui tegemist on üleandmise kohtade paljususega mitme liikmesriigi territooriumil.

24 Bundesgerichtshof küsib seega, kas lähtudes määruse nr 44/2001 eesmärkidest, mille kohaselt tuleb kohtualluvuse eeskirjad ühtlustada ja muuta etteaimatavaks ning määrata üksainus kohustuste täitmise koht, milleks põhimõtteliselt on koht, mille

puhul seos vaidluse ja pädeva kohtu vahel on kõige tihedam, ei tuleks samal viisil tõlgendada määruse nr 44/2001 artikli 5 punkti 1 alapunkti b teist taanet ja põhimõtteliselt koondada ühte täitmise kohta ka rahvusvahelise lennutransporditeenuste osutamise lepingust tulenevaid kohustusi puudutavate vaidluste kohtualluvus olenemata asjaolust, et sellise lepingu raames ei ole lihtne üheselt määrata kohta, kus sisuliselt teenused osutati.

25 Neist kaalutlustest lähtudes otsustas Bundesgerichtshof menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas […] määruse (EÜ) nr 44/2001 […] artikli 5 punkti 1 alapunkti b teist taanet tuleb tõlgendada nii, et ka lennureiside puhul ühest ühenduse liikmesriigist teise on kõigi lepinguliste kohustuste ainsaks täitmise kohaks majanduslike kriteeriumide alusel määratav peamise teenuse osutamise koht?

2. Kui tuleb määrata ainus kohustuste täitmise koht, siis milliste kriteeriumide alusel peaks see toimuma; kas ainus kohustuste täitmise koht määratakse pigem lennu väljumise või saabumise koha järgi?”

Eelotsuse küsimused

26 Enne eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimuste hindamist tuleb esmalt märkida, et Euroopa Kohtule esitatud teatud märkused puudutavad Montreali konventsiooni

artikli 33 kohaldatavust kohtualluvuse määramisel sellistel juhtudel nagu põhikohtuasjas.

27 Selles osas tuleb esile tuua, et õigus, millele põhikohtuasja hageja käesoleval juhul tugineb ja mis põhineb määruse nr 261/2004 artiklil 7, seisneb reisija õiguses saada lennu tühistamise korral kindlasummalist ja ühesugust hüvitist, see õigus ei sõltu kahju hüvitamisest Montreali konventsiooni artikli 19 raames (vt 10. jaanuari 2006. aasta otsus kohtuasjas C-344/04: IATA ja ELFAA, EKL 2006, lk I-403, punktid 43–46). Samuti kuuluvad need õigused, mis põhinevad vastavalt asjaomastele määruse nr 261/2004 ja Montreali konventsiooni sätetele, erinevatesse õiguslikesse raamistikesse.

28 Sellest lähtuvalt tuleb põhikohtuasjas esitatud nõuet, mis esitati vaid määruse nr 261/2004 alusel, hinnata lähtudes määrusest nr 44/2001.

29 Eelotsuse küsimustega, mida tuleb käsitleda koos, palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt Euroopa Kohtul täpsustada seda, millisel viisil tuleb määrusel nr 261/2004 põhineva hüvitisnõude puhul tõlgendada määruse nr 44/2001 artikli 5 punkti 1 alapunkti b teises taandes esinevat väljendit „koht liikmesriigis, kus lepingu kohaselt teenuseid osutati või kus neid oleks tulnud osutada” isikute lennutranspordi korral ühest liikmesriigist teises liikmesriigis asuvasse sihtkohta.

30 Tegelikult soovitakse nende küsimustega Euroopa Kohtult teada, kas selliste teenuste osutamise korral, millega on tegemist põhikohtuasjas, tuleb sellele väljendile anda samasugune tõlgendus, nagu Euroopa Kohus andis nimetatud sätte esimesele taandele eespool viidatud kohtuotsuses Color Drack, mis käsitles kauba üleandmise kohtade paljusust.

31 Eespool viidatud kohtuotsuse Color Drack punktis 18 lähtus Euroopa Kohus esitatud küsimusele vastamisel määruse nr 44/2001 kujunemisloost, eesmärkidest ja ülesehitusest.

32 Selles osas meenutas Euroopa Kohus kõigepealt, et määruse nr 44/2001 artikli 5 punktis 1 sätestatud eeskiri, mis käsitleb kohtualluvust erandjuhtudel lepingutega seotud asjades, täiendab kostja elukohajärgse kohtu pädevuse põhimõtet, on suunatud läheduse eesmärgi täitmisele ja seda põhjendab tihe seos lepingu ja selle üle otsust langetava kohtu vahel (eespool viidatud kohtuotsus Color Drack, punkt 22).

33 Euroopa Kohus märkis järgmiseks kaupade müügilepingutest tulenevate kohustuste täitmise koha osas, et määruse nr 44/2001 artikli 5 punkti 1 alapunkti b esimene taane määratleb selle seotuse tingimuse autonoomselt selleks, et tugevdada kohtualluvuse eeskirjade ühtlustamise ja etteaimatavuse eesmärke. Seega käsitatakse kauba üleandmise kohta iseseisva seotuse tingimusena, mida kohaldatakse kõigi samast lepingust tulenevate hagide suhtes (eespool viidatud kohtuotsus Color Drack, punktid 24 ja 26).

