Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kaheksas koda)

13. juuni 2024*

Eelotsusetaotlus – Lennutransport – Määrus (EÜ) nr 261/2004 – Artikli 5 lõige 3 – Reisijatele lennu pikaajalise hilinemise või tühistamise eest antav hüvitis – Hüvitise maksmise kohustusest vabastamine – Erakorralised asjaolud – Vajalikud ennetusmeetmed – Tehniline rike, mille on põhjustanud varjatud konstruktsiooniviga – Õhusõiduki mootori konstruktsiooniviga – Lennuettevõtja kohustus omada asenduslennukeid

Kohtuasjas C-411/23,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Sąd Okręgowy w Warszawie (Varssavi regionaalne kohus, Poola) 26. mai 2023. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 3. juulil 2023, menetluses

**D. S.A.**

*versus*

**P. S.A.,**

EUROOPA KOHUS (kaheksas koda),

koosseisus: koja president N. Piçarra, kohtunikud N. Jääskinen ja M. Gavalec (ettekandja),

kohtujurist: L. Medina,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– D. S.A., esindajad: *adwokaci* P. Gad, K. Puchalska ja K. Żbikowska,

– P. S.A., esindaja: *adwokat* E. Cieplak-Greszta,

– Poola valitsus, esindaja: B. Majczyna,

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

* Kohtumenetluse keel: poola.

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

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, ja parandus ELT 2018, L 155, lk 35), artikli 5 lõiget 3.

2 Taotlus on esitatud D. S.A., varem P.[R-i] (edaspidi „põhikohtuasja hageja“), kellele J. D. on loovutanud oma õigused, ja lennuettevõtja P. S.A. (edaspidi „põhikohtuasja lennuettevõtja“) vahelises kohtuvaidluses selle üle, et viimane keeldus maksmast hüvitist reisija J. D-le, kelle lend saabumisel pikaajaliselt hilines.

## Õiguslik raamistik

3 Määruse nr 261/2004 põhjendustes 1, 14 ja 15 on märgitud:

„(1) Õhutranspordi valdkonnas [Euroopa Ü]henduse võetava meetme eesmärk on muu hulgas tagada reisijate kaitstuse kõrge tase. Peale selle tuleks täielikult võtta arvesse kõiki tarbijakaitse üldisi nõudeid.

[…]

(14) [Montréalis 28. mail 1999 sõlmitud ja Euroopa Ühenduse nimel nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsusega 2001/539/EÜ (EÜT 2001, L 194, lk 38; ELT eriväljaanne 07/05, lk 491) heaks kiidetud rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise] 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.“

4 Määruse artiklis 5 „Tühistamine“ on sätestatud:

„1. Lennu tühistamise korral:

[…]

c) on asjaomastel reisijatel õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt artiklile 7, välja arvatud juhul, kui [neid on tühistamisest teavitatud]

[…]

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.

[…]“.

5 Määruse artikli 7 „Õigus hüvitisele“ lõikes 1 on sätestatud:

„Kui osutatakse käesolevale artiklile, saavad reisijad hüvitist kuni:

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

b) 400 euro ulatuses kõikide üle 1500 kilomeetri pikkuste ühendusesiseste lendude ning kõikide muude 1500–3500 kilomeetri pikkuste lendude puhul;

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

[…]“.

## Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

6 J. D. sõlmis 2. juulil 2018 põhikohtuasja lennuettevõtjaga õhuveoteenuse lepingu lennuks Krakówist (Poola) Chicagosse (Ameerika Ühendriigid).

