Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
LAILA MEDINA
esitatud 9. veebruaril 2023 [1]

Liidetud kohtuasjad C-156/22–C-158/22

TAP Portugal
versus
flightright GmbH (C-156/22)
Myflyright GmbH (C-157/22 ja C-158/22)

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Landgericht Stuttgart (Stuttgardi apellatsioonikohus, Saksamaa))

Eelotsusetaotlus – Lennutransport – Määrus (EÜ) nr 261/2004 – Artikli 5 lõige 3 – Ühiseeskirjad reisijatele lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta – Hüvitamiskohustusest vabastamine – Mõiste „erakorralised asjaolud“ – Lennu tühistamine – Teise piloodi äkiline ja ootamatu surm – Tegutseva lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omane sündmus – Täielikult väljaspool tegutseva lennuettevõtja tegelikku kontrolli olev sündmus – Ettevõtteväline sündmus – Kontroll sündmuse üle – Sündmuse prognoositavus

1. Walter Alexander Raleigh on öelnud: „Mootor on lennuki süda, aga piloot selle hing.“

2. Mõlemad on väga olulised ning lennuettevõtja sujuva töö võimaldamiseks tuleb mõlemale võrdselt tähelepanu pöörata. EL on kehtestanud pilootidele palju nõudmisi, muu hulgas nende tervise kohta, et tagada lennutransporditeenuste tõrgeteta osutamine.

3. Ent juhuks, kui tõrked siiski ilmnevad, on määrusega (EÜ) nr 261/2004 [2] (edaspidi „määrus nr 261/2004“) seatud eesmärgiks, nagu põhjenduses 1 on selgelt sätestatud, tagada reisijate kaitstuse kõrge tase, samuti kaitsta nende õigust saada lennu tühistamise korral hüvitist.

4. Eelotsusetaotlused, mille on esitanud Landgericht Stuttgart (Stuttgardi apellatsioonikohus, Saksamaa), puudutavad nimetatud määruse artikli 5 lõike 3 tõlgendamist. Taotlused on esitatud lennureisijatele õigusabiteenust osutavate ettevõtjate flightright GmbH (kohtuasi C-156/22) ja Myflyright GmbH (kohtuasjad C-157/22 ja C-158/22) ning tegutseva lennuettevõtja TAP Portugali vahelises kohtuvaidluses, sest viimane keeldus hüvitise maksmisest reisijatele, kelle lend tühistati. Need kolm liidetud kohtuasja puudutavad üht ja sama lendu.

[1] Algkeel: inglise.

[2] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrus, 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).

5. Euroopa Kohtul palutakse hinnata, kas teise piloodi äkiline surm vahetult enne kavandatud lennu algust on käsitletav erakorralise asjaoluna viidatud sätte tähenduses.

I. Õiguslik raamistik

A. Määrus nr 261/2004

6. Määruse nr 261/2004 põhjendustes 1, 14 ja 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.

[…]

(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.“

7. Nimetatud määruse nr 261/2004 artiklis 5 on sätestatud:

„1. Lennu tühistamise korral:

[…]

c) on asjaomastel reisijatel õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt artiklile 7, välja arvatud juhul, kui

   i) neid on tühistamisest teavitatud vähemalt kaks nädalat enne kavandatud väljumisaega; või

   ii) neid on teavitatud tühistamisest kahe nädala ja seitsme päeva vahel enne kavandatud väljumisaega ning neile on pakutud võimalust teekonda muuta, mis võimaldab neil välja lennata mitte rohkem kui kaks tundi enne kavandatud väljumisaega ja jõuda lõppsihtkohta hiljemalt neli tundi pärast kavandatud saabumisaega; või

   iii) neid on teavitatud tühistamisest vähem kui seitse päeva enne kavandatud väljumisaega ning neile on pakutud võimalust teekonda muuta, mis võimaldab neil välja lennata mitte rohkem kui üks tund enne kavandatud väljumisaega ja jõuda lõppsihtkohta hiljemalt kaks tundi pärast kavandatud saabumisaega.

[…]

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.

[…]“.

8. Määruse nr 261/2004 artikli 7 lõikes 1 on sätestatud konkreetsed hüvitise summad vastavalt lennatavale vahemaale.

B. Määrus (EL) nr 965/2012

9. Määruse (EL) nr 965/2012[3] III lisaga on kehtestatud ärilise lennutegevusega seotud nõuded, mida käitaja peab lennumeeskonna koolitamise, kogemuste ja kvalifikatsiooni puhul järgima (ORO-osa). FC-alajao („Lennumeeskond“) 2. jaotise („Lisanõuded ärilise lennutranspordi lendudele“) alajaotises ORO.FC.200 („Lennumeeskonna koosseis“) on sätestatud:

„[…]

c) Erinõuded instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel toimuvatele lennukilendudele.

1) Kõikidel turbopropellerlennukitel, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa, ning kõikidel turboreaktiivlennukitel peab lennumeeskond koosnema vähemalt kahest piloodist.

[…]“.

10. Määruse nr 965/2012 IV lisaga on reguleeritud ärilise lennutranspordiga seotud tegevused (CAT-osa). A-alajao („Üldnõuded“) 1. jaotise („Mootoriga õhusõidukid“) punkti CAT.GEN.MPA.100 („Meeskonna kohustused“) alapunktides b ja c on sätestatud:

„b) Meeskonnaliige peab:

[…]

4) järgima kõiki oma tegevuse suhtes kohaldatavaid lennu- ja tööaja piiranguid (FTL) ning puhkeaja nõudeid;

5) rohkem kui ühe käitaja juures töötamise korral:

i) säilitama teavet oma isikliku lennu- ja tööaja ning puhkeaja kohta, nagu on osutatud lennu- ja tööaja piirangute (FTL) suhtes kohaldatavates nõuetes, ning

ii) esitama igale käitajale andmed, mis on vajalikud tegevuse kavandamiseks vastavalt kohaldatavatele lennu- ja tööaja (FTL) piirangutele.

