



Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
ATHANASIOS RANTOS
esitatud 9. detsembril 2021¹

Kohtuasi C-561/20

Q,
R,
S

versus

United Airlines Inc.

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (Brüsseli hollandikeelne kaubanduskohus, Belgia))

Eelotsusetaotlus – Lennutransport – Määrus (EÜ) nr 261/2004 – Õigus hüvitisele lennu pikaajalise hilinemise korral – Kaheks osaks jagatud lend – Pikaajaline hilinemine lõppsihtkohta lennu teises osas, mis ühendab kolmanda riigi kahte lennujaama – Määruse (EÜ) nr 261/2004 kehtivus rahvusvahelise õiguse seisukohast

I. Sissejuhatus

1. Käesolev eelotsusetaotlus on esitatud ühelt poolt Q, R-i ja S-i (edaspidi „põhikohtuasja hagejad“) ja teiselt poolt äriühingu United Airlines Inc. (Ameerika Ühendriigid) vahelises kohtuvaidluses hüvitise maksmise üle ümberistumistega lennu pikaajalise hilinemise eest.

2. Esimese eelotsuse küsimusega, mis puudutab määruse (EÜ) nr 261/2004 lennureisijatele antava hüvitise kohta² artikli 3 lõike 1 punkti a ja artikli 7 tõlgendamist, palub eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtul täpsustada selle määruse kohaldatavuse teatavaid aspekte ümberistumistega lendude puhul, mis väljuvad liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast, ümberistumisega kolmanda riigi territooriumil asuvas lennujaamas ja lõppsihtkohaga selle kolmanda riigi muus lennujaamas.

3. Kuigi Euroopa Kohtul ei ole veel olnud juhust analüüsida määruse nr 261/2004 kohaldatavust olukordades, kus hilinemine puudutab ümberistumisega lendu, mille teostab täielikult ühenduseväline tegutsev lennuettevõtja ja see hilinemine tekib lennu selles osas, mis toimub

¹ Algkeel: prantsuse.

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; parandus ELT 2018, L 155, lk 35).

täielikult kolmanda riigi territooriumil, leian, et olemasolevast kohtupraktikast tulenevad põhimõtted annavad kasulikke juhiseid analüüsiks, mida võib *mutatis mutandis* üle kanda käesolevale kohtuasjale³.

4. Teise eelotsuse küsimusega, mis on esitatud teise võimalusena, palub eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtul selgitada, kas määrus nr 261/2004 on kehtiv, arvestades rahvusvahelist õigust ja eelkõige põhimõtet, et igal riigil on täielik ja eranditu suveräänsus oma õhuruumi üle. See küsimus võimaldab Euroopa Kohtul esimest korda analüüsida nimetatud määruse kehtivust rahvusvahelise avaliku õiguse ja eelkõige rahvusvahelisel taval põhineva lennundusõiguse põhimõtte seisukohast⁴.

5. Oma analüüsi tulemusena teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata nendele kahele küsimusele, et esiteks tuleb määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a ja artiklit 7 tõlgendada nii, et niisugune olukord, nagu on kirjeldatud käesoleva ettepaneku punktis 3, kuulub selle määruse kohaldamisalasse, ja teiseks on nimetatud määrus jätkuvalt kehtiv, arvestades rahvusvahelist õigust ja eelkõige põhimõtet, et igal riigil on täielik ja eranditu suveräänsus oma õhuruumi üle.

II. Õiguslik raamistik

6. Määruse nr 261/2004 põhjendustes 1, 4 ja 7 on märgitud:

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

[...]

(4) Seetõttu peaks ühendus kõnealuses määruses sätestatud kaitstuse standardeid karmistama, suurendama reisijate õigusi ning tagama lennuettevõtjate tegutsemise ühtlustatud tingimustel liberaliseeritud turul.

[...]

(7) Käesoleva määruse tõhusa kohaldamise tagamiseks peaks selles määruses sätestatud kohustuste täitmine jääma tegutsevatele lennuettevõtjale, kes teostab või kavatses teostada lennu, olenemata sellest, kas lennuk kuulub kõnealusele ettevõtjale, on renditud ilma (*dry lease*) või koos meeskonnaga (*wet lease*) või kasutatakse seda muul alusel.“

³ Euroopa Kohtul on juba olnud võimalus analüüsida määruse nr 261/2004 kohaldatavust ümberistumistega lendude puhul, eelkõige 26. veebruari 2013. aasta kohtuotsuses Folkerts (C-11/11, edaspidi „kohtuotsus Folkerts“, EU:C:2013:106); 31. mai 2018. aasta kohtuotsuses Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361, edaspidi „kohtuotsus Wegener“); 11. juuli 2019. aasta kohtuotsuses České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604, edaspidi „kohtuotsus České aerolinie“) ja 30. aprilli 2020. aasta kohtuotsuses Air Nostrum (C-191/19, EU:C:2020:339). Määruse nr 261/2004 kohaldatavuse kohta lennuühendusele, mille algne väljumiskoht ja lõppsihtkoht on kolmandas riigis, aga mis koosneb kahest lennust, mille väljumis- või saabumiskoht on mõnes liikmesriigis, vt kohtujurist Saugmandsgaard Øe ettepanek kohtuasjas Airhelp (asenduslennu hiliinemine) (C-451/20, EU:C:2021:829, punktid 24–60), milles ei olnud käesoleva kohtuotsuse esitamise ajal kohtuotsust veel tehtud.

⁴ Euroopa Kohtul on juba olnud võimalus analüüsida liidu seadusandliku akti kehtivust lähtuvalt sellest põhimõttest, nimelt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (EÜT 2003, L 275, lk 32; ELT eriväljaanne 15/07, lk 631), 21. detsembril 2011. aasta kohtuotsuses Air Transport Association of America jt (C-366/10, edaspidi „kohtuotsus ATAA“, EU:C:2011:864, punktid 103 ja 104).

7. Selle määruse artiklis 2 „Mõisted“ on sätestatud:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) *lennuettevõtja* – kehtiva lennutegevusloaga õhutranspordiettevõtte;
- b) *tegutsev lennuettevõtja* – lennuettevõtja, kes teostab või kavatsseb teostada lennu reisijaga sõlmitud lepingu alusel või sellise teise füüsilise või juriidilise isiku nimel, kes on sõlminud reisijaga lepingu;
- c) *ühenduse lennuettevõtja* – lennuettevõtja, kellel on kehtiv lennutegevusluba, mille on välja andnud liikmesriik vastavalt nõukogu 23. juuli 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 2407/92 (lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta) sätetele^[5];

[...]

