



C/2024/5687

25.9.2024

KOMISJONI TEATIS

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 261/2004 (millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta) ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2027/97 (lennuettevõtja vastutuse kohta õnnetusjuhtumite puhul) tõlgendamise suunised

(C/2024/5687)

SISUKORD

Lehekülg

1.	SISSEJUHATUS	3
2.	MÄÄRUSE (EÜ) nr 261/2004 KOHALDAMISALA	5
2.1.	Territoriaalne kohaldamisala	5
2.1.1.	Geograafiline kohaldamisala	5
2.1.2.	Mõiste „lend“ vastavalt määruse artikli 3 lõike 1 punktile a	6
2.1.3.	Määruse (EÜ) nr 261/2004 kohaldamisalasse kuuluvad lennud	6
2.1.4.	Määruse (EÜ) nr 261/2004 kohaldamisalast välja jäävad lennud	7
2.1.5.	Määruse (EÜ) nr 261/2004 kohaldamisala seoses kolmandas riigis saadud hüvitise või abiga ning mõju määrusest (EÜ) nr 261/2004 tulenevatele teenusesaaja õigustele	7
2.2.	Materiaalne kohaldamisala	8
2.2.1.	Määrust (EÜ) nr 261/2004 ei kohaldata reisijate suhtes, kes reisivad helikopteriga	8
2.2.2.	Määrust (EÜ) nr 261/2004 ei kohaldata reisijate suhtes, kes reisivad tasuta või hinnaalandusega, mis ei ole otse ega kaudselt avalikkusele kättesaadav	8
2.2.3.	Nõuded reisijatele olla registreerimiseks kohal	8
2.2.4.	Määruse kohaldamine lendu teostava lennuettevõtja suhtes	9
2.2.5.	Sündmused, mille suhtes määrust (EÜ) nr 261/2004 kohaldatakse	9
2.2.6.	Määrust (EÜ) nr 261/2004 ei kohaldata mitut transpordiliiki hõlmavate reiside suhtes	9
2.2.7.	Määruse (EÜ) nr 261/2004 kohaldamisala seoses direktiiviga (EL) 2015/2302 (pakettreiside direktiiv)	9
3.	SÜNDMUSED, MIS ANNAVAD ÕIGUSED MÄÄRUSE (EÜ) nr 261/2004 ALUSEL	10
3.1.	Lennureisist mahajätmine	10
3.1.1.	Lennureisist mahajätmine	10
3.1.2.	Lennureisist mahajätmisega seotud õigused	11
3.2.	Tühistamine	12
3.2.1.	Tühistamise mõiste	12
3.2.2.	Väljumisaja muudatus	12
3.2.3.	Lennuk, mis pöördub tagasi lähtekohta	12
3.2.4.	Ümbersuunatud lend	13
3.2.5.	Töendamiskohustus tühistamise korral	13
3.2.6.	Tühistamisega seotud õigused	13
3.3.	Hilinemine	13
3.3.1.	Väljalennu hilinemine	13
3.3.2.	Pikaajaline hilinemine saabumisel	13

3.3.3.	Hilinemise mõõtmine saabumisel ning mõiste „saabumisaeg“	13
3.4.	Reisiklassi muutmine	14
3.4.1.	Reisiklassi muutmise mõiste	14
3.4.2.	Reisiklassi muutmisega seotud õigused	14
4.	REISIJA ÕIGUSED	15
4.1.	Õigus saada teavet	15
4.1.1.	Üldine õigus teabele	15
4.1.2.	Teave, mis tuleb esitada lennu hilinemise, lennureisist mahajätmise või lennu tühistamise korral ..	15
4.2.	Õigus hüvitamisele, marsruudi muutmisele või ümberbroneerimisele lennureisist mahajätmise või lennu tühistamise korral	16
4.3.	Õigus hoolitsusele lennureisist mahajätmise, lennu tühistamise või väljalennu hilinemise korral	18
4.3.1.	Mõiste „õigus hoolitsusele“	18
4.3.2.	Eine, karastusjoogid ja majutus	18
4.3.3.	Hoolitsus erakorraliste asjaolude või erandlike sündmuste korral	20
4.4.	Õigus hüvitisele lennureisist mahajätmise, lennu tühistamise, hilinenud saabumise, marsruudi muutmise ja madalamasse reisiklassi paigutamise korral	20
A.	Üldist	20
B.	Hüvitis lennureisist mahajätmise korral	20
4.4.1.	Hüvitis, lennureisist mahajätmine ja erandlikud asjaolud	20
4.4.2.	Hüvitis, lennureisist mahajätmine ja jätkulennud	20
4.4.3.	Hüvitissumma	21
C.	Hüvitis lennu tühistamise korral	21
4.4.4.	Üldtava	21
4.4.5.	Hüvitissumma	21
4.4.6.	Reisijate teavitamise kohustus	21
D.	Hüvitis pikaajalise hilinemise korral saabumisel	22
4.4.7.	Pikaajaline hilinemine saabumisel	22
4.4.8.	Hüvitis hilinenud saabumise korral jätkulendude puhul	22
4.4.9.	Hüvitis pika hilinemise eest saabumisel, kui reisija nõustub lennuga mõnda broneeritust erinevasse lennujaama	22
4.4.10.	Hüvitissumma	23
4.4.11.	Vahemaa arvutamine lähtuvalt „reisi“ mõistest, et määrata kindlaks hüvitissumma pikaajalise hilinemise korral lõppsihtkohta	23
E.	Hüvitis marsruudi muutmise korral	23
4.4.12.	Nõue muuta reisijate marsruuti õigeaegselt	23
4.4.13.	Marsruudi muutmine ja saabumine rohkem kui kaks tundi, aga vähem kui kolm tundi pärast kavandatud saabumisaega	24
F.	Hüvitis madalamasse reisiklassi paigutamise korral	24
4.4.14.	Summa arvutamine	24
G.	Täiendav hüvitis	24
5.	ERAKORRALISED ASJAOLUD	24
5.1.	Põhimõte	24
5.2.	Ettevõttesisesed ja ettevõttevälised sündmused	25
5.2.1.	Mõiste	25

5.2.2.	Ettevõttesisesed sündmused	25
5.2.3.	Ettevõttevälised sündmused	27
5.3.	Mõistlikud meetmed, mida lennuettevõtja võiks võtta erakorraliste asjaolude korral	28
5.4.	Erakorralised asjaolud varasemal lennul sama lennukiga	29
6.	REISIJA ÕIGUSED ULATUSLIKE REISIKATKESTUSTE KORRAL	29
6.1.	Üldist	29
6.2.	Õigus marsruudi muutmisele või pilethinna tagasimaksmisele	29
6.3.	Õigus hoolitsusele	30
6.4.	Õigus hüvitisele	30
7.	HÜVITAMINE, TAGASIMAKSMINE, MARSRUUDI MUUTMINE JA HOOLITSUS MITMELIIGILISTE REISIDE PUHUL	31
8.	KAEBUSTE ESITAMINE RIIKLIKELE TÄITEVASUTUSTELE JA VAIDLUSTE KOHTUVÄLISE LAHENDAMISE ÜKSUSTELE NING TARBIJAKAITSE KORRALDAMINE TARBIJAKAITSEALAST KOOSTÖÖD KÄSITLEVA MÄÄRUSE RAAMES	31
8.1.	Kaebused riiklikele täitevasutustele	31
8.2.	Vaidluste kohtuväline lahendamine	32
8.3.	Täiendavad meetodid sidusrühmade abistamiseks määruse (EÜ) nr 261/2004 kohaldamisel	32
9.	HAGI ESITAMINE MÄÄRUSE (EÜ) nr 261/2004 ALUSEL	33
9.1.	Kohtualluvus hagi esitamise korral määruse (EÜ) nr 261/2004 alusel	33
9.2.	Määruse (EÜ) nr 261/2004 alusel hagi esitamise tähtaeg	34
10.	LENNUETTEVÕTJA VASTUTUS MONTRÉALI KONVENTSIOONI ALUSEL	34

1. SISSEJUHATUS

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 261/2004 ⁽¹⁾ jõustus 17. veebruaril 2005. Määruses on sätestatud reisijate kaitse miinimumnormid, mis annavad lennundusturu liberaliseerimisele olulise tarbijamõõdme.

Komisjonis 28. märtsil 2011 vastu võetud transpordialases valges raamatus ⁽²⁾ on ühe algatusena nimetatud vajadust tõlgendada reisijate õigusi käsitlevaid ELi õigusakte ühtmoodi ning tagada nende ühtne ja tulemuslik täitmine, et luua ettevõtjatele võrdsed võimalused ning kodanikele Euroopa normidele vastav kaitse.

Lennutranspordi valdkonna kohta selgus komisjoni 11. aprilli 2011. aasta teatisest, ⁽³⁾ et määruse (EÜ) nr 261/2004 sätteid on praeguses tekstis esinevate üheselt määratlemata valdkondade ja lünkade tõttu tõlgendatud mitut moodi ja liikmesriigiti on määruse täitmine erinevalt tagatud. Lisaks selgus, et reisijatel on keeruline oma individuaalseid õigusi maksma panna.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrus (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91 (ELT L 46, 17.2.2004, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj>).

⁽²⁾ Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas (KOM(2011) 144 (lõplik), vt lk 23 (<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:ET:PDF>)).

⁽³⁾ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile ja nõukogule määruse (EÜ) nr 261/2004 (millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta) kohaldamise kohta (KOM(2011) 174 (lõplik), <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0174:FIN:ET:PDF>).

29. märtsil 2012 võttis Euroopa Parlament vastu resolutsiooni⁽⁴⁾ seoses komisjoni 11. aprilli 2011. aasta teatisega. Euroopa Parlament osutas meetmetele, mis on vajalikud reisijate usalduse taastamiseks ja mis hõlmavad eelkõige kehtivate õigusnormide nõuetekohast kohaldamist liikmesriikide ja lennuettevõtjate poolt, piisavate ja lihtsate kahjuhüvitamisvahendite kasutuselevõtmist ning reisijate täpset teavitamist nende õigustest.

Selleks et täpsustada õigusi, tagada, et lennuettevõtjad kohaldaksid paremini määrust (EÜ) nr 261/2004 ja et riiklikud täitevasutused kindlustaksid määruse täitmise, esitas komisjon 2013. aastal ettepaneku määruse (EÜ) nr 261/2004 ja määruse (EÜ) nr 2027/97⁽⁵⁾ muutmiseks⁽⁶⁾. Ettepanekut analüüsib praegu liidu seadusandja⁽⁷⁾.

Nagu komisjon andis teada oma 7. detsembri 2015. aasta teatises Euroopa lennundusstrateegia kohta,⁽⁸⁾ võttis komisjon 2016. aastal vastu määruse (EÜ) nr 261/2004 ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2027/97⁽⁹⁾ tõlgendamise suunised.

Kohtupraktikal on olnud märkimisväärne mõju määruse (EÜ) nr 261/2004 tõlgendamisele. Paljudel juhtudel on liikmesriikide kohtud pöördunud Euroopa Liidu Kohtu (edaspidi „Euroopa Kohus“) poole selgituste saamiseks teatavate sätete, sealhulgas määruse põhiaspektide kohta. Tõlgendamist käsitlevad kohtuotsused on osa kehtivast liidu õigusest, mida riigiasutused peavad kohaldama. Nii 2010. aastal tehtud hindamises⁽¹⁰⁾ kui ka 2012. aastal koostatud mõjuhinnaangus⁽¹¹⁾ osutati Euroopa Kohtu otsuste arvukusele. Seega on selge, et tuleb astuda samme, et tagada ühine arusaam määrusest (EÜ) nr 261/2004 ja selle nõuetekohane täitmine kogu ELis.

Nende tõlgendamise suunistega ajakohastatakse varasemaid lennureisijate õiguste suuniseid, et hõlmata alates 2016. aastast kuni kõnealuste suuniste avaldamiseni tehtud asjakohased Euroopa Kohtu otsused. Muu hulgas on nende eesmärk tagada määruse (EÜ) nr 261/2004 mitme sätte suurem selgus, eelkõige võttes arvesse Euroopa Kohtu kohtupraktikat⁽¹²⁾. See peaks võimaldama tagada kehtivate normide tulemuslikuma ja järjepidevama täitmise. On lisatud uus punkt, mis käsitleb ulatuslikke reisikatkestusi (punkt 6).

Suuniste eesmärk on käsitleda riikide täitevasutuste, reisijate ja nende ühenduste, Euroopa Parlamendi ja lennundussektori esindajate kõige sagedamini tõstatatud küsimusi. Suuniste eesmärk ei ole hõlmata täielikult kõiki sätteid, samuti ei kehtestata uusi õigusnorme. Lisaks tuleb märkida, et tõlgendamise suunised ei mõjuta liidu õiguse tõlgendamist Euroopa Kohtus⁽¹³⁾.

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi resolutsioon lennureisijatele kehtivate õiguste tõhususe ja rakendamise kohta (2011/2150(INI), <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=ET&reference=P7-TA-2012-99>).

⁽⁵⁾ Nõukogu 9. oktoobri 1997. aasta määrus (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta õnnetusjuhtumite puhul (EÜT L 285, 17.10.1997, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj>).

⁽⁶⁾ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse 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 määrust (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta reisijate ja nende pagasi õhuveol (COM(2013) 130 final, 13.3.2013).

⁽⁷⁾ 2013/0072(COD).

⁽⁸⁾ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa lennundusstrateegia“ (COM(2015) 598 final, 7.12.2015).

⁽⁹⁾ Nõukogu määrus (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta õnnetusjuhtumite puhul (EÜT L 285, 17.10.1997, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj>).

⁽¹⁰⁾ Steer Davies Gleave, „Evaluation of Regulation 261/2004 Final report. Main report“ (määruse (EÜ) nr 261/2004 hindamine. Lõpparuanne. Põhiaruanne), veebruar 2010.

⁽¹¹⁾ Komisjoni talituste töödokument – mõjuhinnaang järgmiste dokumentide juurde: ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse 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 määrust (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta reisijate ja nende pagasi õhuveol (SWD(2013) 62 final, 13.3.2013), ja ettepanek: määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 261/2004 (COM(2013) 130 final).

⁽¹²⁾ Tekstis on süstemaatiliselt esitatud selged viited asjasse puutuvatele kohtuasjadele; kui see viide puudub, siis on esitatud komisjonipoolne määruse tõlgendus.

⁽¹³⁾ Vt Euroopa Liidu lepingu artikli 19 lõige 1.

Need suunised käsitlevad samuti määrust (EÜ) nr 2027/97 ja rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni (edaspidi „Montréal konventsioon“) ⁽¹⁴⁾. Määrus (EÜ) nr 2027/97 täidab kaht eesmärki: esiteks viia ELi õigusaktid, milles käsitletakse lennuettevõtja vastutust reisijate ja nende pagasi eest, vastavusse Montréal konventsiooniga, mille osaline EL on, ja teiseks laiendada konventsiooni normide kohaldamist lennuteenuste osutamisele liikmesriigi territooriumil.

Lisaks sellele käsitlevad need suunised kohtualluvuse küsimusi, mis on seotud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1215/2012 ⁽¹⁵⁾.

Nagu komisjon on teatanud oma säästva ja aruka liikuvuse strateegias, ⁽¹⁶⁾ on ta vaadanud läbi reisijate õiguste raamistiku ja teinud ettepanekuid määruse (EÜ) nr 261/2004 täiendavate muudatuste kohta 29. novembril 2023 ⁽¹⁷⁾. Komisjon ei soovi nende tõlgendamise suunistega asendada ega täiendada kõnealust ettepanekut ega 2013. aasta ettepanekut muuta määrust (EÜ) nr 2027/97, vaid pigem tagada määruse (EÜ) nr 261/2004 ja määruse (EÜ) nr 2027/97 parem kohaldamine ja täitmine.

2. MÄÄRUSE (EÜ) nr 261/2004 KOHALDAMISALA

2.1. Territoriaalne kohaldamisala

2.1.1. Geograafiline kohaldamisala

Vastavalt määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 3 lõikele 1 hõlmab määruse kohaldamisala ainult neid reisijaid, kes lendavad välja aluslepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast, ja reisijaid, kes lendavad kolmanda riigi (s.o riik, mis ei ole liikmesriik) lennujaamast aluslepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumi lennujaama, kui asjaomast lendu teostav lennuettevõtja on saanud tegevusloa liikmesriigis (on ELi riigi vedaja).

Vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artiklile 355 ei kohaldata liidu õigust ELi toimimise lepingu II lisas loetletud riikide ja territooriumide suhtes ⁽¹⁸⁾. Selle asemel kohaldatakse kõnealuste riikide ja territooriumide suhtes assotsieerimise erikorda, mis on sätestatud ELi toimimise lepingu neljandas osas. Lisaks sellele ei kohaldata liidu õigust Fääri saarte suhtes ⁽¹⁹⁾. Neid alasid käsitatakse määruse (EÜ) nr 261/2004 tähenduses kolmandate riikidena ⁽²⁰⁾.

Seevastu kohaldatakse kooskõlas ELi toimimise lepingu artikli 355 lõikega 1 aluslepingute sätteid Guadeloupe'i, Prantsuse Guajaana, Martinique'i, Mayotte'i, Réunioni, Saint-Barthélemy, Saint-Martini, Assooride, Madeira ja Kanaari saarte suhtes. Seega on need piirkonnad määruse (EÜ) nr 261/2004 tähenduses osa nendest liikmesriikidest, kelle suhtes kohaldatakse aluslepingut.

⁽¹⁴⁾ Nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsus 2001/539/EÜ rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni (Montréal konventsioon) sõlmimise kohta Euroopa Ühenduse poolt (EÜT L 194, 18.7.2001, lk 38, ELI: <http://data.europa.eu/eli/convention/2001/539/oj>).

⁽¹⁵⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. detsembri 2012. aasta määrus (EL) nr 1215/2012 kohtualluvuse ning kohtuotsuste tunnustamise ja täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusajades (ELT L 351, 20.12.2012, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1215/oj>).

⁽¹⁶⁾ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ (COM(2020) 789 final, 9.12.2020).

⁽¹⁷⁾ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrusi (EÜ) nr 261/2004, (EÜ) nr 1107/2006, (EL) nr 1177/2010, (EL) nr 181/2011 ja (EL) 2021/782 liidus reisijate õiguste järgimise tagamise osas (COM(2023) 753 final, 29.11.2023).

⁽¹⁸⁾ Vt ELi toimimise lepingu II lisa (http://ec.europa.eu/archives/lisbon_treaty/index_et.htm).

⁽¹⁹⁾ ELi toimimise lepingu artikli 355 lõike 5 punkt a.