[3] Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT 2012, L 296, lk 1) põhikohtuasja asjaoludele kohaldatavas redaktsioonis.

c) Meeskonnaliige ei tohi õhusõidukiga tööülesandeid täita järgmistel juhtudel:

[…]

3) kohaldatavatele tervisenõuetele mittevastavuse korral;

4) kui ta kahtleb oma võimes täita tööülesandeid või

5) kui ta teab või kahtlustab, et on väsinud […]“.

II. Põhikohtuasja faktilised asjaolud ja eelotsuse küsimus

11. 17. juulil 2019 pidi TAP Portugal kui tegutsev lennuettevõtja teostama lennu TP597, mis oli kavandatud väljuma Stuttgardist (Saksamaal) kell 6.05 kohaliku aja järgi ja suunduma Lissaboni (Portugalis) (edaspidi „asjaomane lend“).

12. Samal kuupäeval kell 4.15 leiti üks asjaomast lendu teostama pidanud pilootidest (edaspidi „teine piloot“) oma Stuttgardis asuvast hotellitoast surnuna. Kogu lennumeeskond oli juhtunust šokeeritud ja kõik selle liikmed teatasid, et nad ei suuda lennule minna. Asendajaid ei olnud võimalik leida, kuna asjaomane lend pidi väljuma väljaspool TAPi kodulennujaama. Lend tühistati.

13. Asendusmeeskond lahkus Lissabonist kell 11.25 väljunud lennuga, mis saabus Stuttgarti kell 15.20. Reisijad toimetati Lissaboni asenduslennuga TP593, mis väljus samal päeval kell 16.40.

14. Kõigi kolme kohtuasja puhul taotlevad põhikohtuasja hagejad TAP Portugalilt määruse nr 261/2004 artikli 7 alusel hüvitist.

15. Amtsgericht Nürtingen (Nürtingeni esimese astme kohus, Saksamaa) mõistis TAP Portugalilt välja hüvitise, mida flightright ja Myflyright olid nõudnud, põhjendusega, et sarnaselt olukorraga, kui meeskonnaliige on ootamatult raskesti haigestunud, ei ole ka meeskonnaliikme äkiline ja ootamatu surm käsitletav asjaomast lennuettevõtjat mõjutava välise sündmusena, kuna sellise olukorra esinemine kuulub lennuettevõtja tegevusega seotud olemuslike riskide hulka.

16. TAP Portugal esitas selle kohtuotsuse peale apellatsioonkaebuse Landgericht Stuttgartile (Stuttgardi apellatsioonikohus, Saksamaa). Selle kohtu hinnangul oli teise piloodi – kes oli keskealine pereisa ja edukalt läbinud kohustuslikud korrapärased tervisekontrollid – äkiline surm täiesti prognoosimatu ja ootamatu kõigile tema lähedastele.

17. Neil asjaoludel otsustas Landgericht Stuttgart (Stuttgardi apellatsioonikohus) kõigi kolme kohtuasja puhul menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas [määruse nr 261/2004] artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et tegemist on erakorralise asjaoluga viidatud sätte tähenduses, kui lennujaamast, mis ei ole tegutseva lennuettevõtja kodulennujaam, väljuma pidanud lend tühistatakse, kuna lennuks ette nähtud lennumeeskonna liige (käesoleval juhul teine piloot), kes oli edukalt läbinud kohustuslikud korrapärased tervisekontrollid, vahetult enne lennu algust äkiliselt ja lennuettevõtjale ettenägematult sureb või nii raskelt haigestub, et ta ei suuda lendu teostada?“

18. Euroopa Kohtu presidendi 4. aprilli 2022. aasta määrusega liideti kohtuasjad C-156/22–C-158/22 kirjalikuks ja suuliseks menetlemiseks ning kohtuotsuse tegemiseks.

19. Flightright, TAP Portugal, Poola valitsus ja Portugali valitsus ning Euroopa Komisjon esitasid Euroopa Kohtule kirjalikud seisukohad.

III. Õiguslik hinnang

A. Sissejuhatavad märkused

20. Esiteks märgin, et eelotsuse küsimuses viidatakse stsenaariumile, mille korral meeskonnaliige on „raskelt haigestunud“, mistõttu „ta ei suuda lendu teostada“. Sellega seoses mainin, et kõnealused menetlused on seotud teise piloodi ootamatu surmaga. Seega, hoolimata sellest, et meeskonnaliikme raske haigestumisega kaasnevad sarnased tagajärjed, mis võivad mõjutada lennu teostamist, näib see stsenaarium põhikohtuasja asjaolusid arvestades hüpoteetiline.

21. Teiseks, kuna kõnealune kohtuasi puudutab teise piloodi surma, tuletan meelde, et määruse nr 965/2012 alajaotise ORO.FC.200 punkti c alapunktis 1 on ette nähtud, et lennu toimumiseks peab lennumeeskonnas kohal olema vähemalt kaks pilooti. Kõnealusel juhul, isegi kui ülejäänud meeskond oleks olnud võimeline asjaomast lendu teostama, ei olnud nõue, et lennumeeskonnas peab olema kohal vähemalt kaks pilooti, täidetud ja seetõttu poleks seda lendu saanud sooritada. Peale selle viitab Euroopa Kohtule esitatud küsimus teise piloodi äkilisele surmale kui asjaomase lennu tühistamise põhjusele.

22. Seega leian, et Euroopa Kohus peaks vastamisel piirduma teise piloodi äkilise surma tõttu lennu tühistamise küsimusega ning jätma kõrvale probleemi, millist mõju võis tema surm avaldada ülejäänud meeskonnaliikmetele. Kuna lennu tühistamise täpne põhjus on faktiline küsimus, on eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne kindlaks teha, kas asjaomane lend tühistati *ainult* teise piloodi surma tõttu või *nii* tema surma *kui ka* meeskonnaliikmete suutmatuse tõttu kõnealust lendu teostada.