- h) *lõppsihtkoht* – registreerimislauas esitatavale piletile märgitud sihtkoht või vahetute ümberistumistega lendude korral viimase lennu sihtkoht; arvesse ei võeta olemasolevaid ümberistumisega asenduslende, kui peetakse kinni esialgsest kavandatud saabumisajast;

[...]“.

8. Määruse nr 261/2004 artikli 3 „Kohaldamisala“ lõigetes 1 ja 5 on ette nähtud:

„1. Käesolevat määrust kohaldatakse:

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

[...]

5. Seda määrust kohaldatakse mis tahes lennuettevõtja suhtes, kes korraldab lõigetes 1 ja 2 osutatud reisijatele reise. Kui tegutsev lennuettevõtja, kes ei ole sõlminud reisijaga lepingut, täidab käesolevast määrusest tulenevaid kohustusi, käsitatakse seda ettevõtjat tegutsevana selle isiku nimel, kes on kõnealuse reisijaga lepingu sõlminud.“

9. Selle määruse artikli 5 „Tühistamine“ lõigetes 1 ja 3 on sätestatud:

„1. Lennu tühistamise korral:

[...]

⁵ ELT 1992, L 240, lk 1.

- 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.“

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

„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.“

11. Sama määruse artiklis 13 „Õigus kahjude hüvitamisele“ on sätestatud:

„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.“

III. Põhikohtuasi, eelotsuse küsimused ja menetlus Euroopa Kohtus

12. Põhikohtuasja hagejad tegid reisibüroo vahendusel üheainsa broneeringu ühenduse lennuettevõtja Deutsche Lufthansa AG (edaspidi „Lufthansa“)⁶ ümberistumistega lennule, mis väljus Brüsseli lennujaamast (Belgia) ja mille sihtkoht oli San José International (Ameerika Ühendriigid), vahemaandumisega Newark Internationalis (Ameerika Ühendriigid).

13. Lennu mõlemat osa teostas United Airlines, kes on kolmanda riigi lennuettevõtja. Põhikohtuasja hagejad jõudsid lõppsihtkohta 223-minutilise hilinemisega selle lennu teist osa mõjutanud hilinemise ehk lennuki tehnilise probleemi tõttu.

14. Äriühing Happy Flights, kellele põhikohtuasja hagejate nõue loovutati, saatis 6. septembri 2018. aasta kirjaga United Airlinesile maksenõude, milles nõuti määruse nr 261/2004 alusel lennu teise osa hilinemise eest hüvitise maksmist 600 eurot inimese kohta ehk kokku 1800 eurot.

15. United Airlines vastas Happy Flightsile 4. oktoobri 2018. aasta kirjaga, väites, et käesolevas asjas ei ole määrus nr 261/2004 kohaldatav, kuna hilinemise põhjustanud tehniline probleem tekkis lennu teises osas, mis ühendas kahte Ameerika Ühendriikides asuvat lennujaama.

16. Happy Flights vastas sellele United Airlinesi kirjale 5. oktoobri 2018. aasta kirjaga, viidates viimase seisukohale vastu vaidlemiseks Euroopa Kohtu praktikale ja nõudis temalt hüvitise maksmist.

17. United Airlines vastas sellele Happy Flightsi kirjale omakorda 10. oktoobri 2018. aasta kirjaga.

18. Happy Flights saatis 11. oktoobril 2018 United Airlinesile märgukirja. Viimane teatas talle samal päeval, et jääb oma seisukoha juurde.

19. Happy Flights teatas 3. mail 2019 United Airlinesile, nõudes viimaselt samal ajal uuesti võla tasumist, et talle loovutatud võlanõue on uuesti üle läinud põhikohtuasja hagejatele.

20. Põhikohtuasja hagejad pöördusid 22. juulil 2019 United Airlinesi vastu eelotsusetaotluse esitanud kohtusse, Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brusselisse (Brüsseli hollandikeelne kaubanduskohus, Belgia), nõudega mõista temalt välja hüvitis summas 1800 eurot, millele lisandub viivitusintress alates 6. septembrist 2018 ja kohtu määratud intress.

21. Selles kontekstis on eelotsusetaotluse esitanud kohtul kahtlusi seoses teatavate United Airlinesi esitatud argumentide käsitlemisega, mis puudutavad nii määruse nr 261/2004 kohaldatavust kui ka selle kehtivust, kuna Euroopa Kohtu praktikast nendele vastust ei leia.

22. Esimesena, mis puudutab määruse nr 261/2004 kohaldatavust, siis vaidleb United Airlines vastu selle määruse kohaldamisele olukorras, kui pikaajaline hilinemine tekib lennul, mille väljumis- või sihtkoht on kolmanda riigi territooriumil, isegi kui tegemist on ümberistumistega lennu teise ja viimase osaga ning esimene lend väljus liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast.

⁶ Reisibüroo ja Lufthansa ei ole põhikohtuasja pooled.

23. Sellega seoses märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus esiteks, et kuigi kohtuotsus Wegener, mis puudutas hilinemist esimesel, liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast väljunud lennul, mida teostas ühenduseväline lennuettevõtja, räägib määruse nr 261/2004 kohaldatavuse kasuks, ei saa sellest kohtuotsusest tulenevaid juhiseid käesolevale kohtuasjale lihtsalt üle kanda, kuna käesoleval juhul hilines teine lend, mis väljus kolmanda riigi territooriumil asuvast lennujaamast.

24. Teiseks märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et kohtuotsuses České aerolinie otsustas Euroopa Kohus, et määrust nr 261/2004 kohaldatakse ka ümberistumistega lennu teise osa suhtes, kui esimene lend väljus liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast. Selles kohtuasjas tekkis küsimus, kas ühenduse lennuettevõtja, kes oli taganud esimese lennu, võis olla kohustatud maksma hüvitist reisijale, kelle reisil tekkis pikaajaline hilinemine teisel lennul, mille tegelikult teostas kolmanda riigi lennuettevõtja. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul erineb põhikohtuasi siiski selle poolest, et see ei puuduta ühtegi ühenduse lennuettevõtjat, kuna piletid väljastanud ühenduse lennuettevõtja (Lufthansa) ei ole isegi põhikohtuasja pool. Seetõttu ei saa lahendust, mille andis Euroopa Kohus selles kohtuotsuses, käesoleva kohtuasja faktilistele asjaoludele jätkuvalt lihtsalt üle kanda.

