Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (üheksas koda)

17. september 2015 *

Eelotsusetaotlus — Õhutransport — Reisijate õigused lennu hilinemise või tühistamise korral — Määrus (EÜ) nr 261/2004 — Artikli 5 lõige 3 — Lennureisist mahajätmine ja lennu tühistamine — Lennu pikaajaline hilinemine — Reisijatele antav hüvitis ja abi — Erakorralised asjaolud

Kohtuasjas C-257/14,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Rechtbank Amsterdami (Madalmaad) 29. aprilli 2014. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 28. mail 2014, menetluses

Corina van der Lans

versus

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV,

EUROOPA KOHUS (üheksas koda),

koosseisus: koja president K. Jürimäe, kohtunikud J. Malenovský (ettekandja) ja M. Safjan,

kohtujurist: E. Sharpston,

kohtusekretär: ametnik L. Carrasco Marco,

arvestades kirjalikus menetluses ja 7. mai 2015. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

— Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, esindajad: advokaadid P. Eijsvoogel, P. Huizing, R. Pessers ja M. Lustenhouwer,

— Madalmaade valitsus, esindajad: M. Bulterman ja M. Noort,

— Saksamaa valitsus, esindajad: T. Henze ja J. Kemper,

— Prantsuse valitsus, esindajad: G. de Bergues, D. Colas, R. Coesme ja M. Hours,

— Itaalia valitsus, esindaja: G. Palmieri keda abistas *avvocato dello Stato* C. Colelli,

— Ühendkuningriigi valitsus, esindaja: L. Christie, keda abistas *barrister* J. Holmes,

— Euroopa Komisjon, esindajad: F. Wilman ja N. Yerrell,

* Kohtumenetluse keel: hollandi.

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

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb küsimust, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrust (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).

2 Taotlus on esitatud C. van der Lansi ja Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (edaspidi „KLM”) vahelises kohtuvaidluses seoses KLM keeldumisega maksta hüvitist põhikohtuasja hagejale, kelle lend hilines.

Õiguslik raamistik

3 Määrus nr 261/2004 sisaldab muu hulgas järgmisi põhjendusi:

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

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

[...]

(14) Montreali konventsiooni alusel tuleks lennuettevõtjate kohustusi piirata või nad nende täitmisest vabastada juhul, kui juhtumi põhjuseks on erakorralised asjaolud, mida ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik sobivad meetmed. Sellised asjaolud võivad eelkõige esineda poliitiliselt ebastabiilsetes oludes, asjaomase lennu tegemiseks sobimatute ilmastikutingimuste tõttu, turvalisuse ohu, ettenägematute lennuohutusega seotud vajakajäämiste ning streikide korral, mis mõjutavad tegutseva lennuettevõtja toimimist.

(15) Erakorralised asjaolud loetakse olemasolevaks, kui lennuliikluse korraldamist käsitleva otsuse mõju konkreetsele lennukile konkreetsel päeval põhjustab lennu pikaajalise hilinemise, lennu väljumise järgmisele päevale edasilükkamise või selle lennuki ühe või mitme lennu tühistamise, kuigi asjaomane lennuettevõtja on võtnud kõik mõistlikud meetmed hilinemiste või tühistamiste vältimiseks.”

4 Määruse artikli 3 „Kohaldamisala” lõike 1 punkt b sätestab:

„1. Käesolevat määrust kohaldatakse:

[...]

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.”

5 Määruse artikkel 5 sätestab:

„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.

[...]"

6 Määruse artikkel 7 „Õigus hüvitisele" sätestab:

„1. 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.

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 1500 kilomeetri pikkuste lendude puhul; või

b) kolme tunni kõikide üle 1500 kilomeetri pikkuste ühendusesiseste lendude ning kõikide muude 1500–3500 kilomeetri pikkuste lendude puhul; või

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

võib tegutsev lennuettevõtja vähendada lõikes 1 ette nähtud hüvitist 50%.

3. Lõikes 1 osutatud hüvitist makstakse sularahas, elektroonilise pangaülekandena, pangakorralduse või pangatšekkidena või kirjalikul kokkuleppel reisijaga reisitšekkides ja/või muudes teenustes.