34 Euroopa Kohus otsustas läheduse ja etteaimatavuse eesmärke silmas pidades, et määruse nr 44/2001 artikli 5 punkti 1 alapunkti b esimeses taandes esitatud eeskiri on kohaldatav ka juhul, kui tegemist on kauba üleandmise kohtade paljususega ühes liikmesriigis, mis tähendab, et vaid üksainus kohus peab olema pädev lahendama kõik lepingust tulenevad hagid (eespool viidatud kohtuotsus Color Drack, punktid 36 ja 38).

35 Lõpuks leidis Euroopa Kohus, et kauba üleandmise kohtade paljususe korral ühes ja samas liikmesriigis on kohaks, millel on kõige tihedam seos lepingu ja pädeva kohtu vahel, peamise tarne koht, mis tuleb kindlaks määrata majanduslike kriteeriumide alusel, ja juhul kui peamise tarne kohta ei ole võimalik kindlaks määrata, on igal kauba üleandmise kohal piisavalt lähedane seos kohtuvaidluse faktiliste asjaoludega ja sellisel

juhul võib hageja kaevata kostja omal valikul ühte kauba üleandmise koha järgsetest kohtutest (eespool viidatud kohtuotsus Color Drack, punktid 40 ja 42).

36 Tuleb märkida, et need kaalutlused, millest Euroopa Kohus lähtus eespool viidatud kohtuotsuses Color Drack antud tõlgenduse puhul, kehtivad ka teenuste osutamise lepingute puhul, sealhulgas ka juhul, kui teenust ei osutata vaid ühes liikmesriigis. Määruses nr 44/2001 kaupade müügilepingute ja teenuste osutamise lepingute osas sätestatud eeskirjadel, mis käsitlevad kohtualluvust erandjuhtudel, on sama tekkelugu ja nad järgivad samu eesmärke ning nad asuvad selle määrusega loodud süsteemis samal kohal.

37 Läheduse ja etteaimatavuse eesmärke, mida järgitakse kohtualluvuse koondamisega asjaomase lepinguga kokkulepitud teenuste osutamise koha järgsesse kohtusse ja kõigi selle lepingust tõusetunud nõuete ühtse kohtualluvusega, ei ole võimalik saavutada teistsuguse lähenemisega juhul, kui tegemist on teenuste osutamise kohtade paljususega mitme liikmesriigi territooriumil. Lisaks sellele, et niisugune eristamine ei põhine määruse nr 44/2001 sätetel, on see ka vastuolus selle määruse vastuvõtmise eesmärgiga, mis tsiviil- ja kaubandusasjades kohtualluvuse konflikti reguleerivate eeskirjade ühtlustamise kaudu aitab kaasa vabadusel, turvalisusel ja õigusel rajaneva ala arendamisele ning siseturu häireteta toimimisele ühendustes (vt määruse nr 44/2001 põhjendused 1 ja 2).

38 Seega tuleb teenuse osutamise kohtade paljususe korral mitme liikmesriigi territooriumil samuti leida koht, mis tagab asjaomase lepingu ja pädeva kohtu kõige tihedama seose, eelkõige on see koht, kus lepingu kohaselt tuleb peamiselt teenuseid osutada.

39 Selles osas tuleb kõigepealt märkida, nagu ka eelotsusetaotluse esitanud kohus on leidnud, et asjaomase lennuettevõtja asukoht või peamine tegevuskoht ei ole lepinguga

piisavalt tihedalt seotud. Selles kohas teostatud toiminguid ja tegevusi, nagu eelkõige asjakohase lennuki ja meeskonna valmisseadmine, tuleb pidada lennutransporditeenuste osutamise lepingu täitmise osas logistilisteks ja ettevalmistavateks meetmeteks ja mitte teenusteks, mille osutamine tuleneb lepingu tegelikust sisust. Sama käib lennutransporditeenuste osutamise lepingu sõlmimise ja pileti väljastamise koha kohta.

40 Teenused, mille osutamine vastab reisijatele lennutransporditeenuste osutamise lepingust tulenevate kohustuste täitmisele, on asjaomases transpordilepingus kokku lepitud lennuki õhkutõusmise kohas reisijate lennule registreerimine ja lennukisse saatmine ning nende lennuki pardal vastuvõtmine, lennuki plaanijärgne väljumine, reisijate ja nende pagasi vedamine väljumiskohast sihtkohta, reisijate eest hoolitsemine lennureisi ajal ja lõpuks vastavalt turvanõuetele reisijate lennukist välja saatmine ja pagasi mahalaadimine lepingus kokkulepitud maandumiskohas ning ajal. Sellisest lähtekohast vaadates ei ole võimalikel lennuki vahemaandumiskohtadel piisavat seost nimetatud lepingust tulenevate teenuste sisuga.