25. Teisena, mis puudutab määruse nr 261/2004 kehtivust, siis väidab United Airlines, et kui seda määrust tuleks kohaldada ümberistumistega lennu teisel lennul tekkinud pikaajalise hilinemise korral, siis juhul, kui teine lend toimub täielikult kolmanda riigi territooriumil, oleks sellel eksterritoriaalne ulatus, mis on rahvusvahelise õigusega vastuolus. Täpsemalt on see vastuolus suveräänsuse põhimõttega, kui nimetatud määrust kohaldatakse olukorras, mis on tekkinud kolmanda riigi territooriumil – nagu on kõne all põhikohtuasjas –, kus hilinemine leidis aset Ameerika Ühendriikide territooriumil ja tagajärjed tekkisid ainult selle territooriumi piires. Sellega seoses viidatakse kohtuotsusele ATAA, milles Euroopa Kohus tunnustas rahvusvahelise tavaõiguse põhimõtet, et igal riigil on täielik ja eranditu suveräänsus oma õhuruumi üle. Juhul kui see United Airlinesi väide on õige, tekib eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul seega küsimus, kas see määrus on rahvusvahelise õiguse seisukohast kehtiv.

26. Neil asjaoludel otsustas Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Brüsseli hollandikeelne kaubanduskohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

- „1. Kas [määruse nr 261/2004] artikli 3 lõike 1 punkti a ja artiklit 7, nagu neid on tõlgendanud Euroopa Kohus, tuleb tõlgendada nii, et reisijal on õigus saada hüvitist ühenduseväliselt lennuettevõtjalt, kui reisija jõuab oma lõppsihtkohta rohkem kui kolme tunni pikkuse hilinemisega, mis tekkis viimasel lennul, mille väljumis- ja sihtkoht asuvad mõlemad kolmanda riigi territooriumil, ilma vahemaandumiseta liikmesriigi territooriumil, ning see lend oli osa ümberistumistega lennust, mis väljub liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast ja mille kõiki osi teostab see ühenduseväline lennuettevõtja ning mille reisija broneeris üheainsa broneeringuga ühenduse lennuettevõtjalt, kes ei teosta ühtegi osa sellest lennust?
2. Kui vastus esimesele küsimusele on jaatav, siis kas [määrus nr 261/2004], nagu seda tõlgendatakse esimesele küsimusele antud vastuses, on vastuolus rahvusvahelise õigusega ja eelkõige põhimõttega, et igal riigil on täielik ja eranditu suveräänsus oma territooriumi ja õhuruumi üle, sest sellise tõlgenduse kohaselt tuleb liidu õigust kohaldada asjaolude suhtes, mis leidsid aset kolmanda riigi territooriumil?“

27. Kirjalikud seisukohad on esitanud põhikohtuasja kaebajad, United Airlines, Belgia ja Poola valitsus, Euroopa Parlament, Euroopa Liidu Nõukogu ja Euroopa Komisjon. Parlament ja nõukogu käsitlesid oma märkustes ainult teist küsimust.

IV. Õiguslik analüüs

28. Juhin kõigepealt tähelepanu sellele, et Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktika kohaselt võib hüvitise saamise õiguse kohaldamise eesmärgil hilinevad lendude reisijaid võrdsustada tühistatud lendude reisijatega ja seega võivad nad tugineda õigusele saada hüvitist, mis on ette nähtud määruse nr 261/2004 artikli 7 lõikes 1, kui nad on oma lõppsihtkohta saabumisel kaotanud aega kolm tundi või rohkem, teisisõnu kui nad jõuavad oma lõppsihtkohta kolm tundi pärast lennuettevõtja poolt algul kavandatud saabumisaega või hiljem⁷. Ümberistumistega lennu puhul on selle määruse artiklis 7 ette nähtud kindlasummalise hüvitise maksmise seisukohast määrav ainult hilinevamine, mis tuvastatakse võrreldes kavandatud saabumisajaga lõppsihtkohta, kusjuures lõppsihtkoha all tuleb mõista asjaomase reisija viimase lennu sihtkohta⁸.

29. Käesoleval juhul ei vaidle United Airlines vastu sellele, et määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 1 punkti c kohaselt oleks põhikohtuasja hagejatel juhul, kui see oleks kohaldatav, tõepoolest õigus 1800 euro suurusele hüvitisele, kuna põhikohtuasjas kõne all oleva ümberistumisega lennu viimane osa hilines 223 minutit ehk enam kui kolm tundi võrreldes algul kavandatud saabumisajaga.

30. Siiski seab United Airlines põhikohtuasjas kahtluse alla just selle määruse kohaldatavuse ja teise võimalusena selle kehtivuse. Nende kahe aspekti kohta ongi kaks eelotsuse küsimust ja neile järgnev analüüs esitatud.

A. Esimene eelotsuse küsimus

31. Esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a ja artiklit 7 tuleb tõlgendada nii, et reisijal on õigus saada hüvitist kolmanda riigi lennuettevõtjalt, kui ta jõudis oma lõppsihtkohta rohkem kui kolme tunni pikkuse hilinevamisega, mis tekkis liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast väljunud ümberistumisega lennu viimasel lennul, mille väljumis- ja sihtkoht asuvad mõlemad kolmanda riigi territooriumil – ümberistumisega lennu, mille kõiki osi teostas see kolmanda riigi lennuettevõtja ja milleks reisija oli ühenduse lennuettevõtja juures teinud üheainsa broneeringu.

32. Selliselt sõnastatud küsimus sisaldab kahte elementi, mis puudutavad esiteks määruse nr 261/2004 kohaldatavust ümberistumisega lennu puhul, nagu on kõne all põhikohtuasjas, ja teiseks hüvitist maksmise kohustatud lennuettevõtja kindlaksmääramist.

⁷ Vt selle kohta 19. novembri 2009. aasta kohtuotsus Sturgeon jt (C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 61), 23. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus Nelson jt (C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657), kohtuotsus Folkerts (punktid 32 ja 33) ja kohtuotsus České aerolinie (punkt 19).

⁸ Kohtuotsus Folkerts (punktid 34 ja 35).

1. Määruse nr 261/2004 kohaldatavus

33. Mis puudutab määruse nr 261/2004 kohaldamisala, siis tuleneb selle määruse artikli 3 lõike 1 punktist a, et seda kohaldatakse eelkõige reisijate suhtes, kes lendavad välja liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast. Erinevalt nimetatud artikli 3 lõike 1 punkti b hüpoteesist ei kohaldata esimesena nimetatud olukorra puhul tingimust, et tegutsev lennuettevõtja, kes lendu teostab, peab kuuluma mõiste „ühenduse lennuettevõtja“ alla nimetatud määruse artikli 2 punkti c tähenduses.