23. Nendest asjaoludest lähtudes soovitan eelotsusetaotluse esitanud kohtule vastamisel sõnastada küsimus ümber nii, et selles küsitaks eelkõige, kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et sellise lennu tühistamine, mis pidi väljuma lennujaamast, mis ei ole asjaomase tegutseva lennuettevõtja kodulennujaam, teise piloodi ootamatu surma tõttu, kusjuures see piloot oli edukalt läbinud talle ettenähtud korrapärased tervisekontrollid, on käsitletav nimetatud sätte tähenduses „erakorralise asjaoluna“, kuna piloot suri vahetult enne lendu ja see sündmus oli asjaomase lennuettevõtja jaoks prognoosimatu.

B. Kaks kohtupraktikas sätestatud tingimust

24. Kõigepealt tuletan meelde, et lennu tühistamise korral on määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktis c nähtud ette, et asjaomastel reisijatel on õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt määruse artikli 7 lõike 1 alusel hüvitist, välja arvatud juhul, kui neid on lennu tühistamisest teavitatud artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktides i–iii ette nähtud tähtaegade jooksul.

25. Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 alusel, tõlgendatuna koostoimes määruse põhjendustega 14 ja 15, on tegutsev lennuettevõtja hüvitise maksmise kohustusest vabastatud juhul, kui ta suudab tõendada, et lennu tühistamise põhjustasid „erakorralised asjaolud“, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed. Ent võttes arvesse määruse nr 261/2004 põhjenduses 1 sõnastatud eesmärki tagada reisijate kaitstuse kõrge tase ja arvestades ka asjaolu, et määruse artikli 5 lõikes 3 tehakse erand põhimõttest, et reisijatel on õigus saada lennu tühistamise korral hüvitist, tuleb mõistet „erakorralised asjaolud“ selle sätte tähenduses tõlgendada kitsalt. [4]

26. Väljakujunenud kohtupraktika alusel saab „erakorralisteks asjaoludeks“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses kvalifitseerida sündmusi, mis oma olemuselt või päritolult ei ole omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele (esimene tingimus) ja jäävad tema tegeliku kontrolli alt välja (teine tingimus). Kuigi Euroopa Kohus tuletas hiljuti meelde, et need kaks tingimust on kumulatiivsed ja nende täitmist tuleb iga üksikjuhtumi puhul eraldi hinnata, [5] märgin, et oma hinnangus käsitles kohus järjestikku mõlemat tingimust, kuigi oli leidnud, et neist esimene ei ole täidetud. [6] Seetõttu näib, et need kaks tingimust on tegelikult teinetest täiendavad: esimene puudutab üldisemalt seost mõjutatud tegevusala ja tegutseva lennuettevõtja tegevuse vahel [7] ning teine puudutab konkreetsemalt seda, kas kõnealune sündmus jääb tegutseva lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt täielikult välja. Ent kuna Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt on need kaks tingimust kumulatiivsed, siis käsitlengi neid sellisena.

27. Siinkohal tuleb rõhutada, et kohtupraktika ei ole esimese ja teise tingimuse sisu ja seose puhul alati järjepidev. Seetõttu analüüsin kõnealusel juhul neid tingimusi nii, nagu on täpsustanud Euroopa Kohus oma hiljutises suurkoja otsuses Airhelp. [8]

28. Neid asjaolusid arvesse võttes tuleb kindlaks teha, kas teise piloodi äkiline surm on käsitletav „erakorralise asjaoluna“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses.

1. Sündmus, mis ei ole omane tegutseva lennuettevõtja tavapärasele tegevusele

29. Selle tingimuse kohaselt tuleb kindlaks teha, kas tegutseva lennuettevõtja personaliga seotud probleemid võivad olla käsitletavad sündmusena, mis ei ole oma olemuselt või päritolult asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omane. [9]

30. Sellega seoses tuleb meelde tuletada, et Euroopa Kohus on lennuki tehniliste probleemide kohta kohtuotsuses Wallentin-Hermann [10] öelnud, et sündmuse toimumise asjaolusid saab nimetada „erakorralisteks“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses ainult siis, kui need on seotud sündmusega, mis sarnaselt määruse põhjenduses 14 loetletud sündmustega ei ole oma olemuselt või päritolult omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja jääb tema tegeliku kontrolli alt välja. Euroopa Kohus leidis, et kuna õhusõidukite käitamisel on tehniliste probleemide ilmnemine paratamatu, tuleb lennuettevõtjatel oma igapäevases tegevuses ka selliste probleemidega tegelda. Seetõttu ei saa tehnilised probleemid, mis ilmnevad õhusõidukite

4 Vt selle kohta 23. märtsi 2021. aasta kohtuotsus Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 24 ja seal viidatud kohtupraktika).

5 Vt selle kohta viimati 23. märtsi 2021. aasta kohtuotsus Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 23 ja seal viidatud kohtupraktika).

6 *Ibid*., punkt 26 jj.

7 Vt allpool punkt 34.

8 23. märtsi 2021. aasta kohtuotsus (C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 40).

9 Vt analoogia alusel 23. märtsi 2021. aasta kohtuotsus Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226).

10 Vt selle kohta 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus (C-549/07, EU:C:2008:771, punktid 20, 24, 25 ja 26). Juhin tähelepanu, et nende sündmuste kirjeldamisel ei erista Euroopa Kohus esimest ja teist tingimust.

hoolduse käigus või hoolduse puudumise tõttu, olla iseenesest „erakorralisteks asjaoludeks“, millele on viidatud määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikes 3. Seevastu sellised sündmused nagu lennuohutust mõjutava varjatud tootmisdefekti esinemine või sabotaaži või terrorismiakti tagajärjel õhusõidukile kahjustuste tekitamine ei pruugi olla asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omased ega ole tema tegeliku kontrolli all.