⁽²⁰⁾ Islandi ja Norra suhtes kohaldatakse määrust vastavalt Euroopa Majanduspiirkonna lepingule ning Šveitsi suhtes vastavalt Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vahelisele õhutranspordialasele kokkuleppele (1999).

2.1.2. Mõiste „lend“ vastavalt määruse artikli 3 lõike 1 punktile a

Euroopa Kohus leidis, et reisi, mis hõlmab edasi-tagasi lendu, ei saa käsitada ühe lennuna. Mõistet „lend“ tuleb määruse (EÜ) nr 261/2004 mõttes tõlgendada nii, et sisuliselt koosneb see ühest õhuveotoimingust, olles niiviisi selle transpordiliigi „üksuseks“, mida teostab lennuettevõtja, kes määrab oma marsruudi ⁽²¹⁾. Seega ei ole määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkt a kohaldatav sellisele edasi-tagasi reisile, mille puhul reisijad, kes lendasid välja liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast, saavad sellesse lennujaama tagasi kolmandas riigis asuvast lennujaamast väljunud lennuga, mida teostab kolmanda riigi lennuettevõtja. Selle sätte tõlgendamist ei mõjuta asjaolu, et väljalend ja tagasilend broneeriti ühel ajal ⁽²²⁾.

Kui reisija reis koosneb – alates esimesest väljalennust kuni reisija lõppsihtkohani – mitmest lennust, siis käsitatakse neid reise määruse otstarbel terviklikult, kui need broneeriti korraga, s.o ühe broneeringu tulemusena. Seega, kui tehakse kindlaks, kas määrust (EÜ) nr 261/2004 kohaldatakse, tuleb võtta arvesse kogu reisi algse väljalennu kohta ja lõppsihtkohta, olenemata reisi ajal tehtud mis tahes vahepeatustest või kasutatud lennujaamadest ⁽²³⁾.

2.1.3. Määruse (EÜ) nr 261/2004 kohaldamisalasse kuuluvad lennud

Euroopa Kohus on mitmes kohtuotsuses selgitanud, et määrust saab kohaldada reisikatkestuste suhtes jätkulendude puhul, mis toimusid väljaspool ELi, või kolmanda riigi vedaja teostatud jätkulendude suhtes.

Lennu katkemine võib kuuluda määruse (EÜ) nr 261/2004 kohaldamisalasse, isegi kui see leidis aset väljaspool ELi jätkulennul EList kolmandasse riiki, kui ümberistumine toimus väljaspool ELi ja vahetati lennukit. Euroopa Kohus kinnitas, et õigus saada hüvitist lendude pikaajalise hilinemise eest kehtib juhul, kui kaks või rohkem lendu broneeriti korraga ⁽²⁴⁾.

Reisi katkemise korral reisijale hüvitise maksmise eest vastutava isiku puhul selgitas Euroopa Kohus, et selle hüvitise maksmise eest vastutab mis tahes lendu teostav lennuettevõtja, kes osales vähemalt ühe jätkulennu teostamisel, olenemata sellest, kas selle lennuettevõtja teostatud lend põhjustas reisi katkemise või mitte ⁽²⁵⁾.

Seega jätkulendude puhul, mille jaoks tehti üks broneering ning mis viidi ellu lennu esimest osa käitava ELi lennuettevõtja ja lennu teist osa käitava kolmanda riigi lennuettevõtja koodijagamise kokkuleppe alusel, võib reisija esitada kahju hüvitamise hagi ELi lennuettevõtja vastu, isegi kui hilinemine tekkis lennu teise osa jooksul ⁽²⁶⁾.

Samal moel jätkulendude puhul, mille jaoks on tehtud üks broneering kolmandast riigist ELi ümberistumisega ELis, on Euroopa Kohus otsustanud, et kui hilinemise põhjus tekib lennu esimese osa jooksul, mida teostatakse kolmanda riigi lennuettevõtjaga koodijagamise kokkuleppe alusel, siis võib reisija esitada kahju hüvitamise hagi ELi lennuettevõtja vastu, kes teostas lennu teist osa ⁽²⁷⁾.

Kui jätkulennu EList kolmandasse riiki teostas täies ulatuses kolmanda riigi lennuettevõtja ja broneering tehti ELi lennuettevõtja juures, siis on reisijal õigus saada hüvitist kolmanda riigi lennuettevõtjalt, kes teostas lende kõnealuse ELi lennuettevõtja nimel, kui reisija jõudis oma lõppsihtkohta rohkem kui kolme tunni pikkuse hilinemisega, mis tekkis kõnealuse lennu teises osas ⁽²⁸⁾.

⁽²¹⁾ Kohtuasi C-173/07, Emirates Airlines, ECLI:EU:C:2008:400, punkt 40.

⁽²²⁾ Kohtuasi C-173/07, Emirates Airlines, ECLI:EU:C:2008:400, punkt 53.

⁽²³⁾ Kohtuasi C-537/17, Wegener, ECLI:EU:C:2018:361, punkt 18; kohtuasi C-191/19, Air Nostrum, ECLI:EU:C:2020:339, punkt 26; kohtuasi C-451/20, Airhelp, ECLI:EU:C:2022:123, punkt 25; kohtuasi C-436/21, flightright, ECLI:EU:C:2022:762, punkt 20.

⁽²⁴⁾ Kohtuasi C-537/17, Wegener, ECLI:EU:C:2018:361, punkt 25.

⁽²⁵⁾ Kohtuasi C-502/18, České aerolinie, ECLI:EU:C:2019:604, punktid 20–26.

⁽²⁶⁾ Kohtuasi C-502/18, České aerolinie, ECLI:EU:C:2019:604, punkt 33.

⁽²⁷⁾ Kohtuasi C-367/20, KLM Royal Dutch Airlines, ECLI:EU:C:2020:909, punkt 33.

⁽²⁸⁾ Kohtuasi C-561/20, United Airlines, ECLI:EU:C:2022:266, punkt 44.

Kui eespool esitatud näited käsitlesid jätkulende, mida käitasid lennuettevõtjad koodijagamise kokkulepete alusel, siis on Euroopa Kohus selgitanud, et ükski määruse säte ei sea ümberistumistega lennu kvalifitseerimist sõltuvusse eriomase õigusliku suhte olemasolust nende lennuettevõtjale vahel, kes teostavad lende, millest koosneb see ümberistumistega lend ⁽²⁹⁾.

Seetõttu kohaldatakse määrust (EÜ) nr 261/2004 samuti reisijate suhtes, kes on jätkulennul, mis koosneb mitmest osast, mida teostavad eraldi lennuettevõtjad, kelle vahel ei ole eriomast õiguslikku suhet, kui need lennud on kokku pannud reisibüroo, kes on väljastanud koguhinnaga arve ja andnud selleks veoks välja ühtse pileti ⁽³⁰⁾.

2.1.4. Määruse (EÜ) nr 261/2004 kohaldamisalast välja jäävad lennud

Määrust (EÜ) nr 261/2004 ei kohaldata reisijate suhtes, kes on jätkulendudel, mida teostab ELi lennuettevõtja ja mille kohta tehti üks broneering, kui nii reisi esimese osa väljalennu lennujaam kui ka reisi teise osa saabumise lennujaam asuvad kolmandas riigis ning liikmesriigi territooriumil on vaid vahemaandumise lennujaam ⁽³¹⁾. Seega selgitas Euroopa Kohus, et määruse kohaldamine jätkulennu puhul tuleks määrata kindlaks ainult esimese väljalennu lennujaama ja reisija lõppsihtkoha lennujaama geograafilise asukoha põhjal. Kui mõlemad asuvad väljaspool ELi territooriumi, siis ei ole reisijad kõnealustel lendudel hõlmatud määrusega (EÜ) nr 261/2004, isegi kui neil oli ELis mõni vahemaandumine.

2.1.5. Määruse (EÜ) nr 261/2004 kohaldamisala seoses kolmandas riigis saadud hüvitise või abiga ning mõju määrusest (EÜ) nr 261/2004 tulenevatele teenusesaaja õigustele

Määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punktis b on sätestatud, et määrust kohaldatakse selliste reisijate suhtes, kes lendavad välja väljaspool ELi (st kolmandas riigis) asuvast lennujaamast ja reisivad ELi, kui lendu teostab lennuettevõtja, kellele on antud tegevusluba ühes ELi liikmesriigis (ELi lennuettevõtja), ning kui sellistele reisijatele ei ole antud hüvitist ega makstud kompensatsiooni ja kui nad ei ole saanud abi kõnealuses kolmandas riigis.

Võib tekkida küsimus, kas reisijate suhtes, kes lendavad ELi liikmesriiki kolmanda riigi lennujaamast, kohaldatakse määrusega (EÜ) nr 261/2004 ette nähtud õigusi, kui vastavalt kolmanda riigi reisijate õigusi käsitlevatele õigusaktidele on nad juba saanud:

- 1) hüvitist (nt reisitsekk) või rahalist kompensatsiooni (mille suurus võib erineda määruses (EÜ) nr 261/2004 sätestatust) ning
- 2) abi (näiteks tagasimakse või marsruudi muutmine kooskõlas artikliga 8 ning söök, joogid, hotellimajutus ja sidevahendid kooskõlas kõnealuse määruse artikliga 9).

Selles kontekstis on oluline tähtsus sõnal „ning“. Näiteks kui reisijatele tagati ainult üks kahest eespool nimetatud õigusest (näiteks punktis 1 osutatud hüvitist ja rahaline kompensatsioon), võivad nad siiski taotleda teist (kirjeldatud juhtumi korral punktis 2 osutatud abi).

Kui mõlemad õigused on väljumiskohas tagatud kohalike õigusnormide alusel või vabatahtlikult, ei saa reisijad nõuda määrusega (EÜ) nr 261/2004 ette nähtud täiendavate õiguste kohaldamist, kuna määrust ei kohaldataks ⁽³²⁾.

Euroopa Kohus ⁽³³⁾ on siiski leidnud, et ei ole vastuvõetav, kui reisija võib kaotada määrusega (EÜ) nr 261/2004 ette nähtud kaitse üksnes seepärast, et reisijal on võimalik saada kolmandas riigis teatavat hüvitist. Sel juhul peab lendu teostav lennuettevõtja näitama, et kolmandas riigis makstud hüvitist vastab määrusega (EÜ) nr 261/2004 tagatud hüvitise eesmärkidele või et tingimused, mida kohaldatakse hüvitise ja abi ning nende rakendamise vahendite suhtes, on samaväärsed nendega, mis on ette nähtud määrusega (EÜ) nr 261/2004.

⁽²⁹⁾ Kohtuasi C-436/21, flightright, ECLI:EU:C:2022:762, punkt 28.

⁽³⁰⁾ Kohtuasi C-436/21, flightright, ECLI:EU:C:2022:762, punkt 31.

⁽³¹⁾ Kohtuasi C-451/20, Airhelp, ECLI:EU:C:2022:123, punkt 41.

⁽³²⁾ Kohtuasi C-367/20, KLM Royal Dutch Airlines, ECLI:EU:C:2020:909, punktid 18 ja 25.

⁽³³⁾ Kohtuasi C-257/14, van der Lans, ECLI:EU:C:2015:618, punkt 28.

2.2. Materiaalne kohaldamisala

2.2.1. Määrust (EÜ) nr 261/2004 ei kohaldata reisijate suhtes, kes reisivad helikopteriga

Määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 3 lõike 4 kohaselt kohaldatakse määrust ainult tegevusloaga lennuettevõtja käitatud jäigatiivaliste õhusõidukite suhtes. Seetõttu ei kohaldata seda helikopteriteenuste suhtes.

2.2.2. Määrust (EÜ) nr 261/2004 ei kohaldata reisijate suhtes, kes reisivad tasuta või hinnaalandusega, mis ei ole otse ega kaudselt avalikkusele kättesaadav

Vastavalt määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 3 lõikele 3 ei kohaldata määrust reisijate suhtes, kes reisivad tasuta või hinnaalandusega, mis ei ole otse ega kaudselt avalikkusele kättesaadav.

„Tasuta reisimine“ tähendab, et lennuettevõtja veab reisijat ilma reisijapoolse rahalise kohustusega. Kui lennu hind on vähendatud nullini, aga reisijad peavad sellest hoolimata maksma oma piletite saamiseks makse ja muid tasusid, siis ei ole kõnealune olukord selle mõistega hõlmatud.

Kui pilet saadi hinnaalandusega, siis on määrav see, kas kõnealune hinnaalandus on kättesaadav ainult konkreetsele inimeste rühmale või kas seda saavad kasutada kõik, kes soovivad lennu broneerida, isegi kui nad peavad täitma teatavad tingimused või nõuded. Kõnealuseid pileteid käsitatakse ikkagi „avalikkusele kättesaadavatena“ ja nende omanikud oleksid määrusega hõlmatud.

Sellesse kategooriasse kuuluvad siiski erihinnad, mida lennuettevõtjad pakuvad oma töötajatele. Määrust (EÜ) nr 261/2004 ei kohaldata samuti reisijate suhtes, kes reisivad soodushinnaga piletiga, mille lennuettevõtja on väljastanud ürituse sponsorina, millest võivad kasu saada ainult teatavad konkreetsed inimesed ja mille väljastamiseks on vaja saada kõnealuselt lennuettevõtjalt eelnev ja individuaalne luba ⁽³⁴⁾.

Seevastu on artikli 3 lõikes 3 sätestatud, et määrust kohaldatakse reisijate suhtes, kelle piletid on väljastanud lennuettevõtja või reisikorraldaja pidevate lendajate programmi või muu äriprogrammi raames.

Imikute puhul on Euroopa Kohus olnud seisukohal, et reisijad, kes reisivad oma noore vanuse tõttu tasuta, aga kellele ei ole eraldatud istekohta ega õhusõiduki pardale mineku kaarti ning kelle nimed ei ole märgitud nende vanemate tehtud broneeringu all, on määruse (EÜ) nr 261/2004 kohaldamisalast välja arvatud ⁽³⁵⁾.

2.2.3. Nõuded reisijatele olla registreerimiseks kohal

Määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 3 lõikest 2 tuleneb, et määruse alla kuulumiseks kehtivad reisijate puhul järgmised tingimused: i) neil peab olema kinnitatud broneering ja ii) nad peavad olema registreerimiseks õigel ajal kohal. Teist nõuet ei kohaldata lennu tühistamise korral.

Need kaks tingimust on kumulatiivsed: reisija ilmumist registreerimisele ei saa eeldada sellest, et tal on kinnitatud broneering asjaomasele lennule ⁽³⁶⁾. Artikli 3 lõike 2 soovitatav toime nõuab, et reisijad ilmuksid õigeaks ajaks lennujaama, täpsemalt lendu teostava lennuettevõtja esindaja juurde, eesmärgiga lennata ette nähtud sihtkohta, isegi juhul, kui nad on enne lennujaama tulekut ennast juba veebis registreerinud ⁽³⁷⁾.

Kui tuleb tõendada, et reisijad ilmusid tegelikult registreerimisele, on Euroopa Kohus kinnitanud, et reisijaid, kellel on kinnitatud broneering lennule ja kes on lennu sooritanud, tuleb pidada enne lendu registreerimisele ilmumise nõude korrektseks täitnuks, ilma et nad peaksid selleks esitama pardakaardi või muu dokumendi, mis tõendaks nende ilmumist hilinenud lennu registreerimisele ettenähtud ajal. Lennuettevõtja peab tõendama, et neid reisijaid sellel lennul ei veetud ⁽³⁸⁾.

⁽³⁴⁾ Kohtuasi C-316/20, SATA International – Azores Airlines, ECLI:EU:C:2020:966, punkt 19.

⁽³⁵⁾ Kohtuasi C-686/20, Vueling Airlines, ECLI:EU:C:2021:859, punkt 31.

⁽³⁶⁾ Kohtuasi C-756/18, easyJet Airline, ECLI:EU:C:2019:902, punkt 25.

⁽³⁷⁾ Kohtuasi C-474/22, Laudamotion GmbH, ECLI:EU:C:2024:73, punkt 21.

⁽³⁸⁾ Kohtuasi C-756/18, easyJet Airline, ECLI:EU:C:2019:902, punktid 28, 29, 30 ja 33.

Euroopa Kohus on kinnitanud, et registreerimisele ilmumise nõue on hädavajalik juhul, kui reisijad soovivad nõuda hüvitist lennu suure hilineamise eest saabumise ajal ⁽³⁹⁾. Seda on oluline tähele panna olukordades, kus reisijatele on antud eelnevalt teada, et nende lend hilineb, ja nad otsustavad mitte lennujaama ilmuda, kuna nad jõudsid otsusele, et nad ei soovi enam reisida, või kuna leidsid ise muu transpordiviisi.

2.2.4. Määruse kohaldamine lendu teostava lennuettevõtja suhtes

Määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 3 lõike 5 kohaselt vastutab kõnealusest määrusest tulenevate kohustuste eest alati lendu teostav lennuettevõtja, mitte mõni muu lennuettevõtja, kes näiteks on müünud pileti. Lendu teostava lennuettevõtja mõistet on selgitatud määruse (EÜ) nr 261/2004 põhjenduses 7 kui lennuettevõtjat, „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“ ⁽⁴⁰⁾.

Euroopa Kohus on selgitanud, et koos meeskonnaga rentimise puhul – mille korral annab üks lennuettevõtja (rendileandja) lennuki koos meeskonnaga teisele lennuettevõtjale (rendilevõtja) – ei saa rendileandjat pidada määruse (EÜ) nr 261/2004 otstarbel lendu teostavaks lennuettevõtjaks. Seda seetõttu, et praktiline vastutus lennu eest on ikkagi rendilevõtjal ja mitte lennuettevõtjal, kes rentis välja oma lennuki ja meeskonna ⁽⁴¹⁾.

Lennuettevõtja tegevusloa puhul on Euroopa Kohus selgitanud, et ettevõtja, kes on taotlenud tegevusluba, mida ta ei ole kavandatud lendude kuupäevaks veel saanud, ei saa kuuluda määruse (EÜ) nr 261/2004 kohaldamisalasse. Seega peab selleks, et reisijatel oleks õigus saada hüvitist määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c ja artikli 7 lõike 1 alusel, olema lennuettevõtjal kehtiv tegevusluba ⁽⁴²⁾.

2.2.5. Sündmused, mille suhtes määrust (EÜ) nr 261/2004 kohaldatakse

Määrus (EÜ) nr 261/2004 kaitseb reisijaid lennureisist mahajätmise, lennu tühistamise, hilineamise ja kõrgemasse või madalamasse klassi paigutamise korral. Neid sündmusi ja reisijate õigusi selliste sündmuste korral on kirjeldatud allpool.