34. Kõigepealt märkin, et Euroopa Kohus leidis, et mõistet „ümberistumistega lend“ tuleb mõista nii, et reisijale määruses nr 261/2004 ette nähtud hüvitise saamise õiguse seisukohast on tegemist kahe või enama lennuga, mis moodustavad ühe terviku⁹. Nii on see juhul, kui ühes broneeringus on kaks või mitu lendu, nagu on kõne all põhikohtuasjas¹⁰. Seda määratlust ei mõjuta asjaolu, et ümberistumistega lennu ajal võidakse lennukit vahetada¹¹. Järelikult tuleb üheainsa broneeringuga hõlmatud ümberistumisega lennu puhul selle määruse kohaldatavust hinnates lähtuda sellise lennu esimesest väljumiskohast ja lõppsihtkohast¹².

35. Edasi, mis puudutab Euroopa Liidust väljuvaid ümberistumistega lende, nagu on kõne all käesolevas asjas, siis tuleneb Euroopa Kohtu praktikast, et isegi kui lennu vahemaandumised toimuvad kolmanda riigi territooriumil, ei takista see määruse nr 261/2004 kohaldamist, vaatamata sellele, et lennuettevõtja, kes niisugust lendu või lennuosa teostab, ei ole ühenduse lennuettevõtja.

36. Nimelt otsustas Euroopa Kohus kohtuotsuses Wegener, et määrust nr 261/2004 kohaldatakse üheainsa broneeringu alusel toimuvale reisijateveole, mis liikmesriigi territooriumil (Berliin, Saksamaa) asuvast lennujaamast väljumise ja kolmanda riigi territooriumil (Agadir, Maroko) asuvasse lennujaama saabumise vahel sisaldab plaanipärast vahemaandumist väljaspool Euroopa Liitu (Casablanca, Maroko) koos lennuki vahetusega. Euroopa Kohus leidis sisuliselt, et ümberistumistega lendu, mille esimene lend väljub liikmesriigis asuvast lennujaamast ja teise lennu sihtkoht on kolmandas riigis asuv lennujaam, tuleb lugeda üheks üksuseks, isegi kui ümberistumisega lennu teine osa toimub väljumisega kolmandas riigis asuvast lennujaamast. Sellega seoses, vastupidi sellele, mida väidab United Airlines oma kirjalikes seisukohtades, ei ole Euroopa Kohus tõendanud, et see määrus oleks kohaldatav Euroopa–Vahemere lennunduslepingu alusel, mis sõlmiti 2006. aastal. Nimelt põhines see kohaldatavus üksnes määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a tõlgendusel, ilma et seda oleks selles kohtuotsuses isegi mainitud.

37. Samamoodi otsustas Euroopa Kohus kohtuotsuses Česká aerolinie otsesõnu määruse nr 261/2004 kohaldatavuse kohta ümberistumistega lennu puhul, mis koosnes kahest lennust ja mille kohta oli tehtud üks broneering, ja mis väljub liikmesriigi territooriumil (Praha, Tšehhi Vabariik) asuvast lennujaamast ja suundub sihtkohta kolmandas riigis (Bangkok, Tai) asuvas lennujaamas muu kolmanda riigi (Abu Dhabi, Ühendemiraadid) lennujaama kaudu. Sellisel juhul otsustas Euroopa Kohus, et reisija, kes hilines oma lõppsihtkohta kolm tundi või rohkem seetõttu,

⁹ Kohtuotsus Wegener (punktid 17 ja 18 ning seal viidatud kohtupraktika).

¹⁰ Kohtuotsus Wegener (punktid 19 ja 20 ning seal viidatud kohtupraktika).

¹¹ Kohtuotsus Wegener (punkt 23).

¹² Kohtuotsus Wegener (punkt 25) ja kohtuotsus Česká aerolinie (punkt 16), samuti 12. novembri 2020. aasta kohtumäärus KLM Royal Dutch Airlines (C-367/20, edaspidi „kohtumäärus KLM“, EU:C:2020:909, punkt 19).

et hilines teine lend, mida koodijagamise kokkuleppe raames teostas kolmandas riigis asuv lennuettevõtja (Etihad Airways), võib esitada selle määruse alusel kahju hüvitamise hagi ühenduse lennuettevõtja vastu, kes teostas esimese lennu (České aerolinie).

38. Nagu aga märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, on need kohtuotsused tõepoolest tehtud teistsugustel faktilistel asjaoludel kui põhikohtuasjas. Nimelt esiteks oli kohtuotsuses Wegener tegemist ümberistumisega lennuga, kus hilines esimene lend, mis väljus liikmesriigi territooriumilt, samas kui käesolevas asjas hilines viimane lend, mis toimus täielikult kolmanda riigi territooriumil. Teiseks oli kohtuotsuse České aerolinie ese võimalus esitada hagi ühenduse lennuettevõtja vastu, kes teostas esimest osa ümberistumisega lennul, mille puhul hilines teine lennuosa, mida teostas koodijagamiskokkuleppe alusel kolmanda riigi lennuettevõtja tervikuna kolmandas riigis. Seevastu käesolevas asjas teostas kogu ümberistumistega lennu sama kolmanda riigi lennuettevõtja.

39. Hoolimata nendest faktilistest erinevustest on käesoleva ettepaneku punktis 35 nimetatud põhimõtted, mis tulenevad nendest kahest kohtuotsusest, minu arvates siiski käesoleval juhul endiselt kehtivad.

40. Esiteks tuleneb eespool viidatud kohtupraktikast, et koht, kus hilinemine toimub, ei mõjuta kuidagi määruse nr 261/2004 kohaldatavust seni, kuni tegemist on liidust väljuvate ümberistumisega lendudega, mis toimuvad üheainsa broneeringu alusel ja moodustavad seega selles määruses ette nähtud reisijatele hüvitise saamise õiguse mõttes ühe terviku. Nimelt tuleneb kohtuotsusest České aerolinie ja ka kohtumäärusest KLM, et hüvitist on kohustatud maksma iga tegutsev lennuettevõtja, kes osaleb sellest ümberistumisega lennust vähemalt ühe lennu teostamisel, olenemata sellest, kas tema teostatud lend põhjustas reisija pikaajalise hilinemise lõppsihtkohta või mitte¹³. Asjaolu, et hilinemine leidis aset lennu viimases osas ja kolmanda riigi territooriumil, ei ole seega käesoleval juhul selle määruse kohaldatavuse seisukohast asjasse puutuv.