31. „Omaseks olemise“ kontseptsiooni on Euroopa Kohus hiljem selgitanud kohtuotsuses van der Lans [11], milles märgiti, et rike, mille on põhjustanud teatavate lennukiosade enneaegne rivist väljalangemine, on kahtlemata ootamatu sündmus. Ent Euroopa Kohus lisas, et niisugune rike on *lahutamatult seotud* lennuki väga keerulise töötamissüsteemiga, kusjuures lennuettevõtja käitab kõnealust lennukit tingimustes, eeskätt ilmastikutingimustes, mis on tihti rasked või isegi ekstreemsed, ning pealegi on selge, et ükski lennukiosa ei ole igavene. Euroopa Kohus järeldas, et seetõttu on niisuguse ootamatu sündmuse esinemine lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omane, sest lennuettevõtjatel tuleb selliseid ettenägematuid tehnilisi probleeme iga päev lahendada.

32. Eelnevast kohtupraktikast tuleneb, et õhusõiduki tehnilised probleemid on tegutseva lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omased, kuna lennuettevõtja puutub oma tavapärase tegevuse käigus kokku ka ootamatute tehniliste probleemidega. Järgmisena uurin, millisel määral on personaliga seotud probleemid tegutseva lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omased.

33. Eespool viidatud kohtuotsuses Airhelp [12] tuli Euroopa Kohtul otsustada, kas seaduslikus raamistikus korraldatud pilootide streik on omane lennuettevõtja tavapärasele tegevusele. Euroopa Kohus leidis, et streik, mille ainus eesmärk on saada lennuettevõtjalt pilootide palgatõusu, tööaja muutmist ja suuremat tööaja prognoositavust, kujutab endast sündmust, mis on omane selle ettevõtja tavapärasele tegevusele, eriti kui niisugune streik on korraldatud seaduslikus raamistikus. Täpsemalt öeldes tugines Euroopa Kohus asjaolule, et streik on üks tööturu osapoolte läbirääkimiste võimalikke väljendusviise ning seetõttu tuleb seda käsitleda asjaomase tööandja tavapärasele tegevusele omase sündmusena.

34. Oluline on märkida, et Euroopa Kohus rõhutas, et *tegutseva lennuettevõtja töötajaid* puudutavad meetmed kuuluvad nimetatud lennuettevõtja tavapärase tegevuse hulka. Sellest otsusest tuleneb, et esimese tingimuse kindlaksmääramisel uurib Euroopa Kohus seost mõjutatud tegevusala, milleks on personaliküsimused, ja tegutseva lennuettevõtja tegevuse vahel.

35. Seda tõlgendust tuleks kohaldada ka kõnealusel juhul, sest meeskonna töö planeerimine ja personaliküsimused moodustavad lennuettevõtjate igapäevatöö põhilise osa. Seoses meeskonna töö planeerimisega peavad lennuettevõtjad järgima lennundusalaseid õigusakte ja lepingutingimusi ning arvestama ka töötajate isiklikke ootusi. [13] Meeskonna töö planeerimine hõlmab keerulisi toiminguid, näiteks meeskonna töövahetuste graafiku koostamist ja ülesannete jaotamist (ingl *crew pairing and rostering*), meeskonna seiret (ingl *tracking*) ja töötajate

[11] 17. septembri 2015. aasta kohtuotsus (C-257/14, EU:C:2015:618, punktid 41 ja 42).

[12] 23. märtsi 2021. aasta kohtuotsus (C-28/20, EU:C:2021:226, punktid 28, 29 ja 30).

[13] Vt näiteks komisjoni 3. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT 2011, L 311, lk 1) põhikohtuasja asjaoludele kohaldatavas redaktsioonis.

koolitamist, võttes seejuures arvesse väsimuse riskijuhtimisega seotud aspekte.[14] Meeskonnaliikme, näiteks teise piloodi ootamatu puudumine peaks olema meeskonna töö planeerimisel põhimõtteliselt ette nähtud.[15]

36. Sellega seoses rõhutan, et teise piloodi ootamatu puudumise täpne põhjus ei peaks omama tähtsust otsustamaks, kas käsitleda piloodi puudumist „[ettevõtja tegevusele] omase" sündmusena. Kuna niisuguse sündmuse toimumine on tõenäoline,[16] tuleks seda tegutseva lennuettevõtja süsteemide korraldamisel ja juhtimisel arvesse võtta. Seega, olenemata sellest, kas teise piloodi ootamatu puudumine on tulenenud tervisega seotud põhjustest, surmast või muudest asjaoludest, on selle *tagajärg* see, et asjaomane tegutsev lennuettevõtja peab puuduvale töötajale kas asendaja leidma või lennu tühistama.

37. Seetõttu olen seisukohal, et teise piloodi ootamatu puudumine on tegutseva lennuettevõtja tegevuse tavapärane osa ja sellist sündmust tuleks olenemata selle põhjusest pidada lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omaseks. Kuna kaks eespool nimetatud tingimust on kumulatiivsed,[17] ei ole teise tingimuse olemasolu enam vaja kontrollima hakata, kui Euroopa Kohus otsustab minu arutluskäiku järgida. Terviklikkuse huvides käsitlen siiski ka teist tingimust ehk seda, kas teise piloodi surm on sündmus, mis jääb asjaomase tegutseva lennuettevõtja kontrolli all välja.