2.2.6. Määrust (EÜ) nr 261/2004 ei kohaldata mitut transpordiliiki hõlmavate reiside suhtes

Määruses (EÜ) nr 261/2004 ei käsitleta ühtse veolepingu alusel mitut transpordiliiki hõlmavaid reise. Rohkem teavet on selle kohta esitatud punktis 6.

2.2.7. Määruse (EÜ) nr 261/2004 kohaldamisala seoses direktiiviga (EL) 2015/2302 (pakettreiside direktiiv)

Määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 3 lõikes 6 ja põhjenduses 16 on sätestatud, et kõnealust määrust kohaldatakse ka pakettreisilendude suhtes, välja arvatud juhul, kui pakettreis tühistatakse muul põhjusel kui lennu tühistamine (näiteks hotellibroneeringu tühistamise korral). Samuti on märgitud, et määruse (EÜ) nr 261/2004 alusel antud õigused ei mõjuta õigusi, mis on antud reisijatele Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2015/2302 ⁽⁴³⁾ alusel. Seega on reisijate õigused direktiivi (EL) 2015/2302 alusel seotud pakettreisil korraldajaga ja määruse (EÜ) nr 261/2004 alusel ka lendu teostava lennuettevõtjaga. Direktiivi (EL) 2015/2302 artikli 14 lõikega 5 on ette nähtud, et kõnealusest direktiivist tulenev õigus saada hüvitist või hinnaalandust ei mõjuta reisijate õigusi, mis tulenevad määrusest (EÜ) nr 261/2004, kuid selles on täpsustatud, et reisijate õigusi käsitleva määruse ja kõnealuse direktiivi kohane hüvitis ja hinnaalandus arvatakse üksteisest maha, et vältida ülemäära hüvitamist.

⁽³⁹⁾ Kohtuasi C-474/22, Laudamotion GmbH, ECLI:EU:C:2024:73, punkt 34.

⁽⁴⁰⁾ Vt ka mõiste „tegutsev lennuettevõtja“ artikli 2 punktis b.

⁽⁴¹⁾ Kohtuasi C-532/17, Wirth, ECLI:EU:C:2018:527, punkt 26.

⁽⁴²⁾ Kohtuasi C-292/18, Breyer, ECLI:EU:C:2018:99, punkt 28.

⁽⁴³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. novembri 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/2302, mis käsitleb pakettreise ja seotud reisikorraldusteenuseid ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2006/2004 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2011/83/EL ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 90/314/EMÜ (ELT L 326, 11.12.2015, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>). Direktiivi (EL) 2015/2302 artikli 29 kohaselt tuleb määruse viiteid direktiivile 90/314/EMÜ tõlgendada viidetena direktiivile (EL) 2015/2302.

Siiski ei ole ei määruses (EÜ) nr 261/2004 ega direktiivis (EL) 2015/2302 käsitletud küsimust, kas kattuvate kohustustega kaasnevad kulud jäävad lõppkokkuvõttes pakettreisikorraldaja või lendu teostava lennuettevõtja kanda⁽⁴⁴⁾. Selliste küsimuste lahendamine sõltub seega reisikorraldajate ja lennuettevõtjate vahelistest lepingutest ja kohaldatavast riigisisest õigusest. Sel eesmärgil sõlmitud lepingud (sealhulgas praktilised korraldused, et vältida ülemäärast hüvitamist) ei tohi avaldada negatiivset mõju reisijate võimalustele esitada kaebus kas pakettreise korraldajale või lennuettevõtjale ja saada asjakohast hüvitist lähtuvalt õigustest, mis ei tulene direktiivist (EL) 2015/2302.

Sel puhul on Euroopa Kohus otsustanud, et kooskõlas määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 8 lõikega 2 ei saa reisija, kellel pakettreise direktiivi alusel on õigus nõuda oma lennupileti ostuhinna tagasimaksmist oma reisikorraldajalt, määruse (EÜ) nr 261/2004 alusel enam nõuda selle pileti ostuhinna tagasimaksmist lennuettevõtjalt ka mitte siis, kui reisikorraldaja ei ole rahaliselt suuteline piletihinna tagasi maksta ega ole võtnud ka mingeid meetmeid selle tagamiseks⁽⁴⁵⁾. Teisisõnu, reisijad, kellel on õigus nõuda tagasimaksmist oma reisikorraldajalt direktiivi (EL) 2015/2302 alusel, ei saa nõuda tagasimaksmist oma lennuettevõtjalt määruse (EÜ) nr 261/2004 alusel.

Kuid reisija võib nõuda hüvitist otse lennuettevõtjalt lendude puhul, mis on hilineanud kolm või enam tundi või on tühistatud, isegi kui reisija ja see lennuettevõtja ei olnud omavahel lepingut sõlminud ja asjaomane lend oli osa pakettreisist⁽⁴⁶⁾.

3. SÜNDMUSED, MIS ANNAVAD ÕIGUSED MÄÄRUSE (EÜ) nr 261/2004 ALUSEL

3.1. Lennureisist mahajätmine

3.1.1. Lennureisist mahajätmine

Lennureisist mahajätmise mõiste ei hõlma siiski üksnes ülemüümise juhtumeid, vaid ka juhtumeid, kui lennureisist jäetakse maha muudel, nt operatiivsetel põhjustel⁽⁴⁷⁾. Kooskõlas määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 2 punktiga j ei hõlma lennureisist mahajätmine olukorda, kus reisija on ilmunud lennule õigel ajal, kuid lennureisist mahajätmiseks on mõistlikud põhjused, nagu tervis, ohutus või julgeolek või mittetäielikud reisidokumendid.

Kui kinnitatud broneeringuga reisija algne lend lükati edasi ja reisija suunati ümber teisele lennule, ei ole tegemist lennureisist mahajätmisega määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 2 punkti j tähenduses.

Kui reisijat ei lubata tagasilennul pardale seetõttu, et lendu teostav lennuettevõtja tühistas väljalennu lähtekohast ja suunas reisija ümber teisele lennule, on tegemist lennureisist mahajätmisega ja reisijal on õigus taotleda lendu teostavalt lennuettevõtjalt täiendavat hüvitist.

Euroopa Kohus on kinnitanud, et mõiste „lennureisist mahajätmine“ hõlmab ka oodatavat mahajätmist lennureisist, mis osutab olukordadele, kus lendu teostav lennuettevõtja teavitab reisijaid ette, et ta keeldub neid nende tahte vastaselt võtmast lennu pardale, mille jaoks neil on kinnitatud broneering⁽⁴⁸⁾.

Euroopa Kohus on samuti selgitanud, et oodatava lennureisist mahajätmise puhul peab lennuettevõtja tasuma reisijatele hüvitise kooskõlas määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 4 lõikega 3 isegi juhul, kui reisijad ei ilmunud lennule määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 3 lõikes 2 sätestatud tingimustel⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁴⁾ Kahjude hüvitamise õiguse kohta vt siiski määruse (EÜ) nr 261/2004 artikkel 13 ja direktiivi (EL) 2015/2302 artikkel 22.

⁽⁴⁵⁾ Kohtuasi C-163/18, Aegean Airlines, ECLI:EU:C:2019:585, punkt 44.

⁽⁴⁶⁾ Kohtuasi C-215/18, Primera Air Scandinavia, ECLI:EU:C:2020:235, punkt 38.

⁽⁴⁷⁾ Kohtuasi C-22/11, Finnair, ECLI:EU:C:2012:604, punkt 26.

⁽⁴⁸⁾ Kohtuasi C-238/22, LATAM Airlines Group, ECLI:EU:C:2023:815, punkt 28.

⁽⁴⁹⁾ Kohtuasi C-238/22, LATAM Airlines Group, ECLI:EU:C:2023:815, punkt 39.

Kui reisijat, kes on broneerinud edasi-tagasipileti, ei lubata tagasilennul pardale seetõttu, et ta ei kasutanud edasi-tagasipileti esimest osa (nn olukord, kus reisija ei ilmu reisile), siis võib seda pidada lennuettevõtja tingimuste rikkumiseks. Sama kehtib ka juhul, kui reisijaid, kes on broneerinud järjestikused lennud, ei lubata lennuki pardale, sest nad ei kasutanud eelnevat lendu (eelnevaid lende). Lennuettevõtjate tingimused peavad vastama riiklikule õigusaktile, millega võetakse üle ELi tarbijakaitse õiguse sätteid, näiteks nõukogu 5. aprilli 1993. aasta direktiiv 93/13/EMÜ ebaõiglaste tingimuste kohta tarbijalepingutes⁽⁵⁰⁾. Euroopa Kohus ei ole veel teinud otsust, kas selle puhul on tegemist lennureisist mahajätmisega määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 2 punkti j tähenduses. Selline tava võib samuti olla riigisisese õigusega keelatud.

Kui lemmikloomaga reisivat reisijat ei lubata pardale, kuna tal puuduvad lemmikloomade asjakohased dokumendid või looma vedamine ei vasta lennuettevõtja tingimustele, siis ei käsitata seda lennureisist mahajätmisena.

Kui reisija jäetakse lennureisist maha maapealse personali poolt reisidokumentide (sealhulgas viisade) kontrollimisel tehtud vea tõttu, on tegemist lennureisist mahajätmisega määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 2 punkti j tähenduses.

Sellela seoses on Euroopa Kohus otsustanud, et määrus (EÜ) nr 261/2004 ei anna asjaomasele lennuettevõtjale õigust ühepoolset ja lõplikult hinnata ning otsustada, kas lennureisist mahajätmisel on mõistlik põhjus, ning seega jätta kõnealused reisijad ilma kaitsest, mis neile nimetatud määruse alusel tuleb anda⁽⁵¹⁾.

Vedamise üldtingimused ei tohi sisaldada klauslit, mis piirab lennuettevõtja vastutust määruse (EÜ) nr 261/2004 kohaselt tasuda reisijale hüvitist väidetavalt mittetäielike reisidokumentide tõttu lennureisist mahajätmise korral või välistab selle⁽⁵²⁾.

Olukord on erinev, kui lennuettevõtja ja tema meeskond keelduvad lubamast reisijat pardale mõistlikel julgeolekukaalutlustel kooskõlas artikli 2 punktiga j. Lennuettevõtjad peaksid kasutama igakülselt IATA andmebaasi Timatic võimalusi ning konsulteerima asjaomaste riikide avaliku sektori asutustega (saatkonnad ja välisministeeriumid), et kontrollida reisidokumente ja sihtriigi viisanõudeid, ning pidama asjakohast aruandlust, et vältida reisijate ekslikku lennureisist mahajätmist. Liikmesriigid peaksid tagama, et esitavad IATA andmebaasi Timatic jaoks täieliku ja ajakohastatud teabe reisidokumentide kohta, eelkõige viisanõuete või nendest nõuetest vabastamise kohta.

Kui reisijad on puudega või piiratud liikumisvõimega isikud, lähtutakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1107/2006⁽⁵³⁾ artiklist 4 ja asjakohastest tõlgendamise suunistest⁽⁵⁴⁾.

3.1.2. *Lennureisist mahajätmisega seotud õigused*

Reisija soovi vastaselt lennureisist mahajätmine annab: i) õiguse hüvitisele, nagu on määratletud määruse (EÜ) nr 261/2004 artiklis 7, ii) reisija õiguse valida tagasimaksmise, marsruudi muutmise või hilisema uue broneeringu vahel, nagu on sätestatud artiklis 8, ning iii) õiguse hoolitsusele kooskõlas artikliga 9.

⁽⁵⁰⁾ EÜT L 95, 21.4.1993, lk 29 (ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj>);

vt ka kohtuotsus C-290/16, Air Berlin vs. VZBV, ECLI:EU:C:2017:523, punktid 46–49.

⁽⁵¹⁾ Kohtuasi C-584/18, Blue Air – Airline Management Solutions, ECLI:EU:C:2020:324, punktid 92 ja 94.

⁽⁵²⁾ Kohtuasi C-584/18, Blue Air – Airline Management Solutions, ECLI:EU:C:2020:324, punkt 103.

⁽⁵³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. juuli 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1107/2006 puudega ja liikumispuudega isikute õiguste kohta lennureisi puhul (ELT L 204, 26.7.2006, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>).

⁽⁵⁴⁾ Tõlgendamise suunist Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. juuli 2006. aasta määruse (EÜ) nr 1107/2006 (puudega ja liikumispuudega isikute õiguste kohta lennureisi puhul) kohaldamise kohta (SWD(2012) 171 final, 11.6.2012 [mida ajakohastatakse pärast muudetud suuniste vastuvõtmist]).

3.2. Tühistamine

3.2.1. Tühistamise mõiste

Määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 2 punktis 1 on tühistamine määratletud kui olukord, mille puhul varem kavandatud lend, millele oli broneeritud vähemalt üks koht, jääb ära.

Põhimõtteliselt on tegemist tühistamisega, kui esialgselt kavandatud lennust loobutakse ja selle lennu reisijad liituvad reisijatega lennul, mis on samuti kavandatud, kuid toimub esialgselt lennust sõltumatult. Artikli 2 punkti 1 kohaselt ei nõuta lennuettevõtjalt sõnaselget tühistamisotsust ⁽⁵⁵⁾.

Lendu, mille lähte- ja sihtkoht olid plaanipärased, kuid mille ajal toimus plaaniväline vahemaandumine, ei saa käsitada tühistatuna ⁽⁵⁶⁾.

Euroopa Kohus ⁽⁵⁷⁾ seevastu leiab, et lennu hilinemist või tühistamist ei ole harilikult võimalik järeldada selle alusel, et hilinemine või tühistamine on märgitud lennujaama väljuvate lendude infotablool või et vastavat teavet edastavad lennuettevõtja töötajad. Ka see, et reisija võtab välja oma pagasi või saab uue pardakaardi, ei ole üldjuhul määrav tegur tõendamaks, et lend on tühistatud. Need asjaolud ei ole seotud lennu objektiivsete tunnustega ja võivad tuleneda mitmesugustest teguritest. Euroopa Kohus juhtis eelkõige tähelepanu sellele, et nende olukordade (s.o teated „lend hilineb“ või „tühistatud“) „põhjustajaks võivad olla kvalifitseerimisvead või asjaomases lennujaamas valitsevad tingimused või lisaks võivad need olla tingitud ooteajast ja vajadusest majutada asjaomased reisijad ööseks hotelli“.

3.2.2. Väljumisaja muudatus

Ilma et see piiraks punkti 3.3.1 kohaldamist ning vältimaks olukorda, kus lennuettevõtjad ei tühista lendu, vaid pikendavad järjest hilinemise aega, peeti vajalikuks rõhutada, et tuleb teha vahet tühistamisel ja hilinemisel. Üldiselt loetakse, et lend on tühistatud, kui muutub lennu number, kuid see ei pruugi tegelikkuses olla alati määrav kriteerium. Lend võib hilineda nii palju, et väljub kavandatud väljumisajast üks päev hiljem, ning seetõttu võidakse lennunumbrile lisada märkusi (nt XX 1234 asemel XX 1234a), et eristada lendu selle hilisema päeva sama numbriga lennust. Kõnealust lendu saab sel juhul siiski lugeda hilinenud, mitte tühistatud lennuks. Iga üksikjuhtumit tuleb hinnata eraldi.

Näiteks ei loeta lendu tühistatud lennuks, kui lendu teostav lennuettevõtja lükkab lennu väljumisaega edasi vähem kui kolme tunni võrra, tegemata lennus mingeid muid muudatusi ⁽⁵⁸⁾.

Kuid lendu tuleb käsitada tühistatud lennuna, kui lendu teostav lennuettevõtja muudab lennu väljumisaja rohkem kui ühe tunni võrra varasemaks ⁽⁵⁹⁾.

3.2.3. Lennuk, mis pöördub tagasi lähtekohta

Määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 2 punktis 1 sätestatud mõiste „tühistamine“ hõlmab ka olukorda, kui lennuk tõuseb õhku, kuid on seejärel mis tahes põhjusel sunnitud lähtelennujaama tagasi pöörduma, ning kui selle lennuki reisijad suunatakse ümber teistele lendudele. Asjaolu, et lennuk tõusis õhku, kuid pidi seejärel lähtelennujaama tagasi pöörduma, jõudmata marsruudis märgitud sihtkohta, tähendab seda, et lend ei ole algselt ette nähtud kujul toimunud ⁽⁶⁰⁾.

⁽⁵⁵⁾ Kohtuasi C-83/10, Sousa Rodríguez jt, ECLI:EU:C:2011:652, punkt 29.

⁽⁵⁶⁾ Kohtuasi C-32/16, Wunderlich, ECLI:EU:C:2016:753, punkt 27.

⁽⁵⁷⁾ Liidetud kohtuasjad C-402/07 ja C-432/07, Sturgeon jt ECLI:EU:2009:716, punktid 37 ja 38.

⁽⁵⁸⁾ Liidetud kohtuasjad C-146/20, C-188/20, C-196/20 ja C-270/20, Azurair jt, ECLI:EU:C:2021:1038, punkt 87.

⁽⁵⁹⁾ Kohtuasi C-263/20, Airhelp, ECLI:EU:C:2021:1039, punkt 35; kohtuasi C-395/20, Corendon Airlines, ECLI:EU:C:2021:1041, punkt 23.

⁽⁶⁰⁾ Kohtuasi C-83/10, Sousa Rodríguez jt, ECLI:EU:C:2011:652, punkt 28.

3.2.4. Ümbersuunatud lend

Kui lend suunatakse ümber lennujaama, mille puhul ei ole tegemist esialgses reisikavas ette nähtud lõppsihtkohaga, käsitatakse seda samal moel kui reisi tühistamist, välja arvatud juhul, kui saabumise lennujaam ja algul lõppsihtkohana ette nähtud lennujaam teenindavad sama linna või piirkonda, millisel juhul võib seda käsitada hilinemisena ⁽⁶¹⁾. Seega kui ümbersuunatud lend maandub algselt kavandatud lennujaamast erinevas lennujaamas, mis ei teeninda sama linna või piirkonda, on reisijatel õigus saada hüvitist lennu tühistamise eest ⁽⁶²⁾.

3.2.5. Tõendamiskohustus tühistamise korral

Määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 4 kohaselt on lennuettevõtjal kohustus tõendada, kas ja millal on reisijat individuaalselt teavitatud lennu tühistamisest.

Teavet kohustuse kohta teavitada reisijaid tühistamisest vt ka punktis 4.4.6.