41. Mulle näib, et see lahendus on põhjendatud ka tarbijakaitse kõrge taseme tagamise eesmärgi seisukohast, kuna eristamine selle järgi, kas hilinemine toimus üheainsa broneeringu raames esimesel või teisel lennul, tähendaks põhjendamatu eristamist, mistõttu United Airlines oleks kohustatud maksma hüvitist esimese lennu ajal tekkinud häirete korral, kuid ei peaks seda tegema sama marsruudi teisel lennul tekkinud häirete korral, kuigi reisijad hilinevad lõppsihtkohta mõlemal juhul ühepalju ja neile tekivad seega samad ebameeldivused.

42. Teiseks tuleneb samast kohtupraktikast, et ühenduse lennuettevõtja staatus ei ole liidust väljuvate ümberistumisega lendude suhtes määruse nr 261/2004 kohaldamise seisukohast asjasse puutuv. Nagu eespool märgitud, ei nõua nimetatud määruse artikli 3 lõike 1 punkt a – erinevalt selle määruse artikli 3 lõike 1 punktist b, mis käsitleb reisijaid, kelle lend väljub kolmandas riigis asuvast lennujaamast liikmesriigis asuvasse lennujaama –, et selle määruse kohaldamiseks peaks lennuettevõtja liikmesriigis asuvast lennujaamast väljuvate reisijate puhul olema ühenduse lennuettevõtja.

43. Järelikult on nõue, et lennu peab teostama ühenduse lennuettevõtja, määruse nr 261/2004 kohaldamise tingimuseks vaid juhul, kui tegemist on kolmanda riigi territooriumilt väljuvate ja liikmesriigi territooriumile suunduvate lendudega. Lisaks on selle määruse artikli 3 lõikes 5 sätestatud, et määrust kohaldatakse kõigi *tegutsevate* lennuettevõtjate suhtes, kes seda veoteenust

¹³ Kohtuotsus České aerolinie (punktid 20–26) ja kohtumäärus KLM (punkt 28).

osutavad. Kohtuotsuses Wegener ei analüüsitud nimelt kuidagi asjaolu, et tegutsev lennuettevõtja (Royal Air Maroc) ei olnud ühenduse ettevõtja, kuna määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a kohaselt ei mõjuta see kvalifitseerimine kuidagi selle määruse kohaldamist.

44. Eespool öeldut arvestades teen Euroopa Kohtule ettepaneku asuda seisukohale, et liidust väljuv ümberistumistega lend, nagu on kõne all põhikohtuasjas, kuulub määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a alusel selle määruse kohaldamisalasse.

2. Hüvitist maksma kohustatud lennuettevõtja kindlaksmääramine

45. Mis puudutab küsimust, milline lennuettevõtja on käesoleval juhul kohustatud maksma määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 1 punktis c ette nähtud hüvitist, siis tuletan meelde, et käesoleva kohtuasja eripära seisneb selles, et kõnealused piletid väljastas Lufthansa, kes ei ole põhikohtuasja pool, kuna kaks kõnealust lendu teostas tegelikult kolmanda riigi lennuettevõtja United Airlines.

46. Selle kohta on Euroopa Kohus tuvastanud, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktist c ja artikli 5 lõikest 3 tuleneb, et kui ümberistumisega lend saabumisel pikka aega hilineb, saab hüvitist maksma kohustatud lennuettevõtjaks olla ainult tegutsev lennuettevõtja sama määruse artikli 2 punkti b tähenduses¹⁴. Selle õigusnormi alusel on „tegutsev lennuettevõtja – lennuettevõtja, kes teostab või kavatseb teostada lennu reisijaga sõlmitud lepingu alusel või sellise teise füüsilise või juriidilise isiku nimel, kes on sõlminud reisijaga lepingu“.

47. Selleks et lennuettevõtjat võiks kvalifitseerida tegutsevaks lennuettevõtjaks, peab selle definitsiooni järgi olema niisiis täidetud kaks kumulatiivset tingimust, milleks on esiteks asjakohase lennu teostamine ja teiseks reisijaga sõlmitud lepingu olemasolu¹⁵. See määratlus ei nõua aga üldse, et tegutseval lennuettevõtjal peab olema ühenduse lennuettevõtja staatus, kuna see staatus on oluline ainult selleks, et hinnata määruse kohaldamisala ulatust reisijatele, kes saabuvad kolmandast riigist saabuvate lendudega (vt käesoleva ettepaneku punktid 33 ja 42). Lisaks on tegutseval lennuettevõtjal ainuvastutus, kuna liidu seadusandja on määruse nr 261/2004 vastuvõtmisel otsustanud välistada vastutuse jagamise reisikorraldaja ja lepingulise lennuettevõtja vahel¹⁶.

48. Esimese tingimuse kohta on määruse nr 261/2004 põhjenduses 7 kinnitatud, et „[k]äesoleva määruse tõhusa kohaldamise tagamiseks peaks selles määruses sätestatud kohustuste täitmine jääma tegutsevale lennuettevõtjale, kes teostab või kavatseb teostada lennu, olenemata sellest, kas lennuk kuulub kõnealusele ettevõtjale, on renditud ilma (*dry lease*) või koos meeskonnaga (*wet lease*) või kasutatakse seda muul alusel“. Euroopa Kohus selgitas nimelt lennu teostamise tingimust koos meeskonnaga (*wet lease*) lennuki rendi lepingute alusel lendude teostamise korral, otsustades, et tegutseva lennuettevõtjana on käsitatav lennuettevõtja, kes „seoses oma majandustegevusega reisijateveo valdkonnas otsustab teostada konkreetse lennu, määrates muu hulgas kindlaks marsruudi, ning teeb huvitatutele lennutransporditeenuse pakkumise. Nimelt viitab sellise otsuse vastuvõtmine, et see lennuettevõtja võtab vastutuse asjaomase lennu teostamise, sealhulgas ka selle võimaliku tühistamise või pikaajalise hilinemise eest sihtkohta“¹⁷.

¹⁴ Kohtuotsus České aerolinie (punkt 20).

¹⁵ Kohtuotsus České aerolinie (punkt 23).

¹⁶ Vt määruse nr 261/2004 ettevalmistavate materjalide analüüsi kohta kohtujurist Tanchevi ettepanek kohtuasjas *flightright* (C-186/17, EU:C:2018:399, punkt 46).