2. Sündmus on tegutseva lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt täielikult väljas

38. Kohtuasjas Airhelp tehtud otsuses vaatles Euroopa Kohus nelja kriteeriumi, mille alusel saab kindlaks teha, kas sündmus on käsitletav sellise sündmusena, mis on tegutseva lennuettevõtja kontrolli alt täielikult väljas. Praegusel juhul on neist kriteeriumidest asjakohased ainult kolm, kuna neljas kriteerium on seotud õigusküsimustega, mis tulenevad Euroopa Liidu põhiõiguste harta (edaspidi „harta") artiklis 28 sätestatud streigiõigusest, mis oli viidatud kohtuasjas arutusel.[18]

39. Nende kolme kriteeriumi alusel uuris Euroopa Kohus täpsemalt esiteks seda, kas sündmus on prognoositav, teiseks seda, kas tööandjal on teatud määral kontroll selle sündmuse üle, ja kolmandaks seda, kas sündmus on tegutseva lennuettevõtja suhtes ettevõtteväline. Need kolm kriteeriumi näivad olevat kumulatiivsed ja kujutavad endast miinimumnõudeid, mille põhjal määratleda, kas sündmus on asjaomase lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt täielikult väljas. Käsitlen neid kriteeriume vastupidises järjekorras võrreldes Euroopa Kohtu poolt kohtuasjas Airhelp tehtud otsuses esitatud järjekorraga, sest loogiliselt võttes eelneb küsimus, kas sündmus on tegutseva lennuettevõtja suhtes ettevõtteväline või -sisene, küsimusele, kas see sündmus on lennuettevõtja kontrolli all.

[14] IATA, ICAO, IFALPA, „Väsimuse juhtimise juhend lennuettevõtjatele", 2015. [Võrgus]. Kättesaadav aadressil https://www.iata.org/en/publications/fatigue-management-guide/. Vt selle kohta *ka* määruse nr 965/2012 IV lisa („CAT-osa") A-alajao („Üldnõuded") 1. jaotise („Mootoriga õhusõidukid") alajaotise CAT.GEN.MPA.100 („Meeskonna kohustused") punktid b ja c.

[15] Vt näiteks https://www.easa.europa.eu/en/downloads/116532/en. *Ibid.*, määruse nr 965/2012 IV lisa („CAT-osa") A-alajao („Üldnõuded") 1. jaotise („Mootoriga õhusõidukid") alajaotise CAT.GEN.MPA.100 („Meeskonna kohustused") punktid b ja c.

[16] Maailmapanga Grupp. Täiskasvanud meeste suremus (1000 meessoost täiskasvanu kohta) – Euroopa Liit, 2018. Kättesaadav: täiskasvanud meeste suremus (1000 meessoost täiskasvanu kohta) – Euroopa Liit | Andmed (worldbank.org).

[17] Vt eespool punkt 26.

[18] Neljas kriteerium puudutas tasakaalu töötajate streikimisvabaduse ning lennuettevõtja põhivabaduste – ettevõtlusvabaduse ja õigus omandile – vahel, mis on tagatud harta artiklitega 16 ja 17.

(a) Ettevõtteväline sündmus

40. Kohtuasjas Airhelp tehtud otsuses märkis Euroopa Kohus, et mõiste „erakorralised asjaolud“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses avamiseks tuleb sündmusi, mis on päritolult „ettevõttesisesed“, eristada sündmustest, mille päritolu on tegutseva lennuettevõtja suhtes „ettevõtteväline“.

41. Esiteks, ettevõttevälised sündmused hõlmavad Euroopa Kohtu sõnul järgmist: lennuki ja linnu kokkupõrge;[19] lennuki rehvi kahjustus, mille on põhjustanud lennurajal olnud võõrkeha;[20] lennurajal olev kütus, mistõttu lennurada suletakse;[21] parkiva lennuki kõrgustüüri ja teise lennuettevõtja lennuki kaldtüüri kokkupõrge, mille põhjustas viimati nimetatud lennuki liigutamine;[22] varjatud tootmisdefekt; sabotaaž või terroriakt.[23]

42. Euroopa Kohus järeldab, et ettevõtteväliste sündmuste ühine osa on see, et need on „tingitud looduslikust asjaolust *või* kolmanda isiku tegevusest – nagu muu lennuettevõtja või avaliku või erasektori osaleja, kes sekkub lennu- või lennujaama tegevusse“.[24] Looduslikust asjaolust tingitud sündmustega seoses on Euroopa Kohus öelnud, et Euroopa õhuruumi osaline sulgemine vulkaanipurske tagajärjel, näiteks siis, kui toimus Eyjafjallajökulli vulkaani purse, kujutab endast „erakorralisi asjaolusid“.[25] Kolmanda isiku tegevusest tingitud sündmustega seoses on Euroopa Kohus rõhutanud, et „erakorraliseks asjaoluks“ nimetatud määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses võib pidada streike, milles osalevad lennujuhid või lennujaama töötajad, kuna sellised streigid ei kuulu lennuettevõtja tegevuse hulka ja jäävad seega tema tegeliku kontrolli alt välja.[26]

43. Teiseks, ettevõttesiseste sündmustega seoses on Euroopa Kohus leidnud, et streik, mida alustavad ja milles osalevad asjaomase lennutranspordiettevõtja enda töötajad, kujutab endast selle ettevõtja „ettevõttesisest“ sündmust, see kehtib ka streigi kohta, mida alustati ametiühingute üleskutsel, kuna ametiühingud tegutsevad nimetatud ettevõtja töötajate huvides.[27] Märgin, et Euroopa Kohus on juba varem öelnud, et ametiühingute või töötajate esindajate osaluseta korraldatud streik, mille ajendiks on ettevõtte restruktureerimise väljakuulutamine, ei ole „erakorraline asjaolu“.[28]

44. Kõnealusel juhul võib öelda, et vedaja vastutab oma personali töö sellise korraldamise eest, mis võimaldaks vältida haigestumisest või muul põhjusel tekkinud töövõimetusest tulenevaid tõrkeid. Nagu öeldud, on personali töö korraldamine lennuettevõtja igapäevase juhtimistegevuse osa.[29] Sellest järeldub, et igapäevane juhtimistegevus kuulub „ettevõttesiseste“ sündmuste kategooriasse. Seega, kui teise piloodi surm tuleneb tegutseva lennuettevõtja tegevusest (või hooletusest) ehk kui teise piloodi surm on tööga seotud, siis on selle puhul tegemist täielikult

[19] 4. mai 2017. aasta kohtuotsus Pešková ja Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 26).