41 Ainsad kohad, millel on otsene seos nimetatud teenustega, mida osutatakse lepingu esemeks olevate kohustuste täitmiseks, on seega lennuki väljumis- ja saabumiskoht, täpsustades, et mõisteid „väljumis- ja saabumiskoht" tuleb käsitada nende kohtadena, mis on kokku lepitud asjaomases transpordilepingus, mis on sõlmitud vaid ühe lennuettevõtjaga, kes on tegelik vedaja.

42 Selles osas tuleb siiski märkida, et erinevalt kaupade tarnimisest erinevatesse kohtadesse, mis kujutab endast eristatavaid ja kvantitatiivselt väljendatavaid toiminguid, nii et peamise tarne kohta on võimalik määratleda majanduslike kriteeriumide alusel, on õhutransport oma olemuse tõttu teenus, mida osutatakse lennuki väljumiskohast saabumiskohani jagamatul ja ühtsel viisil nii, et sellisel juhul ei ole võimalik eristada majandusliku kriteeriumi alusel teenuse üht osa, mis kujutaks endast põhiteenust, mida tuleb osutada mõnes kindlas kohas.

43 Neil põhjustel tuleb nii lennuki väljumis- kui ka saabumiskohta samadel alustel pidada lennutransporditeenuste osutamise lepingust tulenevate teenuste osutamise peamisteks kohtadeks.

44 Neil mõlemal kohal on piisavalt lähedane seos kohtuvaidluse faktiliste asjaoludega ja sellest tulenevalt tagavad need tiheda seose lepingu ja pädeva kohtu vahel, mida nõuavad määruse nr 44/2001 artikli 5 punktis 1 sätestatud eeskirjad kohtualluvuse kohta erandjuhtudel. Seega võib määruse nr 261/2004 alusel hüvitise taotleja kaevata kostja omal valikul määruse nr 44/2001 artikli 5 punkti 1 alapunkti b teise taande alusel kohtusse, mille tööpiirkonnas üks neist kohtadest asub.

45 Hageja selline valikuvõimalus rahuldab lisaks läheduse põhimõtte arvestamisele ka etteaimatavuse nõuet selles osas, et see võimaldab nii hagejal kui ka kostjal hõlpsasti kindlaks määrata kohtud, kuhu võib pöörduda. Lisaks on see kooskõlas õiguskindluse eesmärgiga, kuna hageja valik piirdub määruse nr 44/2001 artikli 5 punkti 1 alapunkti b teise taande raames kahe kohtuga. Lisaks tuleb meenutada, et hagejale jääb nimetatud määruse artikli 2 lõikes 1 sätestatud võimalus pöörduda kostja alalise elu- või asukoha järgsesse kohtusse, see tähendab, käesoleval juhul sama määruse artikli 60 lõike 1 alusel kohtusse, mille tööpiirkonnas asub lennuettevõtja põhikirjajärgne, juhatuse või peamise äritegevuse asukoht, ning see on kooskõlas ka Montreali konventsiooni artikliga 33.

46 Selline valikuvõimalus, isegi kui tegemist on eri liikmesriikides asuvate kohtutega, on hagejale antud ka Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikas, mis käsitleb Brüsseli konventsiooni artikli 5 lõikes 3 ning määruse nr 44/2001 artikli 5 punktis 3 ette nähtud kohtualluvust erandjuhul lepinguvälise kahjuga seotud asjades (vt eelkõige 30. novembri 1976. aasta otsus kohtuasjas 21/76: Bier (nn Mines de Potasse d'Alsace'i kohtuotsus), EKL 1976, lk 1735, punktid 24 ja 25, ja 10. juuni 2004. aasta otsus kohtuasjas C-168/02: Kronhofer, EKL 2004, lk I-6009, punkt 16 ja seal viidatud kohtupraktika).

47 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb esitatud küsimustele vastata, et määruse nr 44/2001 artikli 5 punkti 1 alapunkti b teist taanet tuleb tõlgendada nii, et reisijate lennutranspordi korral ühest liikmesriigist teises liikmesriigis asuvasse sihtkohta, mis toimub lepingu alusel, mis on sõlmitud vaid ühe lennuettevõtjaga, kes on tegelik vedaja, on kohus, kes on pädev lahendama sellel transpordilepingul ja määrusel nr 261/2004 põhinevat hüvitisnõuet, hageja valikul see kohus, mille tööpiirkonnas asub lennuki väljumis- või saabumiskoht, nagu need on lepingus kokku lepitud.

Kohtukulud

48 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule märkuste esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (neljas koda) otsustab:

Nõukogu 22. detsembri 2000. aasta määruse (EÜ) nr 44/2001 kohtualluvuse ja kohtuotsuste täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusasjades artikli 5 punkti 1 alapunkti b teist taanet tuleb tõlgendada nii, et reisijate lennutranspordi korral ühest liikmesriigist teises liikmesriigis asuvasse sihtkohta, mis toimub lepingu alusel, mis on sõlmitud vaid ühe lennuettevõtjaga, kes on tegelik vedaja, on kohus, kes on pädev lahendama sellel transpordilepingul ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrusel (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, põhinevat hüvitisnõuet, hageja valikul see kohus, mille tööpiirkonnas asub lennuki väljumis- või saabumiskoht, nagu need on lepingus kokku lepitud.

Allkirjad