7 Varem, 2018. aasta aprillis, oli selleks lennuks kavandatud lennukile paigaldatud mootori tootja edastanud asjaomasele lennuettevõtjale suunised ja bülletääni, millest nähtus varjatud konstruktsiooniviga, mis mõjutab sama tüüpi lennukitele paigaldatud mootorite kõrgsurvekompressori labasid (edaspidi „mootori konstruktsiooniviga“) ja millega seati nende lennukite kasutamisele rida piiranguid. Nimetatud lennuettevõtja väitel on ta sellest kuupäevast alates võtnud korduvalt ühendust erinevate vedajatega, et liisida lisalennukeid, lahendamaks võimalikku olukorda, mil ilmneb mõne tema lennukipargi lennuki mootori konstruktsiooniviga.

8 J. D. broneeritud lendu sooritama pidanud lennukiga 28. juunil 2018, s.o neli päeva enne kavandatud lendu, teostatud lennu ajal tuvastati häireid mootori töös. Vastavalt mootori tootja soovitustele viis põhikohtuasja lennuettevõtja läbi asjaomase mootori erakorralise kontrolli ja tuvastas mootori konstruktsioonivea. Pärast mootori tootjaga konsulteerimist kõrvaldati

asjaomane mootor kasutuselt, seejärel demonteeriti ja saadeti hoolduskeskusesse remonti. Kuna üleilmse mootorite nappuse tõttu ei olnud varumootoreid kohe saadaval, oli vigase mootori väljavahetamine võimalik alles 5. juulil 2018, mistõttu võeti lennuk taas kasutusse 7. juulil.

9 Selles kontekstis teostas asjaomane lennuettevõtja 2. juuliks 2018 kavandatud lennu samal päeval mitte algul kavandatud lennukiga, vaid asenduslennukiga, mis saabumisel hilines algselt kavandatud saabumisajaga võrreldes rohkem kui kolm tundi.

10 J. D. loovutas 18. juulil 2018 põhikohtuasja hagejale oma nõude, mis tulenes lennu pikaajalisest hilinemisest saabumisel.

11 Kuna põhikohtuasja lennuettevõtja keeldus maksmast määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 1 punktis c ette nähtud 600 euro suurust hüvitist põhjusel, et asjaomase lennu hilinemine saabumisel oli tingitud lennuki mootori konstruktsioonivea avastamisest ja et ta oli võtnud kõikvõimalikud meetmed, et minimeerida kavandatud lennu hilinemist, esitas põhikohtuasja hageja 29. märtsil 2019 hagi Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawiele (Varssavi linna rajoonikohus, Poola).

12 Esimese astme tegi kohus järelduse 3. detsembri 2021. aasta otsuses, et mootori konstruktsiooniviga, mis avastati 28. juuni 2018. aasta erakorralise kontrolli käigus, kujutab endast „erakorralist asjaolu“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses ning et põhikohtuasja lennuettevõtja on võtnud kõik vajalikud meetmed, et näha lennu sooritamiseks ette asenduslennuk.

13 Põhikohtuasja hageja esitas selle otsuse peale apellatsioonkaebuse eelotsusetaotluse esitanud kohtule, Sąd Okręgowy w Warszawiele (Varssavi regionaalne kohus, Poola).

14 Kuigi see kohus lähtub eeldusest, et asjaomase lennu hilinemise põhjus oli mootori konstruktsiooniviga, mis avastati 28. juunil 2018 asjaomase lennuki erakorralise kontrolli käigus, on tal kaks kahtlust.

15 Esimesena soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas mootori konstruktsiooniviga, millest mootoritootja teatas asjaomasele lennuettevõtjale 2018. aasta aprillis suunistes ja bülletäänis, millega seati lennuki kasutamisele rida piiranguid, võib kuuluda mõiste „erakorraline asjaolu“ alla määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, nagu seda on tõlgendanud Euroopa Kohus 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsuses Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), 17. septembri 2015. aasta kohtuotsuses van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618) ja 12. märtsi 2020. aasta kohtuotsuses Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), kuigi selle vea esinemist oli võimalik ette näha.