4. Lõigetes 1 ja 2 nimetatud vahemaid mõõdetakse vahemaa mõõtmise suurringjoone meetodil."

7 Määruse nr 261/2004 artikkel 13 sätestab:

„Kui tegutsev lennuettevõtja maksab hüvitist või täidab muid käesoleva määruse kohaseid kohustusi, ei või käesoleva määruse sätteid tõlgendada nii, et see kitsendaks õigust taotleda vastavalt kohaldatavale õigusele hüvitist mis tahes isikult, sealhulgas kolmandatelt isikutelt. Eelkõige ei piira käesolev määrus mingil moel tegutseva lennuettevõtja õigust taotleda hüvitist reisikorraldajalt või muult isikult, kellega tegutsev lennuettevõtja on sõlminud lepingu. Samamoodi ei tohi käesoleva määruse sätteid tõlgendada

nii, et see kitsendaks reisikorraldaja või kolmanda isiku (muu kui reisija) õigust taotleda tegutsevalt lennuettevõtjalt vastavalt kohaldatavatele asjakohastele õigusaktidele hüvitist, kui tegutsev lennuettevõtja on sellise reisikorraldaja või kolmanda isikuga sõlminud lepingu."

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

8 C. van der Lans oli broneerinud lennupileti KLM lennule. See lend, mille sihtkohaks oli Amsterdam (Madalmaad), pidi väljuma Quitost (Ecuador) 13. augustil 2009 kell 9.15 kohaliku aja järgi. Lend väljus aga alles 14. augustil kell 19.30 kohaliku aja järgi. Lennul kasutatud lennuk saabus Amsterdami 29-tunnise hilinemisega.

9 Hilinemine oli KLM sõnul tingitud asjaolust, et Guayaquili lennujaamas (Ecuador), kust lennuk pidi startima ja seejärel Quito ja Bonaire (Hollandi Antillid) kaudu Amsterdami tagasi lendama, selgus lennuki tagurdamisel puksiirveokiga (*push back*), et üks lennukimootor ei käivitunud tõrke tõttu mootori varustamises kütusega.

10 KLM sõnul nähtub lennuki tehnilisest päevikust, et lennukil esines mitu riket. Kaks osa olid defektsed, nimelt mootorikütusepump ja hüdromehaaniline sõlm. Need osad ei olnud Guayaquilis kättesaadavad ja need tuli Amsterdamist lennukiga kohale toimetada, et paigaldada need seejärel lennukisse, mis tõusis Quitost õhku käesoleva otsuse punktis 8 mainitud hilinemisega.

11 Nimetatud osi ei uuritud rohkem ega tehtud kindlaks nende rikke põhjust, kuna sellist kontrolli saab läbi viia vaid nende tootja.

12 C. van der Lans esitas Rechtbank Amsterdamile hagi, paludes, et talle mõistetaks lennu hilinemise eest välja hüvitis 600 eurot.

13 KLM vaidleb nõudele vastu ning tugineb erandile, mis on määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikes 3 ette nähtud juhuks, kui esinevad „erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed".

14 KLM sõnul ei olnud defektsete osade keskmine eluiga möödunud. Ka ei olnud nende tootja konkreetselt osutanud sellele, et kõnealustel osadel võib teatud east alates esineda vigu. KLM lisab, et neid osi ei kontrollitud vahetult enne iga lendu läbiviidatava lennueelse kontrolli käigus, vaid neid kontrolliti viimase A-kontrolli käigus, mis toimus ligi kuu aega enne põhikohtuasjas kõne all olevat lendu.

15 C. van der Lansi arvates ei saa KLM antud juhul tugineda erakorraliste asjaolude esinemisele. Lennu hilinemise tingis tehniline probleem. Euroopa Kohus on aga asunud kohtuotsuses Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) seisukohale, et tehniliste vigade kõrvaldamine on lennuettevõtja tegevusele omane ning seda ei saa pidada erakorraliseks asjaoluks.

16 Põhikohtuasi puudutab küsimust, kas KLM saab sellistel asjaoludel nagu põhikohtuasjas tugineda määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikes 3 ette nähtud erandile.

17 Seoses sellega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus selgitust, kuidas tuleks tõlgendada selles sättes kasutatud termineid „erakorralised asjaolud" ja „kõik vajalikud meetmed", eelkõige kui seejuures võtta arvesse määruse nr 261/2004 põhjendust 14 ja Euroopa Kohtu asjakohast praktikat, eeskätt kohtuotsust Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

18 Neil asjaoludel otsustas Rechtbank Amsterdam menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kuidas tuleb tõlgendada määruse nr 261/2004 põhjenduses 14 sisalduvat mõistet „juhtum”?