[20] 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 34).

[21] 26. juuni 2019. aasta kohtuotsus Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, punkt 29).

[22] 14. jaanuari 2021. aasta kohtumäärus Airhelp (C-264/20, ei avaldata, EU:C:2021:26, punkt 26).

[23] 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).

[24] 23. märtsi 2021. aasta kohtuotsus Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 41), kohtujuristi kursiiv.

[25] 31. jaanuari 2013. aasta kohtuotsus McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43).

[26] Vt selle kohta 4. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), tsiteeritud kohtuotsuses Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 42).

[27] 23. märtsi 2021. aasta kohtuotsus Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 44).

[28] 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:2018:2588).

[29] Vt eespool punktid 34–36.

ettevõttesisese sündmusega. Vastupidine on olukord siis, kui teise piloodi surm leiab aset väljaspool tööd ega ole tööst põhjustatud. Olen sarnaselt komisjoniga seisukohal, et seda tuleks pidada „loomulikuks sündmuseks“ ja seetõttu käsitleda „ettevõttevälise“ sündmusena.

(b) Teatav kontroll kõnealuse sündmuse üle

45. Kohtuasjas Airhelp tehtud otsuses selgitas Euroopa Kohus, et täielikult lennuettevõtja tegeliku kontrolli all olev sündmus on selline sündmus, mille korral lennuettevõtjal on põhimõtteliselt vahendeid, et selleks sündmuseks valmistuda ja vajaduse korral leevendada selle tagajärgi, mistõttu tal säilib teataval määral kontroll sündmuste üle.[30]

46. Sellega seoses märgin, et ärilise lennutranspordi valdkonnas peavad lennuettevõtjad järgima oma tegevuses rangeid tehnilisi ja haldusprotseduure. Seetõttu ei saa tegutsev lennuettevõtja põhimõtteliselt väita, et tal puudub igasugune kontroll oma organisatsiooni ja personali juhtimise üle. Õigupoolest peab lennuettevõtja võtma kõik vajalikud meetmed, et ennetada mis tahes probleeme, mis võivad mõjutada tema meeskonnaliikmeid, iseäranis piloote.

47. Eelkõige soovin juhtida tähelepanu nõudele, et lennuki juhtimiseks peab piloodil olema tervisetõend. Määruse nr 1178/2011 IV lisas on muu hulgas sätestatud, et ametipiloodiloaga (CPL), teise piloodi loaga (MPL) või liinipiloodiloaga (ATPL) kaasnevaid õigusi kasutades peab piloodil olema kehtiv klassi 1 tervisetõend, mille kehtivust tuleb lasta lennundusmeditsiinikeskusel või lennundusarstil pikendada.[31] Klassi 1 tervisetõendid kehtivad 12 kuud.[32] Rõhutan, et korrapärase lennundusmeditsiinilise hindamise eesmärk on tagada piloodi piisavalt hea terviseseisund või minimeerida tema puhul esineda võivaid terviseseisundiga seotud riske.[33]

48. Paraku ei ole võimalik isegi korrapäraselt tehtavate tervisekontrollidega tagada, et kontrolli läbinud inimene enne järgmist plaanilist tervisekontrolli ei sure. Isegi siis, kui lennuettevõtja on kehtestanud kõik vajalikud protseduurid ja need läbi viinud, võivad teatavad sündmused, näiteks tavaliselt terve piloodi äkiline ja ootamatu surm väljaspool asjaomase lennuettevõtja kodulennujaama, kujutada endast sündmust, milleks lennuettevõtja ei saa valmistuda ja mida ei ole võimalik leevendada.

49. Olen seisukohal, et eelotsusetaotluse esitanud kohus peab kontrollima, kas teise piloodi surma põhjuseks oli kõnealuse lennuettevõtja kontrolli all olev tegur. Seoses sellega peaks riigisisene kohus hindama, kas tegutsev lennuettevõtja oli teise piloodi puhul järginud tema tervisega seotud ohutusmeetmeid ja -nõudeid, kas ettenähtud tervisekontrollid olid tehtud nõuetekohaselt ja kas nende korrapäraste kontrollide käigus ei tuvastatud midagi niisugust, mis oleks viidanud sellele,

30 23. märtsi 2021. aasta kohtuotsus Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 35).

31 *Ibid*., IV lisa („Meditsiini osa“) A-alajao („Üldnõuded“) 2. jao („Tervisetõenditele esitatavad nõuded“) punkti MED.A.030 („Tervisetõendid“) alapunkti c alapunkt 4 ja punkti MED.A.040 („Tervisetõendite väljaandmine, nende kehtivuse pikendamine ja taastamine“) alapunkti c alapunkt 1 põhikohtuasja asjaoludele kohaldatavas redaktsioonis.

32 *Ibid*., IV lisa („Meditsiini osa“) A-alajao („Üldnõuded“) 2. jao („Tervisetõenditele esitatavad nõuded“) punkti 045 („Tervisetõendite kehtivus ning nende kehtivuse pikendamine ja taastamine“) alapunkti a alapunktid 1 ja 2. Pilootide puhul, kes tegelevad ärilise reisijateveo-lennutranspordiga ühe piloodiga õhusõidukil ja on vähemalt 40-aastased, ning üle 60-aastaste pilootide puhul kehtib klassi 1 tervisetõend kuus kuud ja selle kehtivust võib pikendada pärast täiendavaid lennundusmeditsiinilisi läbivaatusi või hindamisi.