16 Sellega seoses ei ole eelotsusetaotluse esitanud kohus kindel, kas mootori konstruktsiooniviga tingimata esines, kuna erinevate lennukite kontrollide käigus ei tuvastatud kompressorilaba pragunemist. Ta rõhutab ka asjaolu, et mootori tootja ei soovitanud kõikidele lennukitele viivitamatult lennukeeldu kehtestada ega märkinud ka, et lennukid ei olnud lennukõlblikud.

17 Sellega seoses märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus ka, et lennuettevõtjad peavad oma tegevuses järgima rangeid tehnilisi ja halduslikke protseduure. Seega ei saa lennuettevõtja põhimõtteliselt väita, et tal ei ole mingit kontrolli lennukeid puudutavate tehniliste probleemide

esinemise üle, olenemata nende põhjustest, kuna ta peab järgima asjakohast menetluskorda või võtma kõik vajalikud, võimalikud ja mõistlikud meetmed, et hoida ära sündmus, mis võib viia lennu hilinemise või tühistamiseni.

18 Käesoleval juhul on aga sellest korrast kinni peetud ja lennuettevõtja järgis mootori tootja soovitusi, viies kontrollimised läbi ettenähtud ulatuses ja sagedusega. Seega võib väita, et need kontrollid on omased vedaja tavapärasele tegevusele. Selle menetluskorra kohaldamine ei tähenda siiski, et lennuettevõtjal oleks tegelik kontroll asjaomase lennuki mootori varjatud konstruktsioonivea avastamise üle.

19 Teisena on eelotsusetaotluse esitanud kohtul tekkinud küsimus, kuidas tõlgendada mõistet „kõik vajalikud meetmed“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, mida võib lennuettevõtjalt oodata, kui ta seisab silmitsi „erakorraliste asjaolude“ esinemisega. Nimelt tuleneb Euroopa Kohtu praktikast, et kuna kõik erakorralised asjaolud ei ole vastutusest vabastavad, peab neile tugineda sooviv lennuettevõtja lisaks tõendama, et neid asjaolusid ei oleks mingil moel saanud vältida olukorrale vastavate meetmetega, see tähendab meetmetega, mis erakorraliste asjaolude ilmnemise hetkel vastasid tema jaoks tehniliselt ja majanduslikult vastuvõetavatele tingimustele. Nimetatud vedajalt ei saa nõuda, et ta teeks oma ettevõtte suutlikkuse seisukohast vastuvõetamatuid ohverdusi.

20 Selles kontekstis soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, milliseid ennetuseks „vajalikke meetmeid“ võib eeldada lennuettevõtjalt olukorras, kus varjatud konstruktsioonivea avastamine mõnes tema lennukis jääb ebakindlaks. Konkreetsemalt, kuigi eelotsusetaotluse esitanud kohus kahtleb selles, kas sellelt lennuettevõtjalt võib nõuda, et nende ennetuseks „vajalike meetmete“ raames vahetaks ta enne konstruktsioonivea tegelikku avastamist välja mootori või kehtestaks lennukitele lennukeelu, kuni mootori tootja on mootori konstruktsioonivea kõrvaldanud, ei välista see kohus siiski, et nimetatud lennuettevõtjalt võiks nõuda, et ta töötaks välja kava, kuidas omada „reservis“ täismeeskonnaga lennukiparki, millega saaks erakorraliste asjaolude esinemisel sooritada kavandatud lende.

21 Lõpuks märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et alates 2018. aasta aprillist võttis asjaomane lennuettevõtja asenduslennuki liisimiseks ühendust ainult kaheksa lennuettevõtjaga, mis ei ole piisav põhikohtuasja hageja arvates, kes väidab, et põhikohtuasja lennuettevõtja jättis seega ühendust võtmata 18 teise lennuettevõtjaga, sealhulgas nendega, kes pakuvad *wet-lease*-teenuseid ehk lennukite liisimist koos meeskonnaga. Lisaks märgib põhikohtuasja hageja, et selle vedaja võetud sammud asenduslennuki liisimiseks lõppesid 2018. aasta septembris, mis annab tunnistust vedaja hilinenud reageerimisest mõne tema lennuki mootorit mõjutava konstruktsioonivea tõenäolisele esinemisele.