3.2.6. Tühistamisega seotud õigused

Lennu tühistamine annab: i) õiguse tagasimaksmisele, marsruudi muutmisele või tagasipöördumisele, nagu on määratletud määruse (EÜ) nr 261/2004 artiklis 8, ii) õiguse hoolitsusele, nagu on määratletud artiklis 9, ning iii) kooskõlas artikli 5 lõike 1 punktiga c õiguse hüvitisele, nagu on määratletud artiklis 7. Artikli 5 lõike 1 punkti c kohase põhimõtte järgi tuleb hüvitist maksta siis, kui reisijat ei ole tühistamisest teavitatud piisavalt aegsasti.

Vastavalt artikli 5 lõikele 3 ei ole lendu teostav lennuettevõtja kohustatud maksma hüvitist, kui ta suudab tõendada, et tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik mõistlikud meetmed ⁽⁶³⁾.

3.3. Hilinemine

3.3.1. Väljalennu hiline mine

Väljalennu hiline mine korral on määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 6 lõikega 1 ette nähtud, et reisijatel, keda hiline mine mõjutab, on õigus artikli 9 kohasele hoolitsusele ning artikli 8 lõike 1 punkti a kohaselt õigus pileti ostuhinna tagasimaksmisele ja tagasilennule. Artikli 6 lõike 1 põhimõtte kohaselt sõltuvad reisija õigused hiline mine kestusest ja lennu pikkusest. Sellega seoses tuleb märkida, et artikli 6 lõige 1 ei hõlma õigust marsruuti muuta, nagu on sätestatud artikli 8 lõike 1 punktis b, sest eeldatakse, et lennuettevõtja püüab eelkõige kõrvaldada hiline mine põhjuse, et vähendada reisijatele tekitatud ebamugavusi.

3.3.2. Pikaajaline hiline mine saabumisel

Euroopa Kohus on otsustanud, et kui saabumine hilineb vähemalt kolm tundi, on reisijatel samasugune õigus hüvitisele nagu lennu tühistamise korral ⁽⁶⁴⁾ (vt täpsemalt punkt 4.4.5, milles käsitletakse hüvitamist).

3.3.3. Hiline mine mõõtmine saabumisel ning mõiste „saabumisaeg“

Euroopa Kohus on otsustanud, et mõiste „saabumisaeg“, mida kasutatakse lennureisijatele põhjustatud hiline mine ulatuse kindlaksmääramisel, tähistab aega, mil avatakse vähemalt üks lennuki uks, eeldusel, et reisijad tohivad sel hetkel lennukist väljuda ⁽⁶⁵⁾. Komisjoni arvates peaks lendu teostav lennuettevõtja lähtuma saabumisaaja registreerimisel näiteks lennumeeskonna või käitaja allkirjastatud kinnitusest. Saabumisaegast tuleks taotluse korral tasuta teavitada riiklikku täitevasutust ja reisijaid, et tõendada määruse (EÜ) nr 261/2004 nõuete täitmist.

⁽⁶¹⁾ Kohtuasi C-826/19, Austrian Airlines, ECLI:EU:C:2021:318, punkt 44.

⁽⁶²⁾ Kohtuasi C-253/21, TUIfly GmbH, ECLI:EU:C:2021:840, punkt 27.

⁽⁶³⁾ Vt teave erakorraliste asjaolude kohta punktis 5.

⁽⁶⁴⁾ Liidetud kohtuasjad C-402/07 ja C-432/07, Sturgeon jt, ECLI:EU:C:2009:716, punkt 69. Vt ka liidetud kohtuasjad C-581/10 ja C-629/10, Nelson jt, ECLI:EU:C:2012:657, punkt 40; ning kohtuasi C-413/11, Germanwings, ECLI:EU:C:2013:246, punkt 19.

⁽⁶⁵⁾ Kohtuasi C-452/13, Germanwings, ECLI:EU:C:2014:2141, punkt 27.

Kavandatud saabumisaeg, mida kasutatakse hilinemise arvutamisel lähtepunktina, on lennuplaanis kinnitatud kellaaeg, mis on märgitud reisija broneeringus (piletil või muul tõendil ⁽⁶⁶⁾ ⁽⁶⁷⁾).

Ümbersuunatud lennul, mis maandus broneeringus ette nähtud lennujaamast erinevasse lennujaama, mis teenindab sama linna või piirkonda, saabunud reisija hilinemise ulatuse kindlaks määramiseks on vaja lähtuda ajast, millal reisija tegelikult jõuab pärast transporti kas broneeringus ette nähtud lennujaama või juhtumipõhiselt lendu teostava lennuettevõtjaga kokku lepitud muusse lähedalasuvasse sihtkohta ⁽⁶⁸⁾.

Kui lend hilines saabumisel kolm tundi või rohkem ja see hiline mine oli osaliselt tingitud sündmusest, mida võib pidada erakorraliseks asjaoluks, ja osaliselt ühest teisest asjaolust, siis tuleb erakorralisest asjaolust tingitud hiline mine arvata maha asjaomase lennu hiline mine kogupikkusest, et saaks hinnata, kas selle lennu hiline nud saabumise eest tuleb hüvitist maksta ⁽⁶⁹⁾.

3.4. Reisiklassi muutmine

3.4.1. Reisiklassi muutmise mõiste

Kõrgemasse klassi paigutamist on käsitletud määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 10 lõikes 1 ja madalamasse klassi paigutamist lõikes 2.

Vastav reisija õigus on seotud muudatusega salongiklassis või teenindusklassis, s.o turistiklass, ärikläss ja esimene kläss. See ei kehti eeliste puhul, mida pakutakse kõrgema pileti hinna eest samas klassis (näiteks konkreetse istekoha või toitlustusega seoses). Seega ei peeta samas reisijaklassis erineva hinnaga pileti ostmist selle artikli otstarbel kõrgemasse või madalamasse klassi paigutamiseks. Samal moel ei peeta madalamasse klassi paigutatuteks reisijaid, keda ei kohelda salongis vastavalt nende broneeringule (nt seoses nende istekoha või toitlustusega), aga kes reisivad sellest hoolimata samas klassis. Kuid neil võib olla õigus saada tagasimakse summa eest, mille nad on maksnud teenuse eest, mida nad ei ole saanud, lennuettevõtja tingimuste ja/või riigisisese õiguse alusel.

Madalamasse (või kõrgemasse) klassi paigutamise mõistet kohaldatakse ostetud pileti reisiklassi suhtes, mitte lähtuvalt eelistest, mida pakutakse lennuettevõtja või reisikorraldaja püsikliendiprogrammi või muu äriprogrammi raames.

3.4.2. Reisiklassi muutmisega seotud õigused

Kui reisija paigutatakse kõrgemasse reisiklassi, ei või lennuettevõtja nõuda selle eest lisatasu. Kui reisija paigutatakse madalamasse reisiklassi, makstakse talle hüvitist tagasimaksena, mis arvutatakse protsendina pileti hinnast vastavalt määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 10 lõike 2 punktidele a, b ja c.

Asjaomasele reisijale tehtava tagasimakse arvutamisel tuleb võtta arvesse selle lennu hinda, millel reisija madalamasse reisiklassi paigutati, välja arvatud juhul, kui seda hinda ei ole märgitud piletile, mis annab talle reisimisõiguse sellel lennul. Sel juhul tuleb võtta aluseks see osa pileti hinnast, mis vastab nimetatud lennu pikkuse ja selle reisi kogupikkuse suhtarvule, millele reisijal oli õigus. See hind ei hõlma piletil märgitud makse ja tasusid, tingimusel et ei nende sissenõutavus ega summa ei sõltu reisiklassist, kuhu nimetatud pilet osteti ⁽⁷⁰⁾.

⁽⁶⁶⁾ Liidetud kohtuasjad C-146/20, C-188/20, C-196/20 ja C-270/20, Azurair jt, ECLI:EU:C:2021:1038, punkt 68.

⁽⁶⁷⁾ Kohtuasi C-654/19, FP Passenger Service, ECLI:EU:C:2020:770, punkt 25.

⁽⁶⁸⁾ Kohtuasi C-826/19, Austrian Airlines, ECLI:EU:C:2021:318, punkt 49.

⁽⁶⁹⁾ Kohtuasi C-315/15, Pešková ja Peška, ECLI:EU:C:2017:342, punkt 54.

⁽⁷⁰⁾ Kohtuasi C-255/15, Mennens, ECLI:EU:C:2016:472, punktid 32 ja 43.

4. REISIJA ÕIGUSED

4.1. Õigus saada teavet

4.1.1. Üldine õigus teabele

Määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 14 lõikes 1 on märgitud selle teadaande tekst, mis peab olema selgesti loetav ja registreerimislauas reisijatele hästi nähtavalt paigutatud. See teadaanne tuleks kuvada füüsiliselt või elektrooniliselt võimalikult mitmes asjaomas kallas. Seda tuleks teha lennujaama registreerimislauas, samuti lennujaama kioskites ja internetis ning parimal juhul ka pardalemineku väravas.

Kui lennuettevõtja esitab reisijale tema õiguste kohta kas individuaalselt või üldistel alustel meediaväljaannetes avaldatud reklaamis või oma veebisaidil teavet, mis on osaline, eksitav või vale, tuleks seda käsitada määruse (EÜ) nr 261/2004 nõuete rikkumisena vastavalt määruse artikli 15 lõikele 2 koostoimes põhjendusega 20 ja lisaks võib seda käsitada ettevõtja ja tarbija vaheliste tehingutega seotud ebaausa ja eksitava kaubandustavana vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2005/29/EÜ⁽⁷¹⁾.

Hilinemise, lennureisist mahajätmise või lennu tühistamise korral peab lendu teostav lennuettevõtja teavitama reisijaid selle ettevõtja täpsest nimest ja aadressist, kellelt reisijad võivad nõuda hüvitist, ning vajaduse korral täpsustama dokumendid, mis tuleb lisada hüvitistaotlusele. Samas ei pea lendu teostav lennuettevõtja teavitama reisijaid täpsest hüvitise summast, mille nad võivad saada⁽⁷²⁾.

4.1.2. Teave, mis tuleb esitada lennu hilinemise, lennureisist mahajätmise või lennu tühistamise korral

Määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 14 lõikega 2 on ette nähtud, et lendu teostav lennuettevõtja peab lennureisist mahajätmise või lennu tühistamise korral andma igale asjaomasele reisijale kirjaliku teatise, milles on märgitud hüvitise maksmise ja abi andmise eeskirjad. Lisaks on sätestatud, et lennuettevõtja „annab [...] samasuguse teatise igale reisijale, keda puudutab lennu hilinemine vähemalt kaks tundi“. Nõue esitada asjaomastele reisijatele üksikasjalik kirjalik selgitus nende õiguste kohta kehtib otseselt lennureisist mahajätmise ning lennu tühistamise ja hilinemise korral. Arvestades, et viivitus võib tekkida nii lähte- kui ka sihtkohas, peaks lendu teostav lennuettevõtja püüdma teavitada kõiki reisijaid, kes jõuavad lõppsihtkohta vähemalt kolmetunnise hilinemisega. Ainult niimoodi on igal reisijal võimalik saada artikli 14 lõikes 2 sõnaselgelt nõutud teavet⁽⁷³⁾. Selline lähenemisviis on täielikult kooskõlas Euroopa Kohtu otsusega kohtuasjas Sturgeon,⁽⁷⁴⁾ mille puhul leiti, et reisijaid, kelle lend hilineb vähemalt kolm tundi, tuleb kohelda samamoodi kui reisijaid, kelle lend tühistatakse, seoses määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 7 alusel hüvitise saamise õigusega.

Määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 14 lõike 2 kohane teabe esitamise nõue ei mõjuta ELi õiguse muude sätete, eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2011/83/EL⁽⁷⁵⁾ artikli 8 lõike 2 ning direktiivi 2005/29/EÜ artikli 7 lõike 4 kohaseid teabenõudeid. Olulise teabe väljajätmist ja eksitava teabe esitamist reisijate õiguste kohta võib samuti käsitada ettevõtja ja tarbija vaheliste tehingutega seotud ebaõiglase kaubandustavana kooskõlas direktiiviga 2005/29/EÜ.

⁽⁷¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2005. aasta direktiiv 2005/29/EÜ, mis käsitleb ettevõtja ja tarbija vaheliste tehingutega seotud ebaausaid kaubandustavasid siseturul ning millega muudetakse nõukogu direktiivi 84/450/EMÜ, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 97/7/EÜ, 98/27/EÜ ja 2002/65/EÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 2006/2004 (ebaausate kaubandustavade direktiiv) (ELT L 149, 11.6.2005, lk 22, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/29/oj>).

⁽⁷²⁾ Liidetud kohtuasjad C-146/20, C-188/20, C-196/20 ja C-270/20, Azurair jt, ECLI:EU:C:2021:1038, punkt 108.

⁽⁷³⁾ Selleks et anda reisijatele teavet riiklike täitevasutuste kohta ELis, võib viidata Euroopa Komisjoni veebisaidile, mis sisaldab kõikide riiklike täitevasutuste kontaktandmeid.

⁽⁷⁴⁾ Liidetud kohtuasjad C-402/07 ja C-432/07, Sturgeon jt, ECLI:EU:C:2009:716, punkt 69.

⁽⁷⁵⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. oktoobri 2011. aasta direktiiv 2011/83/EL tarbija õiguste kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 93/13/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/44/EÜ ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 85/577/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 97/7/EÜ (ELT L 304, 22.11.2011, lk 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2011/83/oj>).

4.2. Õigus hüvitamisele, marsruudi muutmisele või ümberbroneerimisele lennureisist mahajätmise või lennu tühistamise korral

Määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 8 lõikega 1 kehtestatakse lennuettevõtjatele kohustus anda reisijatele võimalus valida järgmise kolme variandi vahel:

- piletihinna tagasimaksmine ⁽⁷⁶⁾ ⁽⁷⁷⁾ ja jätkulennu puhul tagasilend väljumise lennujaama esimesel võimalusel;
- muudetud marsruudil lõppsihtkohta toimetamine niipea kui võimalik või
- reisi viimine reisijale sobivale hilisemale kuupäevale võrreldavatel reisingimustel, kui on vabu istekohti.

Kui lendu teostav lennuettevõtja peab pakkuma valikut tagasimaksmise ja marsruudi muutmise vahel, siis peab lennuettevõtja esitama asjaomastele reisijatele kogu teabe tagasimaksmise ja marsruudi muutmise seotud kõigi variantide kohta. Määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 2 kohaselt peavad reisijad saama lendu teostavalt lennuettevõtjalt teabe marsruudi muutmise kohta, kui neid teavitatakse lennu tühistamisest. Asjaomastel reisijatel ei ole kohustust ise asjakohase teabe otsimises aktiivselt osaleda ⁽⁷⁸⁾.

Kui reisija jäetakse lennureisist maha või teda teavitatakse lennu tühistamisest ja talle antakse korrektselt teada valikuvõimalustest, saavad reisijad teha artikli 8 lõikes 1 sätestatud pakutud valikuvõimalustest oma valiku ainult ühe korra. Kui reisija on teinud valiku artikli 8 lõike 1 punktides a, b ja c sätestatud võimaluste seast, ei ole lennuettevõtjal enam kohustusi seoses ülejäänud kahe valikuga. Sellele vaatamata võib jätkuvalt olla jõus kohustus maksta hüvitist vastavalt artikli 5 lõike 1 punktile c koostoimes artikliga 7.

Lennuettevõtja peab kohe võimaldama valida tagasimaksmise ja marsruudi muutmise vahel. Jätkulendude puhul peab lennuettevõtja võimaldama kohe valida piletihinna tagasimaksmise, lähtelennujaama tagasi lendamise ja marsruudi muutmise vahel. Lennuettevõtja peab katma marsruudi muutmise või tagasilennu kulud. Kui lennuettevõtja ei täida oma kohustust pakkuda esimesel võimalusel marsruudi muutmist või tagasilendu võrreldavatel transporditingimustel, siis peab ta maksma tagasi kulud, mis on reisijale tekkinud alternatiivsest lennust reisija lõppsihtkohta või tagasilennust. Lendu teostava lennuettevõtja kohustus on tõendada, et marsruudi muutmine toimus esimesel võimalusel ⁽⁷⁹⁾. Sama kehtib esimesse väljumiskohta tagasilennu puhul. Kui lennuettevõtja ei paku võimalust valida tagasimaksmise ja marsruudi muutmise vahel ning jätkulendude korral tagasimaksmise, lähtelennujaama tagasi lendamise ja marsruudi muutmise vahel, vaid otsustab ühepoolset reisijale tagasimaksmise kasuks, on reisijal õigus saada täiendav tagasimakse hinnaerinevuse korvamiseks võrreldavate reisingimustega uue pileti ostmisel.

Kui broneering tehti kolmanda isiku, näiteks broneerimisplatvormi kaudu, siis peab lennuettevõtja pakkuma lennu tühistamise korral abi asjaomastele reisijatele, näiteks pakkuma neile piletihinna tagasimaksmist ostuhinna ulatuses ja vajaduse korral tagasilendu esimesse väljumiskohta ⁽⁸⁰⁾.

Kui lennuettevõtja suudab aga tõendada, et on võtnud ühendust reisijaga, kes on nõustunud andma oma kontaktandmeid, ja pakkunud talle artikli 8 kohast abi, kuid reisija on sellegipoolest korraldanud ise oma abistamise või marsruudi muutmise, võib lennuettevõtja järeldada, et ta ei vastuta reisija lisakulude eest, ja võib otsustada, et loobub talle tagasimakse tegemisest.

⁽⁷⁶⁾ Piletihind makstakse tagasi ärajäänud reisisa või reisisade eest ning juba toimunud reisisa või reisisade eest, kui lend reisija algsesse reisikavasse enam ei sobi. Kui reisija otsustab pöörduda tagasi oma lähtelennujaama, on juba läbitud reisisa või -osad esialgses reisikavaga võrreldes enamasti mõtetuks muutunud.

⁽⁷⁷⁾ Piletihind, mis võetakse aluseks selle summa kindlaksmääramisel, mille lennuettevõtja peab reisijale tagasi maksma lennu tühistamise korral, sisaldab reisija makstud summa ja lennuettevõtja saadud summa vahet, mis seisneb vahendustasus, mille sai isik, kes tegutses nende kahe vahendajana, välja arvatud juhul, kui vahendustasu oli kindlaks määratud ilma asjaomase lennuettevõtja teadmata (kohtuasi C-601/17, Harms, ECLI:EU:C:2018:702, punkt 20).

⁽⁷⁸⁾ Kohtuasi C-354/18, Rusu, ECLI:EU:C:2019:637, punkt 56.