2. Kohtuotsuse Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) punkti 22 arvestades ei kattu erakorralised asjaolud eelnimetatud põhjenduse 14 tähenduses viidatud põhjenduse 14 teises lauses sisalduvas erakorraliste asjaolude näitlikus loetelus märgitud juhtumitega, mida Euroopa Kohus nimetab viidatud kohtuotsuse punktis 22 sündmusteks. Kas on õige, et sündmusi viidatud kohtuotsuse punkti 22 tähenduses ei saa samastada juhtumiga määruse põhjenduse 14 tähenduses?

3. Kuidas tuleb mõista mõistet „erakorralised asjaolud”, mis on kohtuotsuse Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) punkti 23 kohaselt seotud sündmusega „ettenägematud lennuohutusega seotud vajakajäämised” eespool viidatud [määruse] põhjenduse 14 tähenduses, kui ettenägematud lennuohutusega seotud vajakajäämised ei saa [viidatud kohtuotsuse] punkti 22 arvestades olla ise käsitatavad erakorraliste asjaoludena, vaid võivad selliseid asjaolusid kõigest esile kutsuda?

4. Kohtuotsuse Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) punkti 23 kohaselt võib tehnilise probleemi lugeda „ettenägematute lennuohutusega seotud vajakajäämiste” hulka ja seega on see „sündmus” sama kohtuotsuse punkti 22 tähenduses; viidatud kohtuotsuse Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) punkti 23 kohaselt saab kõnealuse sündmusega seotud asjaolusid siiski kvalifitseerida „ettenägematutena”, kui need on seotud sündmusega, mis ei ole oma olemuselt või päritolult omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljub tema tegeliku kontrolli alt; sama kohtuotsuse punkti 24 kohaselt on puudulikust hooldusest tingitud tehnilise probleemi lahendamine lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omane; seega ei saa sellised tehnilised probleemid vastavalt kohtuotsuse Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) punktile 25 olla erakorralised asjaolud. Nende kaalutluste põhjal võib teha järelduse, et „ettenägematute lennuohutusega seotud vajakajäämiste” hulka kuuluv tehniline probleem on ühtlasi sündmus, mis võib olla seotud erakorraliste asjaoludega ja olla ise erakorraline asjaolu. Kuidas tuleb kohtuotsuse Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) punkte 22–25 tõlgendada, et seda näilist vastuolu kõrvaldada?

5. Väljendit „omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele” tõlgendatakse alama astme kohtute praktikas üldjuhul kui „lennuettevõtja tavapärase tegevusega seotud” – kusjuures tegemist on tõlgendusega, mis on kooskõlas hollandikeelse sõnaga „inherent” („omane”) (kohtuotsuse mitteautentne versioon) –, nii et ka näiteks kokkupõrkeid lindudega või tuhapilvi ei saa käsitada sündmustena kohtuotsuse Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) punkti 23 tähenduses. Teistes kohtuotsustes rõhutatakse samuti kohtuotsuse Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) punktis 23 sisalduvat väljendit „sündmusega, mis […] oma olemuselt või päritolult […] väljub tema tegeliku kontrolli alt.” Kas väljendit „omane” tuleb tõlgendada nii, et selle mõiste alla kuuluvad vaid lennuettevõtja tegeliku kontrolli all olevad sündmused?

6. Kuidas tuleb tõlgendada kohtuotsuse Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) punkti 26 või kuidas tuleb tõlgendada seda punkti, arvestades Euroopa Kohtu vastust neljandale ja viiendale eelotsuse küsimusele?