22 Neil asjaoludel otsustas Sąd Okręgowy w Warszawie (Varssavi regionaalne kohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas tootja poolt avalikustatud lennuki mootori konstruktsiooniviga kujutab endast „erakorralist asjaolu“ ja kuulub mõiste „ettenägematud vajakajäämised“ alla [määruse nr 261/2004] põhjenduste 14 ja 15 tähenduses, kui lennuettevõtja oli võimalikust konstruktsiooniveast teadlik mitu kuud enne lendu?

2. Kui [esimeses küsimuses] nimetatud mootori konstruktsiooniviga kujutab endast „erakorralist asjaolu“ [määruse nr 261/2004] põhjenduste 14 ja 15 tähenduses, siis kas põhjenduses 14 ja artikli 5 lõikes 3 nimetatud „kõigi vajalike meetmete“ võtmise raames tuleb eeldada, et arvestades lennuki mootori konstruktsioonivea tõenäolist ilmnemist, võtab lennuettevõtja asenduslennukite reservi hoidmiseks ennetavaid meetmeid nimetatud määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses, et vabaneda sama määruse artikli 5 lõike 1 punktis c ja artikli 7 lõikes 1 ette nähtud hüvitise maksmise kohustusest?“

## Eelotsuse küsimuste analüüs

### *Esimene küsimus*

23 Esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et lendu sooritama pidanud lennuki mootori varjatud konstruktsioonivea avastamine kuulub mõiste „erakorralised asjaolud“ alla selle sätte tähenduses isegi juhul, kui mootori tootja oli mitu kuud enne asjaomast lendu teavitanud lennuettevõtjat seda tüüpi veast.

24 Kõigepealt tuleb märkida, et hüvitise saamise õiguse kohaldamise eesmärgil võib hilinenud lendude reisijaid võrdsustada tühistatud lendude reisijatega ja seega võivad nad tugineda õigusele saada hüvitist, mis on ette nähtud selle määruse artiklis 7, kui nad hilinenud lennu tõttu kaotavad kolm tundi või rohkem aega, teisisõnu kui nad jõuavad oma lõppsihtkohta kolm tundi pärast lennuettevõtja poolt algselt kavandatud saabumisaega või hiljem (vt selle kohta 19. novembri 2009. aasta kohtuotsus Sturgeon jt, C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 69).

25 Sama määruse artikli 5 lõige 3, arvestades põhjendusi 14 ja 15, vabastab lennuettevõtja hüvitise maksmise kohustusest, kui ta suudab tõendada, et lennu tühistamise või saabumisel pikaajalise hilinemise põhjustasid „erakorralised asjaolud“, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed, ning et niisuguse asjaolu esinemisel on ta 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 (vt selle kohta 23. märtsi 2021. aasta kohtuotsus Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 22 ja seal viidatud kohtupraktika).

26 Kuna artikli 5 lõige 3 kujutab endast erandit põhimõttest, et reisijatel on õigus hüvitisele, ja võttes arvesse määruse nr 261/2004 eesmärki, milleks on määruse põhjenduse 1 kohaselt tagada reisijate kaitstuse kõrge tase, tuleb mõistet „erakorralised asjaolud“ artikli 5 lõike 3 tähenduses tõlgendada kitsalt (vt selle kohta 17. aprilli 2018. aasta kohtuotsus Krüsemann jt, C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 ja C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258, punkt 36 ning seal viidatud kohtupraktika).

27 Sellega seoses tuleb meeles pidada, et mõiste „erakorralised asjaolud“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses tähistab sündmusi, mis oma olemuselt või päritolult ei ole omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad tema tegeliku kontrolli alt, kusjuures need kaks tingimust on kumulatiivsed ja neid tuleb igal üksikjuhtumil eraldi hinnata (vt selle kohta 23. märtsi 2021. aasta kohtuotsus Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 23 ja seal viidatud kohtupraktika).