¹⁷ 4. juuli 2018. aasta kohtuotsus *Wirth jt* (C-532/17, EU:C:2018:527, punktid 19 ja 20).

49. Reisijaga sõlmitud lepingu olemasolu kohta tuleb märkida, et lepingulise suhte puudumine asjaomaste reisijate ja tegutseva lennuettevõtja vahel ei puutu selles osas asjasse, kui tegutseval lennuettevõtjal on lepingulise lennuettevõtjaga omaenda lepinguline suhe.¹⁸

50. Kuigi käesoleval juhul on põhikohtuasja hagejatega (reisibüroo vahendusel) lepingu sõlminud vedaja Lufthansa, teostas neid kahte lendu United Airlines, tõenäoliselt koodijagamislepingu (*code sharing*) alusel¹⁹.

51. Seega näib mulle, et kaks eespool viidatud tingimust tegutsevaks lennuettevõtjaks kvalifitseerimiseks näivad United Airlinesi puhul olevat täidetud, kes pealegi ei vaidle oma kirjalikes seisukohtades sellele kvalifitseerimisele vastu. Tema on nimelt lennuettevõtja, kes tegelikult teostas ümberistumistega lennu kõiki osi ja tegutses nii Lufthansa nimel, kes oli sõlminud põhikohtuasja hagejatega lepingu. Siinkohal tuletan meelde, et määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 5 teises lauses on täpsustatud, et kui tegutsev lennuettevõtja, kes ei ole sõlminud reisijaga lepingut, täidab sellest määrusest tulenevaid kohustusi, käsitatakse seda ettevõtjat tegutsevana selle isiku nimel, kes on kõnealuse reisijaga lepingu sõlminud²⁰.

52. See järeldus, mille kohaselt on United Airlines tegutsev lennuettevõtja ja seega kohustatud maksma määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 1 punktis c ette nähtud hüvitist, on kooskõlas selle määruse põhjenduses 1 nimetatud eesmärgiga tagada reisijate kaitstuse kõrge tase, kuna nagu United Airlines oma seisukohtades tunnistab, on reisijale hõlpsasti kindlaks tehtav lennuettevõtja, kes on enamikul juhtudest vastutav lennu ajal tekkinud probleemide eest.

53. Lõpuks märgin, et määruse nr 261/2004 artikli 13 kohaselt ei mõjuta asjaolu, et tegutsev lennuettevõtja on sellest määrusest tulenevad kohustused täitnud, tema õigust taotleda kohaldatava riigisisese õiguse alusel hüvitist selle transpordiettevõtja kohustuste täitmata jätmise põhjustanud mis tahes isikult, sealhulgas kolmandatelt isikutelt, nagu reisikorraldajalt või teiselt isikult, kellega on tegutsev lennuettevõtja lepingu sõlminud²¹.

54. Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes teen ettepaneku vastata esimesele eelotsuse küsimusele, et määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a ja artiklit 7 tuleb tõlgendada nii, et ümberistumisega lennu puhul, mis koosneb kahest lennust ja mille kohta on tehtud üks broneering, ja mis väljub liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast ja suundub sihtkohta kolmandas riigis asuvas lennujaamas selle kolmanda riigi muu lennujaama kaudu, võib reisija, kes jõuab oma lõppsihtkohta rohkem kui kolme tunni pikkuse hilinemisega, mis tekkis teisel lennul, mida nagu esimestki teostas kolmanda riigi lennuettevõtja, esitada selle määruse alusel hüvitise nõude selle tegutseva lennuettevõtja vastu, kui üks broneering on tehtud ühenduse lennuettevõtja juures, kes ei teostanud tegelikult ühtegi nendest lendudest.

¹⁸ Vt selle kohta kohtujurist Tanchevi ettepanek kohtuasjas *flightright* (C-186/17, EU:C:2018:399, punkt 27). Kuna eelotsusetaotlus võeti tagasi, kustutati kohtuasi C-186/17 Euroopa Kohtu registrist [vt Euroopa Kohtu presidendi 2. augusti 2018. aasta kohtumäärus *flightright* (C-186/17, ei avaldata, EU:C:2018:657)].

¹⁹ Eelotsusetaotlusest ja United Airlinesi seisukohtadest nähtub, et lennu esimest osa turustas Lufthansa lennunumbriga LH 8854 ja teostas United lennunumbriga UA 998.

²⁰ Kohtuotsus *České aerolinie* (punkt 28).

²¹ Kohtuotsus *České aerolinie* (punkt 31 ja seal viidatud kohtupraktika).

B. Teine eelotsuse küsimus

55. Teise küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas juhul, kui Euroopa Kohus leiab, et määrus nr 261/2004 on kohaldatav sellises olukorras, nagu on kõne all põhikohtuasjas, on see määrus kehtiv, arvestades rahvusvahelise õiguse põhimõtet, et igal riigil on täielik ja eranditu suveräänsus oma õhuruumi üle.

56. Kõigepealt märgin, et nagu nähtub ELL artikli 3 lõikest 5, toetab liit nimelt „rahvusvahelise õiguse ranget järgimist ja arendamist“. Seega on liit akti vastuvõtmisel kohustatud järgima rahvusvahelist õigust tervikuna, sealhulgas rahvusvahelist tavaõigust, mis on liidu institutsioonidele siduv²².

57. Selle kohta tunnistas Euroopa Kohus kohtuotsuses ATAA, et põhimõte, et igal riigil on täielik ja eranditu suveräänsus oma õhuruumi üle, on rahvusvahelise tavaõiguse põhimõte, mis on liidu institutsioonidele siduv²³. Sellest kohtuotsusest tuleneb samuti, et õigussubjekt võib sellele põhimõttele tugineda, et Euroopa Kohus kontrolliks liidu akti kehtivust juhul, kui ühelt poolt võib see põhimõte seada kahtluse alla liidu pädevuse sellist akti vastu võtta ning kui teiselt poolt võib kõnealune akt mõjutada isikule liidu õigusest tulenevaid õigusi või tekitada selle õiguse alusel talle kohustusi²⁴. Siiski, nagu tuleneb samast kohtuotsusest, kuivõrd rahvusvahelise tavaõiguse põhimõte ei ole samasuguse täpsusastmega nagu rahvusvahelise lepingu säte, siis peab liidu õigusakti kohtulik kontrollimine rahvusvahelise tavaõiguse põhimõtte seisukohast paratamatult piirduma küsimusega, kas liidu institutsioonid on kõnealust akti vastu võttes teinud selle põhimõtte kohaldamise tingimuste osas ilmseid hindamisvigu²⁵.