7. a) Kui kuuendale eelotsuse küsimusele vastatakse nii, et ettenägematute lennuohutusega seotud vajakajäämiste hulka kuuluvad tehnilised probleemid on käsitatavad erakorraliste asjaoludena, millest tulenevalt võib tugineda määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikele 3, juhul kui need probleemid tulenevad sündmusest, mis ei ole omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele, ja väljuvad viimase tegeliku kontrolli alt: kas see tähendab siis, et iseeneslikult tekkinud tehniline probleem, mis ei ole tingitud puudulikust hooldusest ja mida ei tuvastatud

korrapärase hoolduse käigus (eespool asjaolude all märgitud kontrollid A–D ja igapäevane kontroll), võib olla või just ei või olla erakorraline asjaolu – kui seda ei olnud võimalik kindlaks teha korrapärase hoolduse käigus –, kuna sellisel juhul ei ole nimelt võimalik tuvastada sündmust kohtuotsuse Wallentin-Hermann punkti 26 tähenduses ja seega ei saa ka tuvastada, kas selline sündmus on omane lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljub seega tema tegeliku kontrolli alt?

b) Kui kuuendale eelotsuse küsimusele vastatakse nii, et ettenägematute lennuohutusega seotud vajakajäämiste hulka kuuluvad tehnilised probleemid on käsitatavad sündmustena kohtuotsuse Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) punkti 22 tähenduses, ja tehniline probleem tekkis iseeneslikult ega olnud tingitud puudulikust hooldusest ja seda ei tuvastatud korrapärase hoolduse käigus (eespool asjaolude all märgitud kontrollid A–D ja igapäevane kontroll): kas nimetatud tehniline probleem on (ei ole) sellisel juhul omane lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja viimase tegeliku kontrolli alt eespool viidatud punkti 26 tähenduses väljub või just ei välju?

c) Kui kuuendale eelotsuse küsimusele vastatakse nii, et ettenägematute lennuohutusega seotud vajakajäämiste hulka kuuluvad tehnilised probleemid on käsitatavad sündmustena kohtuotsuse Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) punkti 22 tähenduses, ja tehniline probleem tekkis iseeneslikult ega olnud tingitud puudulikust hooldusest ja seda ei tuvastatud korrapärase hoolduse käigus (eespool asjaolude all märgitud kontrollid A–D ja igapäevane kontroll): millised asjaolud peavad sellisel juhul olema selle tehnilise probleemiga seotud ja millal tuleb neid asjaolusid käsitada erakorralistena, et neile saaks tugineda määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses?

8. Lennuettevõtja võib erakorralistele asjaoludele tugineda vaid siis, kui ta suudab tõendada, et tühistamise/hilinemise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed. Kas õige on järeldus, et kõikide vajalike meetmete võtmise all on mõeldud erakorraliste asjaolude esinemise vältimist, mitte aga selliste meetmete võtmist, mille eesmärk on hoida hilinemine kolme tunni piires vastavalt määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktile iii koosmõjus kohtuotsuse Sturgeon jt (C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716)punktidega 57–61?

9. Põhimõtteliselt tulevad kõne alla kahte liiki meetmed, et lühendada tehnilistest probleemidest põhjustatud hilinemisi maksimaalselt kolmele tunnile: ühelt poolt varuosade lao pidamine maailma eri kohtades, mitte ainult lennuettevõtja kodulennujaamas, ja teiselt poolt hilinenud lennu reisijate ümbersuunamine teistele lendudele. Kas lennuettevõtjad võivad otsustamisel, kui suur on nende varuosade ladu ja millistes maailma kohtades see paikneb, lähtuda sellest, mis on lennunduses tavapärane, võttes arvesse ka ettevõtjaid, kes kuuluvad määruse nr 261/2004 kohaldamisalasse vaid osaliselt?

10. Kas kohus peab vastamisel küsimusele, kas lennuohutust mõjutavatest tehnilisest probleemidest põhjustatud hilinemise piiramiseks on võetud kõik vajalikud meetmed, arvestama asjaolusid, mis hilinemise mõju suurendavad, näiteks asjaolu, et tehniliste probleemidega lennuk peab enne kodulennuväljale tagasipöördumist – nagu käesoleval juhul – lendama mitmesse lennujaama, mistõttu võib ajakadu olla veelgi suurem?”

Eelotsuse küsimuste analüüs

Vastuvõetavus

19 Prantsuse valitsus leiab, et eelotsusetaotlus ei ole vastuvõetav põhjusel, et vastavalt määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punktile b ei ole määrus põhikohtuasjas kohaldatav, kuna Ecuadori õiguses on ette nähtud süsteem hüvitise ja abi andmiseks lennureisijatele, kes on lennureisist maha jäetud või kelle lend on tühistatud või hilineb ning C. van der Lans võib saada hüvitist selle alusel.