28 Seega, kui tehnilised probleemid ei vasta eelmises punktis nimetatud kahele kumulatiivsele tingimusele, ei saa need iseenesest olla „erakorralised asjaolud“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses (vt selle kohta 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 25, ja 12. märtsi 2020. aasta kohtuotsus Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, punkt 39).

29 Just selles kontekstis tuleb hinnata, kas lennuki mootori varjatud konstruktsioonivea avastamine, mis toob kaasa pikaajalise hilinemise lennu saabumisel, kuigi mootori tootja oli mitu kuud enne asjaomast lendu teavitanud lennuettevõtjat seda tüüpi veast, võib kujutada endast „erakorralist asjaolu“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses.

30 Esimesena tuleb kindlaks teha, kas eelmises punktis nimetatud tunnustega varjatud konstruktsiooniviga võib oma laadilt või päritolult olla sündmus, mis ei ole omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele.

31 Sellega seoses on Euroopa Kohus otsustanud, et võttes arvesse lennutranspordi toimumise erilisi tingimusi ja õhusõidukite tehnoloogilise keerukuse astet – sest lennukite käitamine toob paratamatult kaasa tehnilised probleemid, tõrked või õhusõiduki teatavate osade enneaegse ja ootamatu rikke –, seisavad lennuettevõtjad oma tegevuses alaliselt silmitsi niisuguste probleemidega (vt selle kohta 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 22 ja seal viidatud kohtupraktika).

32 Sellest tuleneb, et tõrkest, õhusõiduki puudulikust hooldusest või lennuki teatavate osade enneaegsest ja ootamatust rikkest tingitud tehniliste probleemide lahendamine on lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omane (vt selle kohta 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 25; 17. septembri 2015. aasta kohtuotsus van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punktid 41 ja 42, ning 12. märtsi 2020. aasta kohtuotsus Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, punkt 41).

33 Niisugune tehniline rike, mille puhul teeb asjaomase lennuettevõtja lennukipargi moodustavate lennukite tootja või pädev asutus pärast lennukite kasutuselevõttu teatavaks, et neil lennukitel on lennuohutust mõjutav varjatud tootmisviga, ei ole siiski omane lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja võib seega kuuluda mõiste „erakorralised asjaolud“ alla (vt selle kohta 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 26, ja 17. septembri 2015. aasta kohtuotsus van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punkt 38).

34 Nagu nähtub eelotsusetaotlusest, on käesoleval juhul tõendatud, et hilinenud lennu sooritamiseks algselt kavandatud lennukil oli varjatud konstruktsiooniviga, mis puudutas kõiki sama tüüpi mootoreid ja mõjutas lennuohutust, ning mootori tootja oli sellest teatanud mõni kuu enne selle vea avastamist asjaomasel lennukil. Vastavalt eelmises punktis viidatud kohtupraktikale ei ole see sündmus omane lennuettevõtja tavapärasele tegevusele.

35 Teisena tuleb hinnata, kas mootori varjatud, käesoleva kohtuotsuse punktis 29 nimetatud tunnustega konstruktsioonivea avastamist tuleb pidada sündmuseks, mis väljub täielikult asjaomase lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt, ehk sündmuseks, mille üle lennuettevõtjal puudub igasugune kontroll (vt selle kohta 23. märtsi 2021. aasta kohtuotsus Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 36).

36 On tõsi, et tehniline rike või tõrge ei ole põhimõtteliselt lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt väljas, sest niisuguste rikete ja tõrgete ennetamine või kõrvaldamine on osa lennuettevõtja ülesandest tagada oma majandustegevuses kasutatavate õhusõidukite hooldus ja tõrgeteta funktsioneerimine (17. septembri 2015. aasta kohtuotsus van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punkt 43). Olukord on siiski erinev, kui tegemist on õhusõiduki mootori varjatud konstruktsiooniveaga.