⁽⁷⁹⁾ Kohtuasi C-354/18, Rusu, ECLI:EU:C:2019:637, punkt 62.

⁽⁸⁰⁾ Kohtuasi C-601/17, Harms, ECLI:EU:C:2018:702, punkt 12.

Seoses vormiga, milles tagasimakse tuleb teha, näitab artikli 7 lõike 3 struktuur, et piletihinna tagasimaksmine toimub peamiselt rahas. Seevastu tagasimaksmine reisirahakindlustes ja/või muude teenuste kujul kujutab endast täiendavat tagasimaksmise viisi, kuna see sõltub lisatingimusest ehk „kirjalikust kokkuleppesest reisijaga“⁽⁸¹⁾.

Sel puhul on Euroopa Kohus selgitanud, et mõistet „kokkulepe“ tuleb selle tavatähenduses mõista vaba ja teadliku nõusolekuna. Niisiis nõuab see mõiste artikli 7 lõike 3 kontekstis reisija vaba ja teadlikku nõusolekut saada pileti ostuhinna tagasimakse reisirahakindlustes⁽⁸²⁾.

Seoses mõistega „kirjalik kokkulepe“ on Euroopa Kohus selgitanud, et see ei pea ilmingimata olema reisija omakäelise või digitaalse allkirjaga, kui asjaomane reisija on saanud selge ja täieliku teabe, mis võimaldab tal teha tulemusliku ja teadliku valiku ning anda oma vaba ja teadliku nõusoleku saada pileti ostuhinna tagasimakse reisirahakindlustes ja mitte rahasummana. Kui need tingimused on täidetud, siis saab pidada „kirjalikku kokkulepet“ sõlmituks, kui reisija on täitnud lennuettevõtja veebisaidil avaldatud vormi asjakohase osa⁽⁸³⁾.

Kui reisijatele pakutakse võimalust reisi jätkamiseks või marsruudi muutmiseks, tuleb seda teha võrreldavatel reisingimustel. See, kas tingimused on võrreldavad, võib sõltuda mitmest tegurist, ja otsus tehakse igal üksikjuhul eraldi. Olenevalt asjaoludest, soovatakse järgmisi häid tavaid:

- a) võimaluse korral ei tohiks reisijaid paigutada madalama klassi transpordivahendisse võrreldes broneeringuga (madalamasse klassi paigutamise korral kohaldatakse artikliga 10 ette nähtud hüvitist);
- b) marsruudi muutmine ei tohiks tekitada reisija jaoks lisakulusid, isegi kui reisija jätkab reisi teise lennuettevõtja või transpordiliigiga, paigutatakse kõrgemasse reisirahakindlust või kui tema pileti ostuhinna on esialgselt kallim;
- c) tuleb teha mõistlikke jõupingutusi, et vältida täiendavaid ühendusreise;
- d) kui reisiasjal, mis ei kulgenud esialgsel kava kohaselt, kasutatakse teist lennuettevõtjat või muud transpordiliiki, peaks reisi kogukust olema võimaluse korral võimalikult lähedane esialgsel reisi kavandatud kestusele samas reisirahakindlustis või vajaduse korral kõrgemas reisirahakindlustis;
- e) kui võrreldavatel aegadel on valida mitme lennu vahel, peavad reisijad, kellel on õigus marsruudi muutmisele, nõustuma lennuettevõtja pakkumisega marsruuti muuta, sealhulgas juhul, kui lennu teostav lennuettevõtja teeb koostööd teiste lennuettevõtjatega, ning
- f) kui esialgsel reisi jaoks oli broneeritud abiteenus puudega või piiratud liikumisvõimega isiku jaoks, peaks abi olema kättesaadav ka marsruudi muutmise korral.

Selleks et lennu teostav lennuettevõtja vabastataks artikli 7 kohaselt hüvitise maksmise kohustusest, peab ta rakendama kõiki enda käsutuses olevaid vahendeid, et tagada marsruudi muutmine mõistlikult, rahuldavatel tingimustel ja esimesel võimalusel, mille hulka kuulub ka see, et otsitakse teisi otse- või vahemaandumisega lende, mida võivad teostada teised lennuettevõtjad, kes kuuluvad samasse lennundusallianssi või mitte, ja mis saavad varem kui asjaomase lennuettevõtja järgmine lend⁽⁸⁴⁾. Vaid juhul, kui teisel otse- või vahemaandumisega lennul, mis võimaldaks asjaomasel reisijal jõuda oma lõppsihtkohta varem kui asjaomase lennuettevõtja järgmine lend, ei ole ühtegi istekohta või kui niisugune marsruudi muutmine nõuaks asjaomasel lennuettevõtjalt oma ettevõtte suutlikkuse seisukohast asjakohasel hetkel vastuvõetamatuid ohverdusi, võib järeldada, et lennuettevõtja on rakendanud kõiki enda käsutuses olevaid vahendeid, kasutades asjaomase reisija marsruudi muutmiseks enda teostatud järgmist lennu⁽⁸⁵⁾.

Kui muudetud marsruudiga lend, millega on nõustunud artikli 8 lõike 1 punkti b või c alusel, tühistatakse samuti või hilineb saabumise ajal vähemalt kolm tundi, siis tekib artikli 7 alusel uus hüvitise saamise õigus⁽⁸⁶⁾. Komisjon soovib, et abi andmise korral selgitataks reisijale üksikasjalikult tema valikuvõimalusi.

⁽⁸¹⁾ Kohtuasi C-76/23, Cobult, ECLI:EU:C:2024:253, punkt 20.

⁽⁸²⁾ Kohtuasi C-76/23, Cobult, ECLI:EU:C:2024:253, punkt 22.

⁽⁸³⁾ Kohtuasi C-76/23, Cobult, ECLI:EU:C:2024:253, punktid 29, 34 ja 37.

⁽⁸⁴⁾ Kohtuasi C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, ECLI:EU:C:2020:460, punkt 59.

⁽⁸⁵⁾ Kohtuasi C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, ECLI:EU:C:2020:460, punkt 61.

⁽⁸⁶⁾ Kohtuasi C-832/18, Finnair, ECLI:EU:C:2020:204, punktid 31 ja 33.

Kui reisija on broneerinud väljalennu ja tagasilennu eraldi ja eri lennuettevõtjatega, siis makstakse väljalennu tühistamise korral tagasi üksnes selle lennu pilet. Kahe lennu puhul, mis on osa samast lepingust, kuid mida teostavad eri lennuettevõtjad, on reisijatel väljalennu tühistamise korral õigus saada lendu teostavalt lennuettevõtjalt hüvitist ning lisaks tuleks reisijatele pakkuda kahte võimalust:

- a) saada tagasimakse kogu piletihinna ulatuses (s.o mõlemad lennud) või
- b) muuta väljalennu marsruuti ja asendada see teise lennuga.

Viimaks on Euroopa Kohus otsustanud COVID-19 pandeemia ajal löksu jäänud reisijate kojutoomise väga konkreetsetes olukorras, et koduriiki tagasitoomise lennud, mille liikmesriik on korraldanud konsulaarabi raames pärast lennureisi tühistamist, ei kujuta endast sellist „võrreldavatel reisitingimustel [toimuvat] marsruudi [muutmist] [...] lõppsihtkohta“ määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 punkti b tähenduses, mida lendu teostav lennuettevõtja peab pakkuma reisijale, kelle lend on tühistatud. Seega ei ole reisijal, kes peab maksma asjaomasele liikmesriigile tekkinud kulude katmiseks kohustuslikus korras tasu, õigust saada nende kulude eest tagasimaksu lendu teostavalt lennuettevõtjalt määruse (EÜ) nr 261/2004 alusel ⁽⁸⁷⁾.

Vastupidiselt võib kõnealune reisija lendu teostavalt lennuettevõtjalt hüvitise saamiseks tugineda liikmesriigi kohtus sellele, et lendu teostav lennuettevõtja ei ole täitnud esiteks oma kohustust maksta tagasi kogu pileti ostuhind reisi osa või osade eest, mis on ära jäänud või millest ei ole reisija esialgse reisikava jaoks enam kasu, ning teiseks abistamise kohustust, sh määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 tulenevat teabe esitamise kohustust. See hüvitis peab siiski piirduma summaga, mis on konkreetse juhtumi asjaolusid arvestades vajalik, asjakohane ja mõistlik, et korvata lendu teostava lennuettevõtja tegematajätmissi ⁽⁸⁸⁾.

4.3. Õigus hoolitsusele lennureisist mahajätmise, lennu tühistamise või väljalennu hilinemise korral

4.3.1. Mõiste „õigus hoolitsusele“

Kui reisija nõustub pärast lennureisist mahajätmist, lennu tühistamist või hilinevad väljumist lennuettevõtja ettepanekuga muuta marsruuti ja viia lend reisijale sobivale hilisemale kuupäevale (artikli 8 lõike 1 punkt c), ei ole reisijal edaspidi enam õigust hoolitsusele. Õigus hoolitsusele kehtib seni, kuni reisija ootab marsruudi muutmist, et jõuda esimesel võimalusel ja võrreldavatel reisitingimustel lõppsihtkohta (artikli 8 lõike 1 punkt b) või lähtelennujaama (artikli 8 lõike 1 punkti a teine taane).

4.3.2. Eine, karastusjoogid ja majutus

Määruse (EÜ) nr 261/2004 eesmärk on tagada, et tagasilendu või marsruudi muutmist ootavate reisijate vajadused oleksid kohaselt rahuldatud. Kohase hoolitsuse ulatust tuleb hinnata juhtumipõhiselt, võttes arvesse reisijate vajadusi konkreetsetes olukorras ja proportsionaalsuse põhimõtet (nt lähtudes ooteajast). Pileti eest makstud hind või tekkinud ebamugavuste ajutine iseloom ei tohiks mõjutada õigust hoolitsusele.

Seoses artikli 9 lõike 1 punktis a (söök ja joogid) määratlusega „ooteajaga võrreldes piisav“ on komisjon arvamisel, et lendu teostav lennuettevõtja peab tagama reisijale asjakohase hoolitsuse, mis vastab hilinemise kestusele ja kellaajale (päev või öö), sealhulgas jätkulendude puhul ka lennujaamas, kus ümberistumine toimub, pidades silmas proportsionaalsuse põhimõtet, et vähendada reisijale tekitatud ebamugavusi nii palju kui võimalik. Erilist tähelepanu tuleb pöörata puudega või liikumispuudega inimestele ja üksinda reisivatele lastele.

⁽⁸⁷⁾ Kohtuasi C-49/22, Austrian Airlines, ECLI:EU:C:2023:454, punkt 33.

⁽⁸⁸⁾ Kohtuasi C-49/22, Austrian Airlines, ECLI:EU:C:2023:454, punkt 50.

Lisaks sellele tuleks reisijatele pakkuda tasuta hoolitsust selgel ja kergesti kättesaadaval viisil, sh võimaluse korral elektrooniliste sidevahendite abil. See tähendab, et asjade korraldamist (nt majutuse leidmine või toidu ostmine ja selle eest maksmine) ei tohiks jätta reisijate ülesandeks. Selle asemel on lendu teostav lennuettevõtja kohustatud aktiivselt pakkuma hoolitsust. Lisaks peab lendu teostav lennuettevõtja võimaluse korral tagama, et majutus on juurdepääsetav puudega isikutele ja juhtkoortele.

Kui hoolitsust ei ole pakutud, kuigi seda oleks pidanud tegema, võivad reisijad, kes pidid maksma ise söögi ja jookide, hotellimajutuse, lennujaama ja majutuskoha vahelise transpordi ja/või telekommunikatsiooniteenuste eest, saada lennuettevõtjalt tagasimakse, tingimusel et need kulud olid vajalikud, mõistlikud ja asjakohased ⁽⁸⁹⁾.

Kui reisija ei nõustu lennuettevõtja poolt artikli 9 kohaselt pakutud mõistliku hoolitsusega ja korraldab selle ise, ei ole lennuettevõtja kohustatud reisijale tekkinud kulusid tagasi maksma, välja arvatud juhul, kui riigisisese õigusega on ette nähtud või kui lennuettevõtjaga on eelnevalt kokku lepitud teisiti. Selleks et tagada reisijate võrdne kohtlemine, ei või kõnealune hüvitis ületada lennuettevõtja eespool nimetatud mõistliku pakkumise väärtust. Reisija peab ka säilitama kõik kantud kuludega seotud tõendid.

Igal juhul säilib reisijatel, kelle arvates on neil õigus oma kulude tagasimaksele suuremas ulatuses või hilinemisest põhjustatud kahju, sealhulgas kulude korvamisele, toetuda oma nõudes Montréali konventsiooni sätetele ja määruse (EÜ) nr 2027/97 artiklile 3 ning esitada lennuettevõtja suhtes hagi liikmesriigi kohtusse või pöörduda pädeva riikliku täitevasutuse poole. Mõnes liikmesriigis saavad reisijad pöörduda tarbijavaidluste kohtuvälise lahendamise üksuste poole (vt allpool punkt 7.3).

Seoses kohustusega pakkuda tasuta hotellimajutust on Euroopa Kohus selgitanud, et väljend „pakutakse reisijatele tasuta [...] hotellimajutus[t]“ on vastavuses liidu seadusandja tahtega vältida seda, et reisijad peaksid ise otsima hotellitoe ja tasuma selle kulud, kuna nende reisijate eest peab hoolitsema lennuettevõtja, kellel tuleb teha selleks vajalikud korraldused. Seevastu ei nähtu kõnealuse sätte sõnastusest otsesõnu, et lisaks reisijate eest hoolitsemise kohustusele oleks liidu seadusandja soovinud kehtestada lennuettevõtjatele ka kohustuse hoolitseda majutamise kui sellisega seotud üksikasjade eest, ⁽⁹⁰⁾ näiteks broneerides reisija nimel konkreetse toa.

Sarnaselt on Euroopa Kohus märkinud, et kui hotellis peaks midagi juhtuma, siis ei saa lennuettevõtjalt ainuüksi määruse (EÜ) nr 261/2004 alusel nõuda, et ta hüvitaks reisijale selle hotelli töötajate süü tõttu tekkinud kahju, kus reisijat majutatakse ⁽⁹¹⁾.

Tuleb meele pidada, et vastavalt määruse (EÜ) nr 261/2004 põhjendusele 18 võib asendus- või edasilükatud lendu ootavate reisijate eest hoolitsemise mahtu vähendada või hoolitsuse ära jätta, kui hoolitsuse tõttu võib lend veelgi viibida. Kui lend hilineb hilja õhtul, kuid võib eeldada, et see väljub mõne tunni pärast ning reisijate keset ööd hotellidesse transportimine ja nende lennujaama tagasi toomine võib põhjustada märksa pikema viivituse, siis tuleks lennuettevõtjale lubada hotellimajutuse ja vastava transpordi tagamisest keeldumist. Samuti tuleks lubada hoolitsuse pakkumisest loobuda, kui lennuettevõtjal on kavas jagada toidu- ja joogitalonge, kuid teatatakse, et algab pardalleminek. Kui kirjeldatud juhtumid välja arvata, on komisjon arvamisel, et hoolitsuse mahtu võib vähendada ainult väga erandlikel juhtudel, ning tuleb teha kõik selleks, et vähendada reisijatele tekitatud ebamugavusi.

Õigus hoolitsusele määruse (EÜ) nr 261/2004 alusel ei mõjuta pakettreiside korraldajate kohustusi direktiivi (EL) 2015/2302 alusel.

⁽⁸⁹⁾ Kohtuasi C-12/11, McDonagh, ECLI:EU:C:2013:43, punkt 66.

⁽⁹⁰⁾ Kohtuasi C-530/19, Niki Luftfahrt, ECLI:EU:C:2020:635, punkt 24.

⁽⁹¹⁾ Kohtuasi C-530/19, Niki Luftfahrt, ECLI:EU:C:2020:635, punkt 40.

4.3.3. Hoolitsus erakorraliste asjaolude või erandlike sündmuste korral

Määruse (EÜ) nr 261/2004 kohaselt on lennuettevõtja kohustatud täitma hoolitsuse pakkumise kohustust ka siis, kui lennu tühistamise põhjuseks on erakorralised asjaolud, st asjaolud, mida ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik mõistlikud meetmed. Määrus (EÜ) nr 261/2004 ei sisalda mingeid sätteid, mis lubaksid järeldada, et lisaks määruse artikli 5 lõikes 3 osutatud erakorralistele asjaoludele eksisteerib eraldi kategooria eriti erakorraliste sündmuste jaoks, mis vabastab lennuettevõtja kõikidest, sealhulgas määruse artiklis 9 sätestatud kohustustest, isegi kui sellised erakorralised asjaolud püsivad pikka aega, eelkõige kuna reisijad on selliste asjaolude ja sündmuste puhul eriti haavatavad ⁽⁹²⁾.

Määruse (EÜ) nr 261/2004 eesmärk on tagada, et reisijatele, kes ootavad marsruudi muutmist vastavalt artikli 8 lõike 1 punktile b, pakutakse asjakohast hoolitsust. Lennuettevõtja suhtes ei tohiks kehtestada karistusi, kui ta suudab tõendada, et sündmustega seotud konkreetseid asjaolusid arvesse võttes tegi ta kõik endast oleneva, et järgida määrusest (EÜ) nr 261/2004 tulenevaid kohustusi, pidades kinni proportsionaalsuse põhimõttest.

4.4. Õigus hüvitisele lennureisist mahajätmise, lennu tühistamise, hilinevad saabumise, marsruudi muutmise ja madalamasse reisiklassi paigutamise korral

A. Üldist

Lendu teostav lennuettevõtja peab teavitama reisijaid selle lennuettevõtja täpsest nimest ja aadressist, kellelt reisijad võivad nõuda hüvitist, ning vajaduse korral täpsustama dokumendid, mis tuleb lisada hüvitistaotlusele. Samas ei pea lendu teostav lennuettevõtja teavitama reisijaid täpsest hüvitise summast, mille nad võivad saada ⁽⁹³⁾.

Kui reisija jäetakse tahte vastaselt lennureisist maha, siis on artikli 4 lõikes 3 konkreetselt märgitud, et reisijale tuleb hüvitist maksta viivitamata. See tähendaks, et kui hüvitist ei maksta kohapeal, siis tuleb vähemalt võtta maksekohustus, enne kui reisija lahkub lennujaamast.

Reisijad, kelle lennud on tühistatud või pikaajaliselt hilinevad, võivad nõuda hüvitise summa tasumist nende elukohas kehtivas omavääringus. Selle puhul ei võeta arvesse riiklikke õigusnorme või kohtupraktikat, mis näevad ette, et reisija esitatud nõue tuleb jätta rahuldamata üksnes põhjusel, et see on väljendatud reisija elukohas kehtivas omavääringus ⁽⁹⁴⁾.