20 Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt saab Euroopa Kohus siseriikliku kohtu esitatud eelotsusetaotlusele vastamata jätta vaid siis, kui on ilmne, et tal palutakse tõlgendada liidu õiguse sätet, mis ei ole kohaldatav (kohtuotsus Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, C-484/08, EU:C:2010:309, punkt 19 ja seal viidatud kohtupraktika).

21 Selle kohta nähtub määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punktist b, et määrust kohaldatakse reisijate suhtes, kes lendavad kolmandast riigist liikmesriiki, tingimusel et esiteks on lendu opereeriv lennuettevõtja Euroopa Liidu ettevõtja ning teiseks ei ole selles kolmandas riigis antud reisijatele hüvitust või makstud kompensatsiooni ning nad pole saanud abi.

22 Esimese tingimuse puhul ei ole vaidlust selle üle, et KLM on liidu ettevõtja.

23 Teise tingimusega seoses olgu märgitud, et määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti b eri keeleversioonide vahel on lahknevusi. Teatud keeleversioonid, nimelt tšehhi-, saksa-, inglis-, itaalia- ja hollandikeelne versioon kasutavad vastavalt sõnu *obdrželi*, *erhalten*, *received*, *ricevuto* ja *ontvangen*. Seega võib neid mõista nii, et määruse kohaldamine on välistatud üksnes juhul, kui reisijad on kolmandas riigis tõepoolest saanud hüvitust või kompensatsiooni ja abi.

24 Seevastu teised keeleversioonid, nagu hispaania-, (*disfruten de*), prantsus- (*bénéficient*) ja rumeeniakeelne (*beneficiat de*) versioon näivad osutavat pigem sellele, et määruse nr 261/2004 kohaldamine on välistatud juba siis, kui reisijatel on kolmandas riigis õigus saada hüvitust või kompensatsiooni ja abi, olenemata sellest, kas nad seda tegelikult said või mitte.

25 Liidu õiguse sätte ühetaolise tõlgendamise vajadus nõuab, et sätte keeleversioonide lahknevuse korral tuleb sätet tõlgendades lähtuda selle õigusakti kontekstist ja eesmärgist, kuhu säte kuulub (vt selle kohta kohtuotsused DR ja TV2 Danmark, C-510/10, EU:C:2012:244, punkt 45, ning Bark, C-89/12, EU:C:2013:276, punkt 40).

26 Seoses sellega piisab meenutamisest, et määruse nr 261/2004 põhjendustest 1 ja 2 nähtub selgelt, et määruse eesmärk on tagada reisijate kaitstuse kõrge tase (vt kohtuotsused IATA ja ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punkt 69, ning Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, punkt 35).

27 Kuigi on tõsi, et koostoimes selle eesmärgiga tõlgendatud määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkt b ei nõua tõendamist, et reisija on kolmandas riigis tõepoolest saanud hüvitust või kompensatsiooni ja abi, ei piisa siiski ka pelgalt selle saamise võimalusest, et õigustada määruse mittekohaldamist selle reisija suhtes.

28 Nimelt ei või lubada, et reisija jäetakse määrusega nr 261/2004 antud kaitsest ilma ainuüksi seetõttu, et reisija võib saada teatavat kompensatsiooni kolmandas riigis, ilma et oleks kindlaks tehtud, et see kompensatsioon vastab määrusega tagatud kompensatsiooni eesmärgile ning et selle saamise tingimused ja rakendamise kord on samaväärsed määruses ettenähtuga.

29 Euroopa Kohtule esitatud toimiku põhjal ei ole aga võimalik kindlaks teha ei seda, kas kolmanda riigi õiguses ette nähtud kompensatsiooni eesmärk vastab määrusega nr 261/2004 tagatud kompensatsiooni eesmärgile, ega ka seda, kas selle kompensatsiooni saamise tingimused ja rakendamise kord on määruses ettenähtuga samaväärsed. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne on kontrollida, kas see on nii.