33 Käitaja kohustuste ja personalinõuete kohta vt määruse nr 965/2012 III lisa ORO-osa GEN-alajao („Üldnõuded“) 1. jaotise („Üldist“) punkti ORO.GEN.110 („Käitaja kohustused“) alapunkte e ja g ning 2. jaotise („Juhtimine“) punkti ORO.GEN.210 („Personalinõuded“) alapunkte c ja e.

et kõnealuse piloodi tervislik seisund ei olnud tööülesannete täitmiseks piisavalt hea. Kui need kolm punkti leiavad kinnitust, võib minu hinnangul järeldada, et käesoleval juhul oli teise piloodi surm tegutseva lennuettevõtja kontrolli alt täielikult väljas.

(c) Kõnealuse sündmuse prognoositavus

50. Kohtuasjas Airhelp tehtud otsuses on Euroopa Kohus öelnud, et streigiõigus on töötajatele Euroopa Liidu põhiõiguste harta artikliga 28 tagatud õigus, ning märkinud, et asjaolu, et nad sellele õigusele tuginevad ja sellest tulenevalt vastavasisulise tegevuse algatavad, tuleb pidada iga tööandja jaoks prognoositavaks, eelkõige juhul, kui streigist on ette teatatud. [34]

51. Seejuures on Euroopa Kohus lähtunud klassikalisest sõnaraamatu definitsioonist, mille kohaselt on prognoositav sündmus või olukord selline, mis on enne selle toimumist teada või mille toimumist on võimalik oletada. [35] Ent terminit „prognoositav“ saab defineerida ka millegi sellisena, mis on *mõistlikult* ettenähtav. [36] Termin „mõistlik“ hõlmab tõenäosuse uurimist. Seega peab Euroopa Kohus kindlaks tegema, kui tõenäoline oli see, et lennuettevõtja oleks võinud ette näha kõnealuste sündmuste tagajärgi. Sisuliselt on tegemist juhtumipõhise lähenemisega, mille korral on vaja välja selgitada sündmuse toimumise kontekst; see eeldab omakorda nii abstraktsete statistiliste andmete kui ka kõnealuse isiku lähemat uurimist.

52. Kõnealusel juhul tuleb märkida, et riigisisese kohtu ülesanne on kindlaks teha, võttes arvesse tema käsutuses olevaid statistilisi andmeid, kas varastes 40-ndates mehe surm kujutab endast tõenäolist sündmust. Seejuures tuleb silmas pidada, et lennundusmeditsiiniliste läbivaatuste tegemise sagedus vanuse kasvades suureneb. Näiteks nende loaomanike puhul, kes on saanud 60-aastaseks, lühendatakse klassi 1 tervisetõendi kehtivusaega kuue kuuni. Tõendit saab pikendada alles pärast lennundusmeditsiinilise läbivaatuse või hindamise läbimist. [37] Sellest nõudest on võimalik järeldada, et pilootide terviseseisundiga seotud riskid vanuse kasvades suurenevad.

53. Mis puudutab kõnealuse teise piloodi andmeid, siis eelotsusetaotlus ei sisalda mitte ühtegi üksikasja tema surma põhjuse kohta. Esitatud küsimuses on mainitud, et teine piloot oli edukalt läbinud kohustuslikud korrapärased tervisekontrollid. Samuti on öeldud, et varastes 40-ndates oleva pereisa äkiline surm oli meeskonnale suur šokk.

54. Selle põhjal leian, et praeguses olukorras võiks lähtuda sellest, et eespool nimetatud klassi 1 tervisetõendid kehtivad 12 kuud [38] ja pärast kehtivusaja lõppemist peab omanik taotlema tõendi kehtivusaja pikendamist. Seega, kuigi käesoleval juhul võib eeldada, et teine piloot oli läbinud vajalikud tervisekontrollid ja tema terviseseisund oli hea, peab eelotsusetaotluse esitanud kohus need asjaolud täpselt kindlaks tegema.

55. Järelikult tundub, et kõnealusel juhul kujutab teise piloodi surm endast sündmust, mille esinemise tõenäosus oli väike, ning seetõttu tuleks seda praeguses olukorras pidada lennuettevõtja jaoks prognoosimatuks.

[34] 23. märtsi 2021. aasta kohtuotsus (C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 32).

[35] Vt näiteks veebisõnaraamat *Cambridge Dictionary*, definitsioon aadressil https://dictionary.cambridge.org/fr/dictionnaire/anglais/foreseeable.

[36] Vt veebisõnaraamat *Merriam-Webster Dictionary*, https://www.merriam-webster.com/dictionary/foreseeable, kohtujuristi kursiiv.

[37] Vt eespool joonealune märkus 32. Samuti peavad klassi 1 tõendeid uuendama iga kuue kuu järel need loaomanikud, kes tegelevad ärilise lennutranspordiga ühe piloodiga õhusõidukil ja on vähemalt 40-aastased.

[38] Vt eespool punkt 47.

3. Vahejäreldus

56. Eelöeldust lähtudes soovitan Euroopa Kohtul vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et sellise lennu tühistamine, mis pidi väljuma lennujaamast, mis ei ole asjaomase tegutseva lennuettevõtja kodulennujaam, teise piloodi ootamatu surma tõttu, kusjuures see piloot oli edukalt läbinud talle ettenähtud korrapärased tervisekontrollid, ei ole käsitletav selle sätte tähenduses „erakorralise asjaoluna“.

57. Kui aga kohus leiab, et teise piloodi surma korral on siiski tegemist erakorralise asjaoluga, peab ta lähemalt käsitlema, mida kujutavad endast vajalikud meetmed, mida lennuettevõtja peab võtma.

C. Mõiste „vajalikud meetmed“ kohtupraktika kohaselt

58. Hüvitise maksmise kohustusest vabanemiseks peab vedaja tõendama, et ta oli võtnud kõik vajalikud meetmed, mida temalt nõuti. Kohtuasjas Germanwings [39] leidis Euroopa Kohus, et tegutsev lennuettevõtja peab kasutama tema käsutuses olevat personali, seadmeid ja rahalisi vahendeid. Kohtuasjas Wallentin-Hermann [40] otsustas Euroopa Kohus, et asjaolust, et tegutsev lennuettevõtja on järginud õhusõiduki hoolduse miinimumnõudeid, ei piisa selle tõendamiseks, et vedaja on võtnud kõik vajalikud meetmed.