B. Hüvitis lennureisist mahajätmise korral

4.4.1. Hüvitis, lennureisist mahajätmine ja erandlikud asjaolud

Määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 2 punkti j ja artikli 4 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et lennureisist mahajätmise korral tuleb alati maksta hüvitist ja et lennuettevõtja ei või lennureisist mahajätmist ega hüvitise maksmata jätmist õiguspäraselt põhjendada erakorraliste asjaoludega ⁽⁹⁵⁾.

4.4.2. Hüvitis, lennureisist mahajätmine ja jätkulennud

Jätkulennuga reisijatele tuleb maksta hüvitist juhul, kui nad on sõlminud ühtse veolepingu marsruudi kohta, mis hõlmab mitut vahetult järgnevat lendu, millele reisijad on ennast samal ajal registreerinud, kuid lennuettevõtja jätab reisijad lennureisist maha seetõttu, et nende broneeritud lennu esimene osa hilines lennuettevõtjast tulenevatel põhjustel ning lennuettevõtja eeldas ekslikult, et reisijad ei jõua teisele lennule õigel ajal ⁽⁹⁶⁾. Seevastu olukorras, kus reisijal on kahe järjestikuse lennu jaoks kaks eraldi piletit ning esimese lennu hilinemise korral ei jõua ta õigel ajal registreeruda järgmisele lennule, ei ole lennuettevõtjad kohustatud hüvitist maksuma. Kui esimene lend hilineb rohkem kui kolm tundi, võib reisijal olla õigus saada hüvitist seda lendu teostavalt lennuettevõtjalt.

⁽⁹²⁾ Kohtuasi C-12/11, McDonagh, ECLI:EU:C:2013:43, punkt 30.

⁽⁹³⁾ Liidetud kohtuasjad C-146/20, C-188/20, C-196/20 ja C-270/20, Azurair jt, ECLI:EU:C:2021:1038, punkt 108.

⁽⁹⁴⁾ Kohtuasi C-356/19, Delfly, ECLI:EU:C:2020:633, punkt 34.

⁽⁹⁵⁾ Kohtuasi C-22/11, Finnair, ECLI:EU:C:2012:604, punkt 40.

⁽⁹⁶⁾ Kohtuasi C-321/11, Rodríguez Cachafeiro ja Martínez-Reboredo Varela-Villamor, ECLI:EU:C:2012:609, punkt 36.

4.4.3. Hüvitissumma

Hüvitist arvutatakse määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 7 lõike 1 kohaselt. Seda võib vähendada 50 %, kui on täidetud artikli 7 lõikes 2 sätestatud tingimused.

C. Hüvitis lennu tühistamise korral

4.4.4. Üldtava

Hüvitist tuleb maksta lennu tühistamise korral:

- kui reisijatele ei anta sellest piisavalt aegsasti teada, s.o vähemalt kaks nädalat enne kavandatud väljumisaega, ja
- kui nende marsruuti ei muudeta määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktis c sätestatud aja jooksul (vt punkt E),
- välja arvatud juhul, kui tühistamise on tinginud erakorralised asjaolud, mida ei oleks olnud võimalik vältida kõigi mõistlike meetmete võtmisel kooskõlas artikli 5 lõikega 3 (vt erakorraliste asjaolude kohta punkt 5).

On oluline märkida, et seda hüvitist tuleb eristada saabumisel pika hilinemise eest makstavast hüvitisest.

4.4.5. Hüvitissumma

Hüvitist arvutatakse määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 7 lõike 1 kohaselt. Seda võib vähendada 50 %, kui on täidetud artikli 7 lõikes 2 sätestatud tingimused, s.o kui muudetakse reisijate marsruuti, et nad jõuaksid lõppsihtkohta pärast nende algse lennu tühistamist, ning nad jõuavad sinna olenevalt vahemaast mitte rohkem kui kahe-, kolme- või neljatunnise viivitusega.

4.4.6. Reisijate teavitamise kohustus

Lendu teostav lennuettevõtja peab siiski maksuma hüvitist, kui lennu tühistamisest ei ole reisijale teatatud vähemalt kaks nädalat enne kavandatud väljumisaega, kuna vahendaja (nt reisibüroo, internetipõhine reisibüroo), kellega reisija veolepingu sõlmis, ei ole reisijale vastava tähtaja jooksul seda lennuettevõtjalt saadud teavet edastanud ning reisija ei ole andnud vahendajale sõnaselget luba võtta vastu lendu teostava lennuettevõtja edastatud teavet ⁽⁹⁷⁾.

Samal moel on lendu teostav lennuettevõtja kohustatud maksuma määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktis c ja artiklis 7 sätestatud hüvitist niisuguse lennu tühistamise korral, millest reisijat ei teavitatud vähemalt kaks nädalat enne kavandatud väljumisaega, kui see lennuettevõtja saatis teabe õigel ajal ainsale talle broneeringu tegemisel teatavaks tehtud elektroonilisele aadressile, teadmata siiski, et see aadress võimaldas ühendust võtta ainult reisibürooga, kelle kaudu broneering oli tehtud, mitte aga otse reisijaga, ning et see reisibüroo ei edastanud teavet reisijale õigel ajal, ⁽⁹⁸⁾ st vähemalt kaks nädalat enne kavandatud väljumisaega.

⁽⁹⁷⁾ Kohtuasi C-302/16, Krijgsman, ECLI:EU:C:2017:359, punkt 31; kohtuasi C-263/20, Airhelp, ECLI:EU:C:2021:1039, punkt 56.

⁽⁹⁸⁾ Kohtuasi C-307/21, Ryanair DAC, ECLI:EU:C:2022:729, punkt 30.

D. Hüvitis pikaajalise hilinemise korral saabumisel**4.4.7. Pikaajaline hilinemine saabumisel**

Seoses pikaajalise hilinemisega on Euroopa Kohus otsustanud, et hilenud reisijatel tuleb taluda samasuguseid ebamugavusi kui nendel reisijatel, kelle lend on tühistatud, st nad kaotavad ajaliselt⁽⁹⁹⁾. Võrdse kohtlemise põhimõttest lähtuvalt on reisijatel, kelle lõppsihtkohta jõudmine hilineb kolm tundi või rohkem, õigus saada samasugust hüvitist (artikkel 7) nagu reisijatel, kelle lend tühistatakse. Euroopa Kohus tugines oma otsuses peamiselt määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktile iii, milles ELi seadusandja on sätestanud õiguslikud tagajärjed, sealhulgas reisija õiguse saada hüvitist, kui tema lend tühistatakse ja talle ei pakuta võimalust marsruuti muuta, mis võimaldaks tal välja lennata mitte rohkem kui üks tund enne kavandatud väljumisaega ja jõuda lõppsihtkohta hiljemalt kaks tundi pärast kavandatud saabumisaega. Euroopa Kohus järeltas sellest, et määruse (EÜ) nr 261/2004 artiklis 7 sätestatud õiguse puhul saada hüvitist on eesmärk korvata ajakadu, mille kestus on vähemalt kolm tundi. Sellegipoolest ei anna niisugune hilinemine reisijatele õigust saada hüvitist, kui lennuettevõtja suudab tõendada, et pikaajalise hilinemise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik mõistlikud meetmed⁽¹⁰⁰⁾ (vt punkt 5 erakorraliste asjaolude kohta).

4.4.8. Hüvitis hilenud saabumise korral jätkulendude puhul

Euroopa Kohus⁽¹⁰¹⁾ on seisukohal, et määruse (EÜ) nr 261/2004 artiklis 7 sätestatud hüvitise puhul tuleb hilinemise hindamisel võtta arvesse aega, mis ajakava kohaselt on ette nähtud reisija saabumiseks määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 2 punkti h kohasesse lõppsihtkohta, milleks vahetute jätkulendude puhul tuleb lugeda reisija viimase lennu sihtkohta.

Vastavalt määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punktile a peaks reisijatel, kes jäävad maha jätkulennust ELi territooriumil või väljaspool ELi, kui lend saab alguse mõne liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast, olema õigus hüvitisele, kui nad saavad lõppsihtkohta rohkem kui kolmetunnise hilinemisega. Oluline ei ole see, kas jätkulende teostav lennuettevõtja on ELi ettevõtja või mitte.

Kui jätkulennust mahajäämine on tingitud märkimisväärselt viivitusest turvakontrollis või kui reisija ei pea kinni pardalimineku ajast ümberistumiskohas, ei ole tal õigust hüvitisele.

Ühtse broneeringuga jätkulendude puhul ei tule maksta hüvitist juhul, kui lennuettevõtja viib reisija üle hilisemale lennule lennu esimese osa puhul, võimaldades tal siiski õigel ajal tema teisele broneeritud lennule jõuda⁽¹⁰²⁾.

4.4.9. Hüvitis pika hilinemise eest saabumisel, kui reisija nõustub lennuga mõnda broneeritud erinevasse lennujaama

Kui reisija nõustub lennuga mõnda broneeritud erinevasse lennujaama, tuleb tasuda hüvitis pika hilinemise eest saabumisel. Hilinemise arvutamisel lähtutakse esialgse broneeringu kohasesse või mõnda teise vastavalt määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 8 lõikele 3 reisijaga kokku lepitud lähedal asuvasse sihtkohta saabumise ajast⁽¹⁰³⁾. Reisija sõidukulud kõnealusest muust lennujaamast broneeringu kohasesse lennujaama või kokkuleppel reisijaga mõnda muusse lähedal asuvasse sihtkohta kannab lendu teostav lennuettevõtja omal algatusel⁽¹⁰⁴⁾. Kui lennuettevõtja ei taga või ei paku seda transporti ja reisijad peavad selle ise korraldama, siis on reisijatel õigus saada tagasimakse selleks kulunud summa ulatuses, mis iga juhtumi konkreetseid asjaolusid arvesse võttes peab jääma vajalikesse, asjakohastes ja mõistlikesse piiridesse⁽¹⁰⁵⁾.

⁽⁹⁹⁾ Liidetud kohtuasjad C-402/07 ja C-432/07, Sturgeon jt, ECLI:EU:C:2009:716, punkt 54.

⁽¹⁰⁰⁾ Liidetud kohtuasjad C-402/07 ja C-432/07, Sturgeon jt, ECLI:EU:C:2009:716, punkt 69.

⁽¹⁰¹⁾ Kohtuasi C-11/11, Folkerts, ECLI:EU:C:2013:106, punkt 47.

⁽¹⁰²⁾ Kohtuasi C-191/19, Air Nostrum, ECLI:EU:C:2020:339, punkt 34.

⁽¹⁰³⁾ Kohtuasi C-826/19, Austrian Airlines, ECLI:EU:C:2021:318, punkt 49.

⁽¹⁰⁴⁾ Kohtuasi C-826/19, Austrian Airlines, ECLI:EU:C:2021:318, punkt 66.

⁽¹⁰⁵⁾ Kohtuasi C-826/19, Austrian Airlines, ECLI:EU:C:2021:318, punkt 73.

4.4.10. Hüvitissumma

Tasub täpsustada, et määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 1 alusel reisijale makstava hüvitise suurst võib vähendada kuni 50 %, kui selle määruse artikli 7 lõikes 2 sätestatud tingimused on täidetud. Kuigi artikli 7 lõige 2 osutab ainult reisijate marsruudi muutmisele, on Euroopa Kohus leidnud, et hüvitise vähendamist tuleks *mutatis mutandis* kohaldada reisijate suhtes, kelle lend hilineb saabumiskohta pikalt, kolm tundi või rohkem ⁽¹⁰⁶⁾.

Siit järeldub, et hüvitise suurst, mida tuleb maksta kolm tundi või rohkem hilinenud lendude reisijatele, kes jõuavad oma lõppsihtkohta kolm tundi pärast algselt kavandatud saabumisaega või hiljem, võib vähendada 50 %, kui hilinemine jääb alla nelja tunni ⁽¹⁰⁷⁾.

Teisõõnu, kui hilinemine on enam kui 3 500 km pikkuse reisi puhul rohkem kui kolm tundi ja vähem kui neli tundi, siis saab hüvitist vähendada 50 % ja see on seega 300 eurot kooskõlas määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 7 lõikega 2.

Kuid kui lend on muudetud varasemaks aja võrra, mis annab artikli 7 kohaselt hüvitise saamise õiguse, siis peab lendu teostav lennuettevõtja ikkagi tasuma kogusumma. Tal ei ole võimalik vähendada 50 % võrra mis tahes kohapeal makstavat hüvitist, mida ta on pakkunud muudetud marsruudiga reisijatele, võimaldades neil saabuda ilma hilinemiseta oma lõppsihtkohta ⁽¹⁰⁸⁾.

4.4.11. Vahemaa arvutamine lähtuvalt „reisi“ mõistest, et määrata kindlaks hüvitissumma pikaajalise hilinemise korral lõppsihtkohta

Kohtuasjas Folkerts ⁽¹⁰⁹⁾ osutati selgelt mitmest jätkulennust koosneva „reisi“ mõistele. Määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 2 punktis h on mõiste „lõppsihtkoht“ määratletud kui registreerimislauas esitatavale piletile märgitud sihtkoht või vahetute jätkulendude korral viimase lennu sihtkoht. Määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 7 lõike 4 kohaselt võetakse pikaajalise hilinemise korral lõppsihtkohta hüvitise maksmisel aluseks suurringjoone meetodil mõõdetud vahemaa lähtekohast sihtkohta, s.o „reis“, mitte ei liideta asjakohaste ümberistumiskohtade vahelisi suurringjoone meetodil mõõdetud vahemaid, millest „reis“ koosneb ⁽¹¹⁰⁾.

Seda vahemaa arvutamise põhimõtet kasutatakse isegi juhul, kui hilinemine toimus ainult lennu teise osa ajal või kui saabumisel pika hilinemise põhjustas lennu teise osa tühistamine, mida teostas muu lennuettevõtja kui see, kellega reisija veolepingu sõlmis ⁽¹¹¹⁾. Sama põhimõtet kasutatakse lendude puhul, mis koosnevad rohkem kui kahest osast.

E. Hüvitis marsruudi muutmise korral

4.4.12. Nõue muuta reisijate marsruuti õigeaegselt

Artikli 5 lõike 1 punkti c kohaselt ei pea lendu teostavad lennuettevõtjad maksuma artikli 7 alusel hüvitist, kui nad muudavad reisijate marsruuti järgmiselt:

- kui reisijaid teavitatakse kaks nädalat kuni seitse päeva enne kavandatud väljumisaega, siis peab marsruudi muutmine võimaldama neil välja lennata mitte rohkem kui kaks tundi enne algset kavandatud väljumisaega ja jõuda oma lõppsihtkohta vähem kui neli tundi pärast algset kavandatud saabumisaega;
- kui reisijaid teavitatakse vähem kui seitse päeva enne kavandatud väljumisaega, siis peab marsruudi muutmine võimaldama neil välja lennata mitte rohkem kui tund aega enne algset kavandatud väljumisaega ja jõuda oma lõppsihtkohta vähem kui kaks tundi pärast algset kavandatud saabumisaega ⁽¹¹²⁾.

⁽¹⁰⁶⁾ Liidetud kohtuasjad C-402/07 ja C-432/07, Sturgeon jt, ECLI:EU:C:2009:716, punkt 63.

⁽¹⁰⁷⁾ Liidetud kohtuasjad C-402/07 ja C-432/07, Sturgeon jt, ECLI:EU:C:2009:716, punkt 63.

⁽¹⁰⁸⁾ Liidetud kohtuasjad C-146/20, C-188/20, C-196/20 ja C-270/20, Azurair jt, ECLI:EU:C:2021:1038, punkt 94.

⁽¹⁰⁹⁾ Kohtuasi C-11/11, Folkerts, ECLI:EU:C:2013:106, punkt 18.

⁽¹¹⁰⁾ Kohtuasi C-559/16, Bossen, ECLI:EU:C:2017:644, punkt 33.

⁽¹¹¹⁾ Kohtuasi C-939/19, flightright, ECLI:EU:C:2020:316, punkt 22; kohtuasi C-592/20, British Airways, ECLI:EU:C:2021:312, punkt 36.

⁽¹¹²⁾ Kohtuasi C-130/18, flightright GmbH, ECLI:EU:C:2018:496, punkt 23.

4.4.13. Marsruudi muutmine ja saabumine rohkem kui kaks tundi, aga vähem kui kolm tundi pärast kavandatud saabumisaega

Euroopa Kohus on kinnitanud, et reisijatel, keda on teavitatud nende lennu tühistamisest vähem kui seitse päeva enne nende kavandatud väljumisaega, on õigus artikli 5 lõike 1 punktis c osutatud hüvitisele, kui lennuettevõtja pakutud marsruudi muutmine võimaldas neil jõuda lõppsihtkohta rohkem kui kaks tundi, aga vähem kui kolm tundi pärast tühistatud lennu kavandatud saabumisaega ⁽¹¹³⁾.

Kuid kui reisijad muudavad ise marsruuti, kuna neid on teavitatud, et nende lend jõuab sihtkohta pika hilinemisega, või neil on selle kohta piisavalt tõendeid, siis ei ole neil õigust saada hüvitist, kui nad jõuavad (uue lennuga) oma lõppsihtkohta vähem kui kolm tundi pärast oma algselt broneeritud lennu kavandatud saabumisaega ⁽¹¹⁴⁾.

F. Hüvitis madalamasse reisiklassi paigutamise korral

4.4.14. Summa arvutamine

Kooskõlas määruse (EÜ) nr 261/2004 artikliga 10 tehakse tagasimakse ainult lennu eest, kus reisija on paigutatud madalamasse reisiklassi, mitte kogu reisi katva ühtse pileti eest, mis võib hõlmata kaht või enamat jätkulendu. Eelnimetatud tagasimakse tuleks teha seitsme päeva jooksul.

G. Täiendav hüvitis

Määruse (EÜ) nr 261/2004 artiklis 7 on ette nähtud standardne kindlasummaline hüvitis. Artiklis 12 rõhutatakse, et määruse (EÜ) nr 261/2004 sätteid ei välista reisija õigust täiendavale hüvitisele. Euroopa Kohus on otsustanud, et mõiste „täiendav hüvitis“ võimaldab liikmesriigi kohtul mõista Montréali konventsioonis või riigisiseses õiguses ette nähtud tingimustel hüvitise kahju, sh mittevahalise kahju eest, mis tuleneb õhuveolepingu rikkumisest ⁽¹¹⁵⁾. Liikmesriigi kohus võib arvata määruse (EÜ) nr 261/2004 alusel antud hüvitise maha täiendavast hüvitisest, aga ta ei pea seda tegema ⁽¹¹⁶⁾.