30 Neil asjaoludel ei saa välistada, et säte, mille tõlgendamist taotletakse, on antud juhul kohaldatav.

31 Seega tuleb asuda seisukohale, et eelotsusetaotlus on vastuvõetav.

Sisulised küsimused

32 Kõigepealt tuleb meelde tuletada, et väljakujunenud kohtupraktika on seisukohal, et ELTL artiklis 267 sätestatud siseriiklike kohtute ja Euroopa Kohtu vahelises koostöömenetluses on Euroopa Kohtu ülesanne anda siseriiklikule kohtule vajalik vastus, mis võimaldaks viimasel poolelioleva kohtuasja lahendada. Seda silmas pidades tuleb Euroopa Kohtul talle esitatud küsimused vajaduse korral ümber sõnastada (vt eelkõige kohtuotsus Le Rayon d'Or, C-151/13, EU:C:2014:185, punkt 25 ja seal viidatud kohtupraktika).

33 Seda kohtupraktikat arvestades on eelotsusetaotluse esitanud kohtu kümmet küsimust vaja käsitada nii, et nendega palutakse sisuliselt selgitada, kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et niisugune nagu põhikohtuasjas kõnesolev tehniline probleem, mis tekkis ootamatult ega ole tingitud puudulikust hooldusest ning mida ei tuvastatud korrapärase hoolduse käigus, on hõlmatud mõistega „erakorralised asjaolud" selle sätte tähenduses ning kui jah, siis millised on vajalikud meetmed, mida lennuettevõtja peaks selle vältimiseks võtma.

34 Selle kohta olgu kõigepealt märgitud, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 kohaselt ei ole tegutsev lennuettevõtja kohustatud maksma hüvitist vastavalt määruse artiklile 7, kui ta suudab tõendada, et tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed.

35 Veel olgu meenutatud Euroopa Kohtu täpsustust, et kuna selle artikli 5 lõike 3 näol on tegemist erandiga põhimõttest, et reisijatel on õigus hüvitisele, siis tuleb seda tõlgendada kitsendavalt (kohtuotsus Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 20).

36 Konkreetsemalt õhusõiduki tehniliste probleemide kohta tuleneb Euroopa Kohtu praktikast, et niisuguseid probleeme võib pidada ettenägematuteks lennuohutusega seotud vajakajäämisteks, mis võivad erakorraliste asjaolude hulka kuuluda. Kuid niisuguste probleemide ilmnemisega seotud asjaolusid saab kvalifitseerida „erakorralisteks" määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses vaid siis, kui need on seotud sündmusega, mis sarnaselt selle määruse põhjenduses 14 loetletud sündmustele ei ole oma olemuselt või päritolult omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljub tema tegeliku kontrolli alt (vt selle kohta kohtuotsus Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 23).

37 Õhusõidukite käitamisel on tehniliste probleemide ilmnemine aga paratamatu kaasnähe, mis tähendab, et lennuettevõtjatel tuleb oma tegevuses selliste probleemidega igapäevaselt tegelda. Seetõttu ei saa õhusõidukite hoolduse käigus või niisuguse hoolduse puudumise tõttu ilmnevad tehnilised probleemid iseenesest olla „erakorralised asjaolud", millele on viidatud määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikes 3 (vt selle kohta kohtuotsus Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punktid 24 ja 25).

38 Kuid on tehnilisi probleeme, mis võivad siiski kuuluda erakorraliste asjaolude alla. See on nii näiteks olukordades, kus asjaomase lennuettevõtja lennukipargi moodustavate lennukite tootja või pädev ametiasutus avastab, et need lennukid – olgugi et juba kasutuses – on varjatud tootmisdefektiga, mis mõjutab lennuohutust. Nii on see ka õhusõidukile sabotaaži või terrorismiga põhjustatud kahjustuste puhul (vt selle kohta kohtuotsus Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 26).

39 Käesolevas asjas täpsustab KLM – seda tuleb aga eelotsusetaotluse esitanud kohtul kontrollida –, et põhikohtuasjas kõnesolev tehniline probleem oli lennukimootori rike, mis oli tingitud defektidest teatud mootoriosades, mille keskmine eluiga ei olnud möödunud ja mille tootja ei olnud esitanud andmeid vigade kohta, mis neil osadel teatud east alates võivad esineda.

40 Käesoleva otsuse eelmisest punktist nähtuvalt on selge, et selline tehniline probleem ilmnes ainult ühel õhusõidukil. Euroopa Kohtu käsutuses olevas toimikus puuduvad ka andmed selle kohta, et lennuettevõtja lennukipargi moodustavate lennukite tootja või pädev ametiasutus oleksid teatanud, et mitte üksnes see konkreetne lennuk, vaid ka teised lennukiparki kuuluvad lennukid oleksid varjatud tootmisdefektiga, mida tuleb igal juhul kontrollida eelotsusetaotluse esitanud kohtul. Kui see peab paika, ei ole käesoleva otsuse punktis 38 viidatud kohtupraktika antud juhul kohaldatav.