59. Seevastu kohtuasjas Eglītis ja Ratnieks [41] leidis Euroopa Kohus, et tegutsevat lennuettevõtjat ei saa kohustada planeerima üldiselt ja erisusteta minimaalset ajavaru, mis kohalduks vahet tegemata kõigis olukordades, kus erakorralised asjaolud ilmnevad. Nõutava ajavaru suurusjärk ei tohi tagajärjena tuua kaasa seda, et lennuettevõtja nõustub tegema oma ettevõtte suutlikkuse seisukohast vastuvõetamatuid ohverdusi.

60. Peale selle on Euroopa Kohus kohtuasjas Pešková ja Peška [42] märkinud, et tegutsev lennuettevõtja ei vastuta selle eest, kui teised isikud, näiteks lennujuhid, ei täida kohustust võtta enda pädevusse kuuluvaid ennetusmeetmeid. Lisaks on ta kohtuasjas Moens [43] öelnud, et kütuse olemasolu lennurajal, mistõttu lennurada suletakse, on asjaolu, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed.

61. Hiljutises kohtuasjas Transportes Aéreos Portugueses [44], mis puudutas lennu maandumist ja katkestamist ühe korda rikkunud reisija käitumise tõttu, on Euroopa Kohus esitanud kõige selgema „vajalike meetmete“ määratluse. Kohus märkis, et vajalike meetmete võtmisel ei saa lennuettevõtja põhimõtteliselt piirduda sellega, et pakub asjaomastele reisijatele teekonna muutmist nende lõppsihtkohta järgmise tema enda teostatava lennuga, mis saabub sihtkohta nende saabumiseks esialgu kavandatust päev hiljem. 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

[39] 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus (C-501/17, EU:C:2019:288).

[40] 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus (C-549/07, EU:C:2008:771).

[41] 12. mai 2011. aasta kohtuotsus (C-294/10, EU:C:2011:303, punktid 31 ja 35), vt ka kohtujurist Tanchevi arvamus kohtuasjas Moens (C-159/18, EU:C:2018:1040, punkt 33).

[42] 4. mai 2017. aasta kohtuotsus (C-315/15, EU:C:2017:342, punktid 43 ja 44).

[43] 26. juuni 2019. aasta kohtuotsus (C-159/18, EU:C:2019:535).

[44] 11. juuni 2020. aasta kohtuotsus (C-74/19, EU:C:2020:460, punktid 58, 59 ja 61).

vahemaandumisega lende, mida võivad teostada teised lennuettevõtjad, kes kuuluvad samasse lennundusallianssi või mitte, ja mis saabuvad varem kui asjaomase lennuettevõtja järgmine lend. Ent riigisisene kohus peab siiski hindama, kas selline teekonna muutmine oleks võinud kujutada endast lennuettevõtja suutlikkuse seisukohast asjakohasel hetkel vastuvõetamatut ohverdust.

62. Pean rõhutama, et teise piloodi surm, olenemata selle toimumise konkreetsetest asjaoludest, toob igal juhul kaasa lennu tühistamise, kui asenduspilooti ei õnnestu leida. Nagu eespool öeldud, on määruses nr 965/2012 sätestatud, et selliste lendude korral kasutatavate lennukitüüpide puhul peab tegutsev lennuettevõtja tagama vähemalt kahest piloodist koosneva meeskonna. See tähendab, et õhusõiduki kaptenil ei oleks olnud lubatud sooritada tagasilendu üksi, ilma teise piloodita.[45]

63. Peale selle, nagu komisjon on selgitanud,[46] ei võimalda lennundusohutust käsitlevad õigusaktid sugugi igal piloodil asenduspiloodina tegutseda. Asenduspiloot peab olema täielikult kvalifitseeritud, läbinud ettenähtud koolituse ning omama piisavat kogemust nii asjaomase lennuki kui ka lennuliiniga. See tähendab, et erisuguseid õhusõidukeid kasutavate lennuettevõtjate puhul ei piisaks üksnes sellest, kui nad tagaksid igas sihtkohas asendusmeeskonna olemasolu, vaid nad peaksid tagama ka selle, et asendusmeeskond oleks sobilik kõigi asjaomase lennuettevõtja kasutatavate lennukitüüpide ja kõigi tema teenindatavate lennuliinide jaoks mis tahes sihtkohas. Ent selline kohustus tooks kaasa ebaproportsionaalselt suured kulud ega tundu mõistlik, juhul kui Euroopa Kohus peaks otsustama, et tegemist on erakorraliste asjaoludega.

64. Järelikult peab lennuettevõtja hüvitise maksmise kohustusest vabanemiseks tõendama, et ta oli võtnud kõik proportsionaalsed ja vajalikud meetmed, mida temalt nõuti.

IV. Ettepanek

65. Eespool esitatud analüüsi põhjal teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Landgericht Stuttgarti (Stuttgardi apellatsioonikohus, Saksamaa) eelotsuse küsimusele järgmiselt:

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

sellise lennu tühistamine, mis pidi väljuma lennujaamast, mis ei ole asjaomase tegutseva lennuettevõtja kodulennujaam, teise piloodi ootamatu surma tõttu, kusjuures see piloot oli edukalt läbinud talle ettenähtud korrapärased tervisekontrollid, ei ole käsitletav selle sätte tähenduses „erakorralise asjaoluna“.

[45] Selles määruses on viidatud ka teiste meeskonnaliikmete hea vaimse seisundi tähtsusele. Tundub, et kõnealusel juhul ei pidanud teised meeskonnaliikmed end vahetult pärast kolleegi surma kohta ilmselt traumeeriva teate saamist võimeliseks lendu sooritama.

[46] Komisjoni seisukohtade punkt 31.