„Täiendav hüvitis“, millele on osutatud määruse (EÜ) nr 261/2004 artiklis 12, võib seisneda ka reisikorraldaja makstavas hüvitisest lähtuvalt riigisisese õigusest tulenevast hinna alandamise õigusest ⁽¹¹⁷⁾.

5. ERAKORRALISED ASJAOLUD

5.1. Põhimõtte

Määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 kohaselt ei ole lennuettevõtja kohustatud maksma hüvitist lennu tühistamise või pikalt hilinenud saabumise korral, kui ta suudab tõendada, et tühistamise või hilinemise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik mõistlikud meetmed.

Selleks et vabaneda hüvitise maksmise kohustusest, peab lennuettevõtja ühtaegu tõendama järgmist:

- erakorraliste asjaolude ilmnemine ning seos nende asjaolude ja hilinemise või tühistamise vahel ning
- et kõnealust hilinemist või tühistamist ei olnud võimalik vältida, vaatamata sellele, et lennuettevõtja võttis kõik mõistlikud meetmed (vt punkt 5.3).

Vastavalt lennuliikluse korraldamist käsitlevale otsusele, millele on osutatud määruse (EÜ) nr 261/2004 põhjenduses 15, võivad erakorralised asjaolud põhjustada rohkem kui ühe lennu tühistamise või hilinemise lõppsihtkohta.

⁽¹¹³⁾ Kohtuasi C-130/18, flightright GmbH, ECLI:EU:C:2018:496, punkt 23.

⁽¹¹⁴⁾ Kohtuasi C-54/23, WY vs. Laudamotion GmbH ja Ryanair DAC, ECLI:EU:C:2024:74, punkt 24.

⁽¹¹⁵⁾ Kohtuasi C-83/10, Sousa Rodríguez jt, ECLI:EU:C:2011:652, punkt 46.

⁽¹¹⁶⁾ Kohtuasi C-354/18, Rusu, ECLI:EU:C:2019:637, punkt 47.

⁽¹¹⁷⁾ Kohtuasi C-153/19, DER Touristik GmbH, ECLI:EU:C:2020:412, punkt 36.

Hüvitise maksmisest vabastamine on artikli 5 lõikes 3 sätestatud erand tarbijakaitse eesmärki kajastavast põhireeglist maksta hüvitist ja seda tuleb tõlgendada kitsalt ⁽¹¹⁸⁾. Seetõttu ei ole kõik erakorralised asjaolud, mis on seotud määruse (EÜ) nr 261/2004 põhjenduses 14 loetletud sündmustega, s.o poliitiliselt ebastabiilsed olud, asjaomase lennu tegemiseks sobimatud ilmastikutingimused, oht turvalisusele, ettenägematud lennuohutusega seotud vajakajäämised ning streigid, mis mõjutavad lendu teostava lennuettevõtja tegevust, tingimata hüvitise maksmise kohutusest vabastamise aluseks, vaid nõuavad juhtumipõhist hindamist ⁽¹¹⁹⁾.

Euroopa Kohus on töötanud välja kaks kumulatiivset tingimust, mis võimaldavad liigitada sündmusi erakorralisteks asjaoludeks ja mida on tema kohtupraktikas järjepidevalt kohaldatud:

- a) sündmus ei tohi olla olemuselt või päritolult omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja
- b) sündmus peab oma olemuselt või päritolult olema väljaspool lennuettevõtja tegelikku kontrolli ⁽¹²⁰⁾.

Lennuettevõtjad võivad esitada tõendina väljavõtte lennupäevikust või intsidendi aruandest või välisdokumendid ja avaldused. Kui lennuettevõtja osutab kõnealustele tõenditele oma vastuses reisija nõudele või riiklikule täitevasutusele, siis peaks ta lisama selle tõendi oma vastusesse. Kui lennuettevõtja soovib tugineda erakorralistele asjaoludele, peab ta vastavalt dokumentidele juurdepääsu käsitlevatele riigisistestele sätetele esitama osutatud tõendid riiklikule täitevasutusele ja reisijatele tasuta.

5.2. Ettevõttesisesed ja ettevõttevälised sündmused

5.2.1. Mõiste

Euroopa Kohus on määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses erakorraliste asjaolude mõistet käsitlevas kohtupraktikas olnud järjepidevalt seisukohal, et sündmusi, mille päritolu on lendu teostava lennuettevõtja sisene, tuleb eristada sündmustest, mille päritolu on selle lennuettevõtja väline ⁽¹²¹⁾.

Ettevõttevälised sündmused tulenevad ettevõttevälistest asjaoludest, mis praktikas võivad olla suhteliselt sagedased, kuid mille üle lennuettevõtjal ei ole kontrolli, sest need on tingitud looduslikust asjaolust või kolmanda isiku tegevusest, kelleks võib olla muu lennuettevõtja või avaliku või erasektori osaleja, kes sekkub lennu- või lennujaama tegevusse ⁽¹²²⁾. Ettevõtteväliseid sündmusi käsitatakse üldjuhul erakorraliste asjaoludena.

Sündmusi, mis ei ole ettevõttevälised, tuleks käsitada lendu teostava lennuettevõtja sisestena ja seega ei ole nende puhul tegemist erakorraliste asjaoludega.

5.2.2. Ettevõttesisesed sündmused

– Lennuki tehnilised defektid

Euroopa Kohus ⁽¹²³⁾ on selgitanud, et tehnilist probleemi, mis ilmneb lennuki hoolduse käigus või on tingitud niisuguse hoolduse puudumisest, ei saa pidada erakorraliseks asjaoluks. Euroopa Kohus on seisukohal, et isegi ootamatult tekkinud tehniline probleem, mis ei ole tingitud puudulikest hooldusest ja mida ei avastatud korrapärase hoolduse käigus, ei kuulu mõiste „erakorralised asjaolud“ alla, kui see on olemuslikult seotud lennuettevõtja tavapärase tegevusega.

⁽¹¹⁸⁾ Kohtuasi C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771, punkt 17 ja osutatud kohtulahendid.

⁽¹¹⁹⁾ Kohtuasi C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771, punkt 22.

⁽¹²⁰⁾ Kohtuasi C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771, punkt 23; kohtuasi C-12/11, McDonagh, ECLI:EU:C:2013:43, punkt 29; kohtuasi C-257/14, van der Lans, ECLI:EU:C:2015:618, punkt 36. ning hilisemad kohtuasjad.

⁽¹²¹⁾ Euroopa Kohus tegi selle eristuse esimest korda kohtuasjas C-28/20, Airhelp Ltd, ECLI:EU:C:2021:226, punkt 39.

⁽¹²²⁾ Kohtuasi C-28/20, Airhelp Ltd, ECLI:EU:C:2021:226, punkt 41.

⁽¹²³⁾ Kohtuasi C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771, punkt 25.

Näiteks riket, mille põhjustab teatavate lennukiosade enneaegne rivist väljalangemine, võib käsitada ootamatu sündmusena. Sellegipoolest on niisugune rike lahutamatuult 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. Seetõttu tuleb asuda seisukohale, et lennuettevõtja tegevuses on niisugune ootamatu sündmus lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omane ⁽¹²⁴⁾.

Sama kehtib põhimõtteliselt sellise osa rikke puhul, mis asendatakse uue osaga ainult siis, kui eelmisel osal ilmneb rike (nn *on condition*-tüüpi osa) ⁽¹²⁵⁾.

Erakorralisteks asjaoludeks kvalifitseerub varjatud tootmisdefekt, mille tootja või pädev asutus on avastanud, või lennukile sabotaaži või terrorismiga põhjustatud kahju. See kehtib isegi juhul, kui tootja oli mitu kuud enne asjaomast lendu teavitanud lennuettevõtjat seda tüüpi veast ⁽¹²⁶⁾.

– Liikuvad trapid

Euroopa Kohus ⁽¹²⁷⁾ on selgitanud, et liikuva trapi põrkumist vastu lennukit ei saa pidada erakorraliseks asjaoluks, mis vabastaks lennuettevõtja hüvitise maksmisest vastavalt määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõikele 3. Liikuvate trappide või pardatreppide kasutamine on reisijate lennutranspordil tingimata vajalik, mistõttu lennuettevõtjad on iga päev niisuguste trappide kasutamisega seotud olukordades. Neil asjaoludel tuleb liikuva trapi põrkumist vastu lennukit lugeda lennuettevõtja tavapärase tegevusega olemuslikult seotud ettevõttesiseseks sündmuseks. Erakorraliste asjaoludega võib tegemist olla juhul, kui lennukile tekitatud kahju põhjustab tegevus, mis ei ole seotud lennujaama tavapärase toimimisega, näiteks terroriakti või sabotaaži.

– Meeskonnaliikme ootamatu puudumine

Kui meeskonnaliige, kelle kohalolek on lennu teostamiseks hädavajalik, ootamatult puudub enne lennu kavandatud väljumist haigestumise või isegi ootamatu surma tõttu, siis ei ole see määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses erakorraliste asjaolude mõistega hõlmatud ⁽¹²⁸⁾.

– Lennuettevõtja töötajate streik

Euroopa Kohus on otsustanud, et lennu teostava lennuettevõtja töötajate streiki ei saa kvalifitseerida erakorraliseks asjaoluks, kui see streik on seotud lennuettevõtja ja tema töötajate vahelisi töösuhteid puudutavate nõuetega, nagu näiteks palgaläbirääkimiste korral ⁽¹²⁹⁾.

See järeldus kehtib ka ametiühingute korraldatud streikide ⁽¹³⁰⁾ ja etteteatamata streikide kohta, mille lennuettevõtja töötajad korraldavad pärast lennuettevõtja üllatuslikku avaldust lennuettevõtja restruktureerimise kohta ⁽¹³¹⁾. Erakorraliste asjaolude mõistega ei ole samuti hõlmatud streik, milles lennu teostava lennuettevõtja töötajad osalevad solidaarsusest kõnealuse lennuettevõtja emaaettevõtja vastu korraldatud streigiga ⁽¹³²⁾.

Nende emaaettevõtja töötajate nõuete täitmiseks võetavad streigimeetmed ei kuulu erakorraliste asjaolude mõiste alla määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses; sel puhul ei ole oluline, kas töötajate esindajatega peeti varasemaid läbirääkimisi või mitte ⁽¹³³⁾.

⁽¹²⁴⁾ Kohtuasi C-257/14, van der Lans, ECLI:EU:C:2015:618, punktid 40, 41 ja 42.

⁽¹²⁵⁾ Kohtuasi C-832/18, Finnair, ECLI:EU:C:2020:204, punkt 43.

⁽¹²⁶⁾ Kohtuasi C-411/23, D., ECLI:EU:C:2024:498, punkt 42; vt ka kohtuasi C-385/23, Finnair, ECLI:EU:C:2024:497, punktid 37 ja 39.

⁽¹²⁷⁾ Kohtuasi C-394/14, Siewert, ECLI:EU:C:2014:2377, punktid 19 ja 20.

⁽¹²⁸⁾ Liidetud kohtuasjad C-156/22, C-157/22 ja C-158/22, TAP Portugal, ECLI:EU:C:2023:393, punkt 26.

⁽¹²⁹⁾ Kohtuasi C-28/20, Airhelp Ltd, ECLI:EU:C:2021:226, punkt 37.

⁽¹³⁰⁾ Kohtuasi C-28/20, Airhelp Ltd, ECLI:EU:C:2021:226, punkt 44.

⁽¹³¹⁾ Kohtuasi C-195/17, Krüsemann jt, ECLI:EU:C:2018:258, punkt 48.

⁽¹³²⁾ Kohtuasi C-613/20, Eurowings, ECLI:EU:C:2021:820, punkt 34.

⁽¹³³⁾ Kohtuasi C-287/20, Ryanair DAC, ECLI:EU:C:2022:1, punkt 33.

Kui aga niisuguse streigi aluseks on nõuded, mida võivad rahuldada üksnes ametiasutused ja mis seega väljuvad asjaomase lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt, võib see kujutada endast erakorralist asjaolu ⁽¹³⁴⁾.

5.2.3. Ettevõttevälised sündmused

Mitmel juhul on Euroopa Kohus hinnanud olukordi, mis tulenevad loodussündmustest või kolmandate isikute tegevusest. Neid sündmusi saab üldjuhul käsitada erakorraliste asjaoludena.

Allpool on esitatud mõned näited.

a) Kokkupõrge linnuga

Lennuki kokkupõrge linnuga ja sellest kokkupõrkest tingitud võimalik kahjustus ei ole lahutamatult seotud lennuki käitamisega. Need ei ole oma olemuselt või päritolult omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad seega tema tegeliku kontrolli alt. Seetõttu tuleb nimetatud kokkupõrge kvalifitseerida erakorraliseks asjaoluks ⁽¹³⁵⁾.

Euroopa Kohus on samuti selgitanud, et ei ole oluline, kas kokkupõrge asjaomast lennukit ka tegelikult kahjustas. Määruse (EÜ) nr 261/2004 eesmärk tagada lennureisijate kaitstuse kõrge tase, nagu on täpsustatud selle põhjenduses 1, tähendab, et lennuettevõtjaid ei tohi julgustada hoiduma sellise vahejuhtumi tõttu vajalike meetmete võtmisest ja seada nende lendudel lennu jätkuva toimumise ja õigeaegsuse ohutusest tähtsamale kohale ⁽¹³⁶⁾.

Teisel juhul leidis Euroopa Kohus, et lennuki õhkutõusmise ajal linnuga kokkupõrkest põhjustatud katkestus, mille tulemusena hädaolukorras pidurdamine kahjustas lennuki rehve, on määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses erakorraliste asjaolude mõistega hõlmatud ⁽¹³⁷⁾.

b) Kokkupõrge teise lennuki või lennujaama sõidukiga

Seisva lennuki kokkupõrge teise lennuettevõtja lennukiga, mille põhjustas teise lennuettevõtja lennuki liikumine, on hõlmatud erakorraliste asjaolude mõistega ⁽¹³⁸⁾.

Lennujaamas pargitud lennuki tehniline tõrge, mille põhjustas kolmandale isikule kuuluva toitlustussõiduki kokkupõrge lennukiga, võib samuti olla hõlmatud erakorraliste asjaolude mõistega ⁽¹³⁹⁾.

c) Kahju, mille on lennukile põhjustanud võõrkeha

Lennujaama lennurajal oleva võõrkeha, näiteks mõne lahtise eseme tõttu põhjustatud lennuki kahjustus on hõlmatud erakorraliste asjaolude mõistega ⁽¹⁴⁰⁾.

d) Kütus lennurajal

Kütuse sattumine lennurajale, mille tõttu suletakse lennujaam ja mille tõttu hilineb pikaajaliselt sellesse lennujaama saabuv või sellest väljuv lend, on hõlmatud erakorraliste asjaolude mõistega, kui kõnealune kütus ei pärine selle lennu teostanud lennuettevõtja lennukist ⁽¹⁴¹⁾.

⁽¹³⁴⁾ Kohtuasi C-28/20, Airhelp Ltd, ECLI:EU:C:2021:226, punkt 45.

⁽¹³⁵⁾ Kohtuasi C-315/15, Pešková ja Peška, ECLI:EU:C:2017:342, punkt 24.

⁽¹³⁶⁾ Kohtuasi C-315/15, Pešková ja Peška, ECLI:EU:C:2017:342, punkt 25.

⁽¹³⁷⁾ Kohtuasi C-302/22, Freebird Airlines Europe Ltd., ECLI:EU:C:2022:748, punkt 23.

⁽¹³⁸⁾ Kohtuasi C-264/20, Airhelp, ECLI:EU:C:2021:26, punkt 26.

⁽¹³⁹⁾ Kohtuasi C-659/21, Orbest, ECLI:EU:C:2022:254, punkt 27.

⁽¹⁴⁰⁾ Kohtuasi C-501/17, Germanwings, ECLI:EU:C:2019:288, punkt 34.

⁽¹⁴¹⁾ Kohtuasi C-159/18, Moens, ECLI:EU:C:2019:535, punkt 22.

e) Lennuki tankimissüsteemi tõrge

Kui asjaomase lennu või lennuki lähtelennujaam vastutab õhusõidukite tankimissüsteemi haldamise eest, siis võib üldist tõrget kütuse tankimisel pidada erakorraliseks asjaoluks ⁽¹⁴²⁾.

f) Reisijate häiriv käitumine; meditsiinilised hädaolukorrad

Kui reisija häiriva käitumise tõttu suunab lennuki kapten asjaomase lennu ümber sihtlennujaamast erinevasse lennujaama, et see reisija ja tema pagas pardalt maha tõsta, on see hõlmatud erakorraliste asjaolude mõistega, tingimusel, et lendu teostav lennuettevõtja ei ole aidanud sellele käitumisele kaasa ega ole jätnud niisuguse käitumise ohumärkidest lähtudes võtmata asjakohaseid meetmeid ⁽¹⁴³⁾.

Lisaks sellele kuuluks erakorraliste asjaolude mõiste alla reisija lennuki pardalt eemaldamine meditsiinilise hädaolukorra tõttu.

g) Vulkaanipurse

Selline olukord nagu Euroopa õhuruumi osaline sulgemine vulkaani Eyjafjallajökull purske tagajärjel on hõlmatud mõistega „erakorralised asjaolud“ määruse (EÜ) nr 261/2004 tähenduses ⁽¹⁴⁴⁾.

h) Lennujaama ülekoormatus, mis on tingitud halbadest ilmastikuoludest

Vastavalt määruse (EÜ) nr 261/2004 põhjendusele 14 on tegemist erakorraliste asjaoludega, kui lendu teostav lennuettevõtja peab lennu edasi lükkama või tühistama seepärast, et lennujaam on halbade ilmastikutingimuste tõttu ülekoormatud ja selle läbilaskevõime on ammendunud.

i) Ettevõtteväliselt algatatud streigid

Lennuettevõtja tegevuse välised streigid, näiteks lennujuhtide või lennujaamatöötajate streigid, võivad olla hõlmatud mõistega „erakorralised asjaolud“, võttes arvesse, et sellised streigid ei kuulu lennuettevõtja tegevuse hulka ja jäävad seega tema tegeliku kontrolli alt välja ⁽¹⁴⁵⁾.

j) Pagasi lennukisse laadimise eest vastutavate töötajate ebapiisavus

Olukord, kus lennujaama käitajal ei ole piisavalt töötajaid, kes vastutavad pagasi lennukitesse laadimise eest, võib olla hõlmatud mõistega „erakorralised asjaolud“ ⁽¹⁴⁶⁾.