41 Olgu lisatud, et esiteks on niisugune nagu põhikohtuasjas kõnesolev rike, mille põhjustas teatavate lennukiosade enneaegne rivist väljalangemine, kahtlemata ootamatu sündmus. Niisugune rike on aga lahutamatult seotud lennuki väga keerulise töötamissüsteemiga, kusjuures lennuettevõtja käitab lennukit tingimustes, eeskätt ilmastikutingimustes, mis on tihti rasked või isegi ekstreemsed, ning pealegi on selge, et ükski lennukiosa ei ole igavene.

42 Seetõttu tuleb asuda seisukohale, et lennuettevõtja tegevuses on niisugune ootamatu sündmus lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omane, sest lennuettevõtjal tuleb selliseid ettenägematuid tehnilisi probleeme igapäevaselt lahendada.

43 Teiseks, sellise rikke ennetamine või kõrvaldamine, sealhulgas enneaegselt defektse osa asendamine, ei ole lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt väljas, sest lennuettevõtja ülesanne on tagada oma majandustegevuses kasutatavate õhusõidukite hooldus ja tõrgeteta funktsioneerimine.

44 Järelikult ei saa selline tehniline probleem nagu põhikohtuasjas kõnesolev kuuluda mõiste „erakorralised asjaolud” alla määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 mõttes.

45 Viimaseks olgu täpsustatud, et isegi kui lennuettevõtja olenevalt asjaoludest leiab, et ta saab viidata teatud defektsete osade tootja süüle, oleks määruse nr 261/2004 esmase eesmärgiga – tagada reisijate kaitstuse kõrge tase – ja määruse artikli 5 lõike 3 kohutusliku kitsa tõlgendusega vastuolus, kui lennuettevõtja saaks seetõttu õigustada oma võimalikku keeldumist reisijatele tekkinud tõsise ebamugavuse hüvitamisest „erakorralise asjaolu” esinemisele tuginedes.

46 Selle kohta olgu märgitud, et määruse nr 261/2004 järgsete kohustuste täitmine ei mõjuta lennuettevõtja õigust taotleda hüvitist hilinemise põhjustanud mis tahes isikult, sealhulgas kolmandatelt isikutelt, nagu näeb ette selle määruse artikkel 13. Selline hüvitamine võib kergendada lennuettevõtjal seoses nende kohustustega lasuvat rahalist koormat või nad sellest koguni vabastada (kohtuotsus Sturgeon jt, C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 68 ja seal viidatud kohtupraktika).

47 Ei saa aga algusest peale välistada võimalust, et tuginetakse määruse nr 261/2004 artiklile 13 ja seda kohaldatakse süüdioleva tootja suhtes, et kergendada lennuettevõtjal seoses määrusest tulenevate kohustustega lasuvat rahalist koormat või ta sellest koguni vabastada.

48 Kuivõrd niisugune nagu põhikohtuasjas kõnesolev tehniline probleem ei kuulu mõiste „erakorralised asjaolud” alla, ei tule võtta seisukohta vajalike meetmete osas, mida lennuettevõtja oleks määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 kohaselt pidanud selle vältimiseks võtma.

49 Kõiki eeltoodud kaalutlusi silmas pidades peab esitatud küsimustele vastama, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et niisugune nagu põhikohtuasjas kõnesolev tehniline probleem, mis tekkis ootamatult ega ole tingitud puudulikust hooldusest ning mida ei tuvastatud korrapärase hoolduse käigus, ei ole hõlmatud mõistega „erakorralised asjaolud” selle sätte tähenduses.

Kohtukulud

50 Et põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (üheksas koda) otsustab:

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 niisugune nagu põhikohtuasjas kõnesolev tehniline probleem, mis tekkis ootamatult ega ole tingitud puudulikust hooldusest ning mida ei tuvastatud korrapärase hoolduse käigus, ei ole hõlmatud mõistega „erakorralised asjaolud” selle sätte tähenduses.

Allkirjad