58. Käesoleval juhul soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas määrus nr 261/2004 on eespool nimetatud rahvusvahelise tavaõiguse põhimõtet arvestades kehtiv, kuna seda määrust saab kohaldada olukorras, mis selle kohtu sõnul leiab aset väljaspool liidu territooriumi ja seab kahtluse alla kolmanda riigi vedaja.

59. Kuna kohtuotsuse ATAA järgi võib hinnata rahvusvahelise tavaõiguse põhimõtte seisukohast määruse nr 261/2004 kehtivust ilmse hindamisvea kontrollimise piires, tekib küsimus, kas liidu seadusandja on teinud vea, mis võib mõjutada selle määruse kehtivust.

60. Minu arvates see nii ei ole.

61. Esimesena märgin, et määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a kohaselt kuulub põhikohtuasjas kõne all olev lend selle määruse kohaldamisalasse seetõttu, et põhikohtuasja hagejad alustasid reisi liikmesriigi, nimelt Belgia lennujaamast. Just see kriteerium loob tiheda seose liidu territooriumiga. Seega ei muuda asjaolu, et käesoleval juhul tekkis õigus hüvitisele täielikult kolmanda riigi territooriumil tekkinud hilinemise tõttu, kuidagi seda seost liidu territooriumiga. Nimelt, nagu on märgitud käesoleva ettepaneku punktides 36 ja 37, moodustavad ümberistumistega lennud, mis väljuvad liikmesriigis asuvast lennujaamast sihtkohta kolmanda riigi lennujaamas, terviku, mida võib samastada samal marsruudil toimuva otselennuga. Sellega seoses on Euroopa Kohus tunnistanud, et „kui selline lend [...], mis täielikult

²² Kohtuotsus ATAA (punkt 101 ja seal viidatud kohtupraktika).

²³ Kohtuotsus ATAA (punktid 103 ja 104 ning seal viidatud kohtupraktika). See põhimõte on kodifitseeritud nimelt 7. detsembril 1944 Chicagos (Ameerika Ühendriigid) allkirjastatud rahvusvahelise tsiviilennunduse konventsiooni artiklis 1, mille kohaselt „[o]salisriigid tunnustavad iga riigi täielikku ja eranditult suveräänsust õhuruumi üle oma territooriumi kohal“. Siiski ei ole konventsioon selle kohtuotsuse punktides 57–72 esitatud põhjustel iseenesest liidule siduv.

²⁴ Kohtuotsus ATAA (punkt 107 ja seal viidatud kohtupraktika).

²⁵ Kohtuotsus ATAA (punkt 110), mis kinnitab 16. juuni 1998. aasta kohtuotsust Racke (C-162/96, EU:C:1998:293, punkt 52).

toimus väljaspool liidu piire, tuleb lugeda eraldi veoks, siis ei kuulu see määruse nr 261/2004 kohaldamisalasse. Seevastu juhul, kui selline vedu [...] loetakse üheks tervikuks väljumiskohaga liikmesriigist, siis kuulub see määrus kohaldamisele²⁶.

62. Sellest järeldub, et Euroopa Kohus on esiteks kaudselt²⁷ seda suveräänsuse põhimõtet juba tunnustanud, märkides, et eraldi lendude puhul ei ole määrus nr 261/2004 kohaldatav lennule, mis toimub väljaspool liitu, kuid teiseks on ta otsustanud, et selle määruse artikli 3 lõike 1 punkti a ja artikli 7 kohaldamine ümberistumisega lendudele ei riku seda põhimõtet. Selle loogika kohaselt ei saa niisugune kohaldamine mõjutada sellise kolmanda riigi suveräänsust, kelle territooriumil toimub ümberistumistega lennu viimane lend, kuna põhikohtuasja hagejad on juba oma reisi alustanud liidu territooriumil asuvast lennujaamast.

63. Teisena, nagu selgitas kohtujurist Kokott oma ettepanekus kohtuasjas ATAA, ei ole rahvusvahelise avaliku õiguse seisukohast sugugi ebatavaline, et riik või rahvusvaheline organisatsioon võtab suveräänsete õiguste teostamisel arvesse asjaolusid, mis tekivad väljaspool tema territoriaalset pädevust. Selles osas on otsustav asjaolu, et faktilistel asjaoludel on piisav seos asjaomase riigi või rahvusvahelise organisatsiooniga. Rahvusvaheline õigus tunnustab eelkõige kahte kohtualluvuse alust, mis lubavad riigil (või rahvusvahelisel organisatsioonil) tegutseda: esiteks territoriaalne pädevus, mille kohaselt riigil on õigus esitada hagi tema territooriumil asuvate (sõltumata nende kodakondsusest) isikute vastu, ning teiseks isikuline pädevus, mille kohaselt on riigil (või rahvusvahelisel organisatsioonil) õigus tegutseda oma kodanike (füüsilised või juriidilised isikud) suhtes²⁸.

64. Määrust nr 261/2004 kohaldatakse ühelt poolt vastavalt selle artikli 3 lõike 1 punktile a nende reisijate suhtes, kes lendavad liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast, olenemata asjaomase lennu lõppsihtkohast (territoriaalne pädevus)²⁹, ja teiselt poolt selle määruse artikli 3 lõike 1 punkti b kohaselt nende reisijate suhtes, kelle lend väljub kolmanda riigi territooriumil asuvast lennujaamast ja saabub sealt lennujaama, mis asub liikmesriigi territooriumil, eelkõige tingimusel, et tegutsev lennuettevõtja, kes lendu teostab, on ühenduse lennuettevõtja (isikuline ja territoriaalne pädevus). Seevastu ei ole see määrus kohaldatav ümberistumistega lendudele, mille väljumis- või saabumiskoht ei ole liikmesriigi territooriumil asuvas lennujaamas, vaid mida teostatakse tervikuna kahe kolmanda riigi vahel, ilma et sellel oleks mingit seost liidu territooriumiga³⁰.

65. Selliselt määratletud määruse nr 261/2004 kohaldatavuse kriteeriumid, eelkõige see, mis on ette nähtud selle määruse artikli 3 lõike 1 punktis a, mis on kõne all põhikohtuasjas, ei too kaasa liidu õiguse eksterritoriaalset kohaldamist ka juhul, kui asjaomase lennu sihtkoht on kolmandas riigis. Nimelt kuulub see määrus kohaldamisele üksnes selgelt määratletud asjaoludel, mille korral peab kõnealune lend tervikuna võttes väljuma liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast, kuna selline lend, sealhulgas lennuosa, mis toimub väljaspool liitu, on lahutamatu seotud liidu liikmesriikide territooriumiga.