37 Nimelt ühelt poolt, kuigi lennuettevõtja ülesanne on tagada oma majandustegevuses kasutatava õhusõiduki hooldus ja tõrgeteta funktsioneerimine, võib kahelda selles, et juhul, kui asjaomase õhusõiduki tootja või mootori tootja või pädev asutus teeb varjatud konstruktsioonivea teatavaks alles pärast selle lennuki kasutuselevõttu, on see lennuettevõtja tõepoolest pädev seda viga tuvastama ja kõrvaldama, mistõttu ei saa asuda seisukohale, et ta teostab kontrolli niisuguse vea esinemise üle.

38 Teiselt poolt tuleneb Euroopa Kohtu praktikast, mis käsitleb mõistet „erakorralised asjaolud“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, et sündmusi, mille päritolu on „ettevõttesisene“, tuleb eristada sündmustest, mille päritolu on tegutseva lennuettevõtja suhtes „ettevõtteväline“, kuna üksnes need viimased sündmused võivad jääda selle lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt välja. Mõiste „ettevõttevälised sündmused“ alla kuuluvad seega sündmused, mis on tingitud lennuettevõtja tegevusest ja ettevõttevälistest asjaoludest, mis praktikas võivad olla suhteliselt sagedased, kuid mille üle lennuettevõtjal ei ole kontrolli, sest need on tingitud kolmanda isiku tegevusest – nagu muu lennuettevõtja või avaliku või erasektori osaleja, kes sekkub lennu- või lennujaama tegevusse (7. juuli 2022. aasta kohtuotsus SATA International – Azores Airlines (tõrge tankimissüsteemis), C-308/21, EU:C:2022:533, punkt 25 ja seal viidatud kohtupraktika).

39 Seega tuleb käesoleval juhul kindlaks teha, kas see, kui enne asjaomase lennu hilinemist teeb mootori tootja teatavaks või tunnistab, et lennuki mootoril on varjatud konstruktsiooniviga, mis võib mõjutada lennuohutust, võib kujutada endast kolmanda isiku tegevust, kes sekkub lennuettevõtja lennutegevusse, ja seega kujutada endast ettevõttevälist sündmust.

40 Sellega seoses tuleb täpsustada, et käesoleva kohtuotsuse punktides 33 ja 38 viidatud kohtupraktikast ei tulene, et Euroopa Kohus seadis varjatud konstruktsioonivea „erakorralisteks asjaoludeks“ kvalifitseerimise tingimuseks, et lennukitootja, mootori tootja või pädev asutus oleks teinud nimetatud vea olemasolu teatavaks enne selle põhjustatud tehnilise rikke esinemist. Nimelt ei oma tähtsust ajahetk, mil lennukitootja, mootori tootja või pädev asutus tegi teatavaks seose tehnilise rikke ja varjatud konstruktsioonivea vahel, kuna varjatud konstruktsiooniviga oli lennu tühistamise või pikaajalise hilinemise ajal olemas ning lennuettevõtjal puudusid igasugused kontrollivahendid selle kõrvaldamiseks.

41 Niisuguse olukorra, nagu on kõne all põhikohtuasjas, kvalifitseerimine „erakorraliseks asjaoluks“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses on kooskõlas selle määrusega taotletava eesmärgiga tagada lennureisijate kaitstuse kõrge tase, nagu on täpsustatud selle määruse põhjenduses 1. Nimelt tähendab see eesmärk seda, et lennuettevõtjaid ei innustata hoiduma niisugusest intsidendist tingitud meetmete võtmisest, seades nende lendudel hoolduse ja õigeaegsuse ohutusest tähtsamale kohale (vt analoogia alusel 4. mai 2017. aasta kohtuotsus Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 25, ning 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 28).