²⁶ Kohtuotsus Wegener (punkt 15).

²⁷ Liidu õigusakti kohaldamisala tõlgendamisel eelkõige rahvusvahelise lennundusõiguse asjakohaseid norme silmas pidades (vt analoogia alusel kohtuotsus ATAA (punkt 123)).

²⁸ Kohtujurist Kokott'i ettepanek kohtuasjas Air Transport Association of America jt (C-366/10, EU:C:2011:637, punktid 148 ja 149 ning seal viidatud kohtupraktika).

²⁹ Vt selle kohta 27. septembri 1988. aasta kohtuotsus Ahlström Osakeyhtiö jt vs. komisjon (89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 ja 125/85–129/85, EU:C:1988:447, punktid 15–18).

³⁰ Vt selle kohta kohtujurist Saugmandsgaard Õe ettepanek kohtuasjas Airhelp (asenduslennu hilinemine) (C-451/20, EU:C:2021:829, punktid 24–60), milles siiski väidetakse, et määrust nr 261/2004 kohaldatakse ka ümberistumistega lendude suhtes, mis toimuvad kahe kolmanda riigi vahel, kui esimese lennu saabumiskoht ja teise lennu väljumiskoht asuvad liikmesriigi territooriumil.

66. Kolmandana kinnitab seda tõlgendust määruse nr 261/2004 eesmärk tagada tarbijate kaitstuse kõrge tase.³¹ Kahe eespool viidatud sätte kohaldamiseks on oluline, et lend toimub üheainsa broneeringu alusel ja selle lennu väljumis- või saabumiskohaks on liikmesriigi territooriumil asuv lennujaam. Ent asjaolu, kas lennuettevõtja on või ei ole otsustanud teha vahemaandumise liidu territooriumil või kolmandas riigis, ei tohiks mõjutada asjaomaste reisijate õigust hüvitisele.

67. Arvestades seda eesmärki, mida on silmas peetud ka Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklis 38, saab liidu seadusandja samamoodi lubada liidu territooriumil õhuvedu üksnes tingimusel, et ettevõtjad järgivad liidu kehtestatud kriteeriume, millega püütakse täita eesmärke, mille on liit selles valdkonnas endale seadnud³². Määrusega nr 261/2004 kehtestas liidu seadusandja liidust lähtuva õhuveotegevuse suhtes teatavad kriteeriumid, et saavutada tarbijakaitse eesmärk. Asjaolu, et kolmanda riigi lennuettevõtjat nagu United Airlines võib kohustada maksma hüvitist hilinemise eest seoses tehnilise probleemiga, mis on lahendatud kolmanda riigi territooriumil toimunud peatumise ajal, ei ole seega minu arvates mitte ainult tingimus, vaid ka risk, mis kaasneb selle lennuettevõtja valikuga pakkuda oma teenuseid Euroopa turul. Seega kohaldatakse lennuettevõtja suhtes määruse nr 261/2004 sätteid ainult siis, kui see lennuettevõtja otsustab teha lende, mille saabumis- või väljumiskoht on liikmesriigi territooriumil³³. Sellise valiku tegemisel peab sama lennuettevõtja silmas nii otselende kui ka ümberistumistega lende, mis vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale moodustavad selle määrusega ette nähtud reisijatele hüvitise saamise õiguse seisukohalt terviku, olenemata sellest, kas neid osutatakse individuaalselt või – nagu käesoleval juhul – koodijagamiskokkuleppe raames.

68. Neljanda ja viimasena leian, et tuleb tagasi lükata United Airlinesi argument, et määruse nr 261/2004 kohaldatavus rikub võrdse kohtlemise põhimõtet, kuna hüvitist võivad nõuda ainult ümberistumistega lennu reisijad (Brüssel – San José), samas kui lennu hilinemise tõttu kannatasid kahju kõik Newark – San José lennu reisijad. See argument minu arvates mitte ainult ei kinnita, et selle määruse artikli 3 lõike 1 punkt a ei ole ilma lennu ja liidu territooriumi vahelise tiheda seoseta kohaldatav, vaid põhineb ka ekslikul eeldusel, jättes tähelepanuta, et selle lennuettevõtja nimetatud kaks reisijate rühma ei ole ühesuguses olukorras.

69. Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvestades teen ettepaneku vastata teisele eelotsuse küsimusele, et määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a ja artiklit 7 tuleb tõlgendada nii, et esimesele küsimusele antud vastus ei ole vastuolus rahvusvahelisest tavaõigusest tuleneva põhimõttega, et riigil on täielik ja eranditu suveräänsus oma õhuruumi üle, mistõttu see põhimõte ei saa mõjutada selle määruse kehtivust.

V. Ettepanek

70. Eeltoodut arvestades teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brusseli (Brüsseli hollandikeelne kaubanduskohus, Belgia) eelotsuse küsimustele järgmiselt:

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 3 lõike 1 punkti a ja artiklit 7 tuleb tõlgendada nii,

³¹ Vt määruse nr 261/2004 põhjendused 1 ja 4.

³² Vt analoogia alusel kohtuotsus ATAA (punkt 128).

³³ Vt analoogia alusel kohtuotsus ATAA (punkt 127).

et ümberistumisega lennu puhul, mis koosneb kahest lennust ja mille kohta on tehtud üks broneering, ja mis väljub liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast ja suundub sihtkohta kolmandas riigis asuvas lennujaamas selle kolmanda riigi muu lennujaama kaudu, võib reisija, kes jõuab oma lõppsihtkohta rohkem kui kolme tunni pikkuse hilinemisega, mis tekkis teisel lennul, mida nagu esimestki teostas kolmanda riigi lennuettevõtja, esitada selle määruse alusel hüvitise nõude selle tegutseva lennuettevõtja vastu, kui üks broneering on tehtud ühenduse lennuettevõtja juures, kes ei teostanud tegelikult ühtegi nendest lendudest.

2. Määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a ja artiklit 7 tuleb tõlgendada nii, et esimesele küsimusele antud vastus ei ole vastuolus rahvusvahelisest tavaõigusest tuleneva põhimõttega, et riigil on täielik ja eranditu suveräänsus oma õhuruumi üle, mistõttu see põhimõte ei saa mõjutada selle määruse kehtivust.