42 Eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb esimesele küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et lendu sooritama pidanud lennuki mootori varjatud konstruktsioonivea avastamine kuulub mõiste „erakorralised asjaolud“ alla selle sätte tähenduses, isegi kui mootori tootja oli mitu kuud enne asjaomast lendu teavitanud lennuettevõtjat seda tüüpi veast.

### *Teine küsimus*

43 Teise küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et „kõigi vajalike meetmete“ raames, mida lennuettevõtja peab rakendama, et vältida selle sätte tähenduses „erakorraliste asjaolude“ – nagu mõne tema lennuki mootori varjatud konstruktsioonivea avastamine – esinemist ja tagajärgi, peab ta võtma ennetava meetme, mis seisneb asenduslennukite reservis hoidmises.

44 Nagu on märgitud käesoleva kohtuotsuse punktis 25, on lennuettevõtja määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses „erakorralise asjaolu“ esinemisel vabastatud kohustusest maksta reisijatele hüvitist selle määruse artikli 7 alusel üksnes siis, kui ta suudab tõendada, et on võtnud olukorrale vastavad meetmed, st meetmed, mis nende „erakorraliste asjaolude“ esinemise hetkel vastasid muu hulgas tema jaoks tehniliselt ja majanduslikult vastuvõetavatele tingimustele (vt selle kohta 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 40, ja 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 31).

45 Lennuettevõtja peab tõendama, et isegi kogu tema käsutuses oleva personali või kõigi seadmete ja rahaliste vahendite kasutamisega ei oleks ta oma ettevõtte suutlikkusele asjakohasel hetkel vastuvõetamatute ohverdustega nõustumata saanud ilmselgelt vältida, et need erakorralised asjaolud, millega ta silmitsi seisis, viiksid lennu tühistamise või pikaajalise hilinemiseni (vt selle kohta 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 41, ning 4. mai 2017. aasta kohtuotsus Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 29).

46 Nii on Euroopa Kohus valinud paindliku ja individuaalse lähenemise mõistele „vajalikud meetmed“, jättes liikmesriigi kohtu kontrollida, kas konkreetsel juhul on asjaomane lennuettevõtja võtnud olukorrale vastavad meetmed, see tähendab meetmed, mis erakorraliste asjaolude esinemise hetkel olid nimetatud lennuettevõtja jaoks tehniliselt ja majanduslikult teostatavad (vt selle kohta 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 42; 12. mai 2011. aasta kohtuotsus Eglītis ja Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, punkt 30, ning 4. mai 2017. aasta kohtuotsus Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 30).

47 Sellest tuleneb, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 ei saa tõlgendada nii, et see kohustab üldiselt ja vahet tegemata lennuettevõtjat – kui teda on teavitatud mootori konstruktsiooniveast, mille mootori tootja on avastanud – võtma selles sättes nimetatud „vajalike meetmete“ raames niisuguse konkreetse ennetava meetme nagu asenduslennukite ja vastava meeskonna reservis hoidmine, et vältida erakorraliste asjaolude esinemist ja nende tagajärgi.

48 Samas tuleb märkida, et hindamaks, kas lennuettevõtja on võtnud „kõik vajalikud meetmed“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, peab eelotsusetaotluse esitanud kohus andma üldhinnangu, võttes arvesse ühelt poolt kõiki meetmeid, mida lennuettevõtja on võtnud alates päevast, mil ta sai teada mootori konstruktsiooniveast, mille mootori tootja on avastanud, võrreldes kõigi nende meetmetega, mida ta võis võtta, et kaitsta end niisuguse erakorralise

asjaolu esinemise eest mõnel tema lennukitest, ning teiselt poolt toiminguid, mida lennuettevõtja on teinud pärast selle vea avastamist asjaomase lennuki mootoris, et vältida asjaomase lennu tühistamist või pikaajalist hilinemist.

49 Selles osas tuleb märkida, et üksnes õhusõiduki hoolduse miinimumnõuete järgimisest ei piisa tõendamaks, et lennuettevõtja on võtnud „kõik vajalikud meetmed“ selle sätte tähenduses (vt selle kohta 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 43).

50 Selles kontekstis on eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne lennuettevõtja rahalisi, materiaalseid ja inimressursse arvestades hinnata, kas lennuettevõtjal oli võimalik liisida täiendavaid õhusõidukeid vastavalt liisingu eri liikidele, st *dry lease*'ile*/wet lease*'ile, või võis ta oma samu vahendeid arvestades vahetada remondikava raames ennetavalt välja mootori või kehtestada lennukile lennukeeld kuni mootori parandamise või asendamiseni tootja poolt. Selleks peab nimetatud kohus võtma arvesse asendusmootorite vähesust üleilmse mootorite nappuse kontekstis ning uue mootori paigaldamiseks vajalikku aega alates konstruktsioonivea ilmnemisest.

51 Lõpuks tuleb selle üldanalüüsi raames veel märkida, et põhimõtteliselt ei takista miski seda, et lennuettevõtja, keda on teavitatud mootori konstruktsiooniveast ja selle võimalikust ilmnemisest mõnel tema käitataval lennukil, peab ennetava meetmena hoidma reservis asenduslennukeid koos vastava meeskonnaga, kui see meede on talle tehniliselt, majanduslikult ja inimressursse arvestades talutav, mida peab hindama eelotsusetaotluse esitanud kohus.

52 Seevastu ei saa kõikide „vajalike meetmete“ hulka, mida lennuettevõtjalt võib eeldada, arvestada D. kirjalikes seisukohtades välja pakutud meedet, mis seisneb selles, et lennuettevõtjat kohustatakse automaatselt muutma oma lennuvõrgustiku suurust proportsionaalselt oma tegevussuutlikkusega. Nimelt võib lendude planeerimise etapis niisugune meede seisneda selles, et konstruktsioonivea oletusliku esinemise tõttu tühistatakse hulk lende või need hilinevad pikaajaliselt, mis võib nõuda lennuettevõtjalt oma ettevõtte suutlikkusele vastuvõetamatute ohverdustega nõustumist.

53 Eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb teisele küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et „kõigi vajalike meetmete“ raames, mida lennuettevõtja peab rakendama, et vältida selle sätte tähenduses „erakorraliste asjaolude“ – nagu mõne tema lennuki mootori varjatud konstruktsioonivea avastamine – esinemist ja tagajärgi, võib ta võtta ennetava meetme, mis seisneb asenduslennukite reservis hoidmises, tingimusel et see meede on asjakohasel hetkel lennuettevõtja suutlikkuse seisukohast tehniliselt ja majanduslikult teostatav.

## Kohtukulud

54 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 (kaheksas koda) otsustab:

1. **Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91, artikli 5 lõiget 3**

   **tuleb tõlgendada nii, et**

   **lendu sooritama pidanud lennuki mootori varjatud konstruktsioonivea avastamine kuulub mõiste „erakorralised asjaolud“ alla selle sätte tähenduses, isegi kui mootori tootja oli mitu kuud enne asjaomast lendu teavitanud lennuettevõtjat seda tüüpi veast.**

2. **Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3**

   **tuleb tõlgendada nii, et**

   **„kõigi vajalike meetmete“ raames, mida lennuettevõtja peab rakendama, et vältida selle sätte tähenduses „erakorraliste asjaolude“ – nagu mõne tema lennuki mootori varjatud konstruktsioonivea avastamine – esinemist ja tagajärgi, võib ta võtta ennetava meetme, mis seisneb asenduslennukite reservis hoidmises, tingimusel et see meede on asjakohasel hetkel lennuettevõtja suutlikkuse seisukohast tehniliselt ja majanduslikult teostatav.**

Allkirjad