5.3. Mõistlikud meetmed, mida lennuettevõtja võiks võtta erakorraliste asjaolude korral

Selleks et vabaneda hüvitise maksmise kohustusest, peab lennuettevõtja erakorraliste asjaolude korral tõendama, et neid ei oleks saanud vältida isegi siis, kui lennuettevõtja oleks võtnud kõik mõistlikud meetmed.

Teisisõnu, kui selline olukord tekib, siis peab lendu teostav lennuettevõtja tõendama, et ta võttis kõik olukorrale vastavad meetmed, kasutades kogu tema käsutuses olevat personali või seadmeid ja rahalisi vahendeid, vältimaks seda, et asjaolud viiksid asjaomase lennu tühistamise või pikaajalise hilinemiseni. Temalt ei saa siiski nõuda seda, et ta teeks oma ettevõtte suutlikkuse seisukohast asjakohasel hetkel vastuvõetamatuid ohverdusi ⁽¹⁴⁷⁾.

⁽¹⁴²⁾ Kohtuasi C-308/21, SATA International – Azores Airlines, ECLI:EU:C:2022:533, punkt 28.

⁽¹⁴³⁾ Kohtuasi C-74/19, Transport Aéreos Portugueses, ECLI:EU:C:2020:460, punkt 48.

⁽¹⁴⁴⁾ Kohtuasi C-12/11, McDonagh, ECLI:EU:C:2013:43, punkt 34.

⁽¹⁴⁵⁾ Kohtuasi C-28/20, Airhelp Ltd, ECLI:EU:C:2021:226, punktid 42 ja 43.

⁽¹⁴⁶⁾ Kohtuasi C-405/23, Touristic Aviation Services Limited, ECLI:EU:C:2024:408, punkt 30.

⁽¹⁴⁷⁾ Kohtuasi C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, EU:C:2020:460, punkt 36 ja osutatud kohtulahendid.

Lisaks on Euroopa Kohus ⁽¹⁴⁸⁾ leidnud, et määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 kohaselt võib seada lennuettevõtjale kohustuse korraldada oma tegevust aegsasti selliselt, et kavandatud lennud toimuksid pärast erakorraliste asjaolude lõppemist, st teatava ajavahemiku jooksul pärast kavandatud väljumisaega. Eelkõige peaks lennuettevõtja nägema ette teatava ajavaru, mis lubaks tal võimaluse korral teostada kogu lennu, kui erakorralised asjaolud on lõppenud. Seda ajavaru tuleb hinnata juhtumipõhiselt.

Artikli 5 lõiget 3 ei saa aga tõlgendada selliselt, et see paneb kohustuse planeerida mõistliku meetmena üldiselt ja erisusteta minimaalset ajavaru, mida kohaldatakse ühtmoodi kõigi lennuettevõtjate suhtes kõigis olukordades, kus ilmnevad erakorralised asjaolud. Eeldatakse, et kodulennuväljal on lennuettevõtjale kättesaadavad ressursid suuremad kui välisriigis asuvates sihtkohtades ja seega on võimalik erakorraliste asjaolude mõju vähendada. Lennuettevõtja võimekust teostada kavandatud lend täies ulatuses erakorralistest asjaoludest põhjustatud tingimustes tuleb hinnata nii, et lennuettevõtja ei peaks nõutava ajavaru tõttu tegema vastuvõetamatuid ohverdusi, võttes arvesse tema suutlikkust asjakohasel hetkel ⁽¹⁴⁹⁾.

Üksnes asjaolust, et lennuettevõtja on järginud õhusõiduki hoolduse miinimumnõudeid, ei piisa tehniliste rikete puhul selle tõendamiseks, et vedaja on võtnud kõik mõistlikud meetmed ja seega vabastatud hüvitise maksmise kohustusest ⁽¹⁵⁰⁾.

5.4. Erakorralised asjaolud varasemal lennul sama lennukiga

Selleks et vabaneda oma kohustusest maksta reisijatele lennu pikaajalise hilinemise või tühistamise eest hüvitist, võib lennu teostav lennuettevõtja tugineda erakorralisele asjaolule, mis mõjutas selle lennuettevõtja enda poolt sama lennukiga teostatud eelnevat lennu, tingimusel et selle asjaolu ja järgnenud lennu hilinemise või tühistamise vahel esineb otsene põhjuslik seos ⁽¹⁵¹⁾.

Teisel juhul on Euroopa Kohus täpsustanud, et saabumise pikaajalise hilinemise korral võib lennu teostav lennuettevõtja tugineda erakorralisele asjaolule, mis ei mõjutanud mitte hilinenud lennu, vaid eelnevat lennu selle lennuettevõtja enda poolt sama lennukiga teostatud üle-üle-eelmise edasi-tagasilennu raames, seda tingimusel, et nimetatud erakorralise asjaolu ja järgnenud lennu saabumise pikaajalise hilinemise vahel esineb otsene põhjuslik seos ⁽¹⁵²⁾.

6. REISIJA ÕIGUSED ULATUSLIKE REISIKATKESTUSTE KORRAL

6.1. Üldist

Määrus (EÜ) nr 261/2004 ei sisalda konkreetseid sätteid ulatuslike reisikategooriate kohta, nagu Islandi vulkaanipurse 2010. aastal või COVID-19 pandeemia algus 2020. aastal. Kuid lennu tühistamise eest hüvitise saamise õigus on seotud olukorraga, kus lennuettevõtja ei anna reisijale lennu tühistamisest piisavalt varakult teada. See aspekt on seega hõlmatud punktis 4.4 esitatud kaalutlustega hüvitise saamise õiguse kohta.

6.2. Õigus marsruudi muutmisele või piletihinna tagasimaksmisele

Marsruudi muutmise puhul võivad ulatuslikud reisikategooriad mõjutada õigust valida marsruudi muutmise „esimesel võimalusel“. Lennuettevõtjatel võib olla võimatu pakkuda reisijale kavandatud sihtkohta jõudmiseks võimalust muuta marsruuti lühikese aja jooksul. Lisaks võib mõnda aega olla selgusetu, millal marsruudi muutmine on võimalik. Selline olukord võib näiteks tekkida, kui liikmesriik peatab lennud teatavatesse riikidesse või nende vastuvõtmise teatavatest riikidest. Seepärast võib marsruudi muutmine esimesel võimalusel olenevalt juhtumist märkimisväärselt edasi lükkuda või tekitada olulist ebakindlust. Piletihinna tagasimaksmine või lennu viimine reisijale sobivale hilisemale kuupäevale võib seega olla reisija jaoks eelistatum.

⁽¹⁴⁸⁾ Kohtuasi C-294/10, Eglitis ja Ratnieks, ECLI:EU:C:2011:303, punkt 37.

⁽¹⁴⁹⁾ Kohtuasi C-264/20, Airhelp, ECLI:EU:C:2021:26, punkt 33.

⁽¹⁵⁰⁾ Kohtuasi C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771, punkt 43.

⁽¹⁵¹⁾ Kohtuasi C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, EU:C:2020:460, punkt 55.

⁽¹⁵²⁾ Kohtuasi C-826/19, Austrian Airlines, ECLI:EU:C:2021:318, punkt 57.

Mis puudutab tagasimaksmist, siis juhul, kui reisija broneerib väljalennu ja tagasilennu eraldi ning väljalend tühistatakse, on reisijal õigus saada piletihind tagasi ainult tühistatud lennu, st asjaomasel juhul väljalennu eest.

Kui aga väljalend ja tagasilend on sama broneeringu osad, isegi kui neid teostavad eri lennuettevõtjad, tuleks väljalennu tühistamise korral pakkuda reisijatele kahte võimalust: makstakse tagasi kogu pileti (st mõlema lennu) hind või väljuva lennu puhul suunatakse reisija ümber mõnele teisele lennule.

6.3. Õigus hoolitsusele

Määrus (EÜ) nr 261/2004 ei sisalda mingeid sätteid, mis kinnitavad eraldi „eriti erakorraliste“ sündmuste kategooria olemasolu lisaks selle artikli 5 lõikes 3 osutatud erakorralistele asjaoludele. Seetõttu peab lennuettevõtja täitma oma kohustused, sh määruse (EÜ) nr 261/2004 artiklist 9 tulenevad kohustused, isegi juhul, kui neid kohustusi tekitav olukord kestab pikka aega. Nendes olukordades ja nende sündmuste korral on reisijad eriti haavatavad⁽¹⁵⁾. Kui toimuvad erakorralised sündmused, siis on määruse (EÜ) nr 261/2004 eesmärk tagada, et reisijatele, kes ootavad marsruudi muutmist vastavalt määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 punktile b, pakutakse sobilikku hoolitsust.

6.4. Õigus hüvitisele

Õigus saada lennu tühistamise eest hüvitist kooskõlas määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõikega 1 ja artikliga 7 ei kehti juhul, kui lennud tühistatakse rohkem kui 14 päeva enne nende toimumist või kui tühistamise põhjustavad erakorralised asjaolud, mida ei oleks olnud võimalik vältida isegi juhul, kui lennuettevõtja oleks võtnud kõik mõistlikud meetmed.

Komisjon on seisukohal, et kui avaliku sektori asutused võtavad meetmed, mille eesmärk on piirata ulatuslikke reisikatkestusi põhjustava kriisiolukorra mõju, siis ei ole kõnealused meetmed oma olemuselt ja päritolult omased lennuettevõtjate tavapärasele tegevusele ning on nende tegeliku kontrolli alt väljas.

Artikli 5 lõikega 3 loobutakse õigusest hüvitisele tingimusel, et kõnealuse tühistamise põhjustavad erakorralised asjaolud, mida ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik mõistlikud meetmed.

See tingimus tuleks pidada täidetuks juhul, kui avaliku sektori asutused kas keelavad teatavad lennud või piiravad inimeste liikumist viisil, mis *de facto* välistab kõnealuse lennu teostamise.

See tingimus võib olla täidetud ka juhul, kui lend tühistatakse olukorras, kus inimeste vastav liikumine ei ole täielikult keelatud, vaid piirduv inimestega, kelle suhtes kohaldatakse erandeid (näiteks asjaomase riigi kodanikud või elanikud).

Kui ükski kõnealune inimene konkreetsel lennul ei lendaks, siis jääks lend tühjaks või tühistataks. Sellises olukorras võib olla õigustatud, et lennuettevõtja ei oota viimase hetkeni, vaid tühistab lennu piisavalt varakult, et võtta sobilikud korralduslikud meetmed, sh seoses hoolitsusega, mille lennuettevõtjad peavad oma reisijatele tagama. Sellistel juhtudel ja sõltuvalt asjaoludest võib tühistamist siiski käsitada ametiasutuste võetud meetmest põhjustatuna. See võib olenevalt asjaoludest olla nii ka lendude puhul, mis toimuvad avaliku sektori asutuste kehtestatud reisiipiirangutest otseselt mõjutatud lendudega võrreldes vastupidises suunas.

Kui lennuettevõtja otsustab lennu tühistada ja tõendab, et see otsus oli põhjendatud meeskonna turvalisuse või ohutuse kaitsmisega, tuleks sellist tühistamist käsitada erakorraliste asjaolude põhjustatud tühistamisena.

Eespool märgitud kaalutlused ei ole ammendavad ega saa seda olla, kuna konkreetsest kriisiolukorrast tulenev muu asjaolu võib samuti kuuluda määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 kohaldamisalasse.

⁽¹⁵⁾ Kohtuasi C-12/11, McDonagh, ECLI:EU:C:2013:43, punkt 30; ja tõlgendamise suuniste punkt 4.3.3.

7. HÜVITAMINE, TAGASIMAKSMINE, MARSRUUDI MUUTMINE JA HOOLITSUS MITMELIIGILISTE REISIDE PUHUL

Määrust (EÜ) nr 261/2004 ei kohaldata mitut transpordiliiki hõlmava reisi suhtes, mis hõlmab ühtse veolepingu alusel rohkem kui ühte transpordiliiki (nt korraga müüdav reis, mis sisaldab nii rongi- kui ka lennureisi), samuti ei kohaldata selliste reiside suhtes ühtegi muud ELi õigusakti, milles käsitletakse reisija õigusi seoses muude transpordiliikidega ⁽¹⁵⁴⁾. Kui reisija jääb lennust maha rongi hilinemise tõttu, on tal õigus vaid Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL 2021/782 ⁽¹⁵⁵⁾) kohasele rongireisiga seotud abile ning üksnes juhul, kui reisija hilineb sihtkohta rohkem kui 60 minutit ⁽¹⁵⁶⁾. Samamoodi kohaldataks asjakohaseid sätteid, kui reisija jääb üheainsa veolepingu raames lennust maha laeva- või bussireisi hilinemise tõttu ⁽¹⁵⁷⁾. Kuid kui mitut transpordiliiki hõlmav reis on osa paketist koos muude reisiteenustega (nt majutus), võib olla võimalik võtta asjakohase paketi korraldaja vastutusele direktiivi (EL) 2015/2302 alusel ka mahajäetud lendude ja sellest kogu paketi avalduva mõju eest.

8. KAEBUSTE ESITAMINE RIIKLIKELE TÄITEVASUTUSTELE JA VAIDLUSTE KOHTUVÄLISE LAHENDAMISE ÜKSUSTELE NING TARBIIJAKAITSE KORRALDAMINE TARBIIJAKAITSEALAST KOOSTÖÖD KÄSITLEVA MÄÄRUSE RAAMES

8.1. Kaebused riiklikele täitevasutustele

Reisijad võivad esitada liikmesriigi määratud mis tahes riiklikule täitevasutusele kaebuse määruse (EÜ) nr 261/2004 väidetava rikkumise kohta mis tahes ELi lennujaamas või kolmandast riigist kõnealusesse lennujaama lendava mis tahes lennu kohta ⁽¹⁵⁸⁾.

Kaebuste esitamise menetluse tõhususe tagamiseks ning lennuettevõtjatele ja võimalikele asjasse puutuvatele muudele ettevõtjatele õiguskindla keskkonna tagamiseks soovib komisjon reisijatel esitada kaebused:

- väljalennu riigi riiklikule täitevasutusele ELi lendude ja ELi kolmandasse riiki suunduvate lendude puhul ning
- saabumise riigi riiklikule täitevasutusele väljastpoolt ELi saabuvate lendude puhul.

Reisijad, kelle hinnangul on lennuettevõtja rikkunud nende õigusi, peaksid esitama oma kaebused mõistliku aja jooksul ning kooskõlas riigisisese õiguse kehtestatud ajavahemikega ⁽¹⁵⁹⁾.

Reisijad peaksid kõigepealt esitama kaebuse lennuettevõtjale. Reisijad peaksid esitama kaebuse riiklikule täitevasutusele ainult juhul, kui nad ei nõustu lennuettevõtja vastusega või kui nad ei ole saanud lennuettevõtjalt rahuldavat vastust. Komisjon soovib lennuettevõtjal vastata kahe kuu jooksul ning mitte kehtestada piiranguid seoses ELi mis tahes ametliku keele kasutamisega.

On oluline märkida, et Euroopa Kohus ⁽¹⁶⁰⁾ on seisukohal, et määruse (EÜ) nr 261/2004 alusel ei ole riiklikud täitevasutused kohustatud tegutsema kaebuste puhul selliselt, et tagada iga juhtumi korral üksikreisija õigused. Riiklik täitevasutus ei pea seega võtma jõustamisemeid lennuettevõtjate suhtes selleks, et sundida neid maksma üksikjuhtumite korral määruse (EÜ) nr 261/2004 kohast hüvitist, ning vastavalt määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 16 lõikele 3 seisneb täitevasutuse karistav roll meetmete võtmises artikli 16 lõike 1 kohaselt oma üldise järelevalve käigus kindlaks tehtud rikkumiste tulemusena.

⁽¹⁵⁴⁾ Kõnealuste normide kohta on tehtud ettepanek, vt ettepanek COM(2013) 130 final ning ettepanek Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse kohta, mis käsitleb reisija õigusi mitut transpordiliiki hõlmavate reiside puhul (COM(2023) XXX, 29.11.2023).

⁽¹⁵⁵⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2021. aasta määrus (EL) 2021/782 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (ELT L 172, 17.5.2021, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>).

⁽¹⁵⁶⁾ Määruse (EL) 2021/782 artikkel 20.

⁽¹⁵⁷⁾ Vt selle kohta Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. novembri 2010. aasta määrus (EL) nr 1177/2010, mis käsitleb meritsi ja siseveeteedel reisijate õigusi ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2006/2004 (ELT L 334, 17.12.2010, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/1177/oj>), ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 181/2011, mis käsitleb bussisõitjate õigusi ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2006/2004 (ELT L 55, 28.2.2011, lk 1, ELI: <https://data.europa.eu/eli/reg/2011/181/oj>).

⁽¹⁵⁸⁾ Määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 16 lõige 2.

⁽¹⁵⁹⁾ Kohtuasi C-139/11, Cuadrench Moré, ECLI:EU:C:2012:741, punkt 33.

⁽¹⁶⁰⁾ Liidetud kohtuasjad C-145/15 ja C-146/15, Ruijsenaars jt, ECLI:EU:C:2016:187, punktid 32, 36 ja 38.

Kuid Euroopa Kohtu sõnul ei takista määrus (EÜ) nr 261/2004 liikmesriikidel selliste õigusaktide vastuvõtmist, mis kohustavad riiklikku täitevasutust võtma meetmeid individuaalsete kaebuste alusel ⁽¹⁶¹⁾. Liikmesriikidel on tegutsemisruum pädevuse osas, mida nad soovivad oma riigiasutustele reisijate õiguste kaitseks anda.

Need kohtuotsused ei mõjuta riiklike täitevasutuste kohustust anda kaebuse esitajatele põhjendatud vastus nende kaebustele kooskõlas hea haldustava põhimõttega. Komisjon on seisukohal, et hea tava eeldab ka reisija teavitamist edasikaebamise võimalustest või muudest meetmetest, mida tuleb võtta juhul, kui ta ei nõustu juhtumi kohta tehtud otsusega. Lisaks peaks reisijal olema õigus otsustada, kas ta soovib, et teda esindaks mõni teine isik või üksus.

8.2. Vaidluste kohtuväline lahendamine

Vaidluste kohtuvälist lahendamist käsitleva ELi õigusraamistiku eesmärk on võimaldada tarbijatel tulemuslikult kaitsta oma õigusi toote või teenuse ostmist käsitlevates vaidlustes kauplejatega. Kuigi kohtusse minekuks vajalikud kulud ja aeg võivad olla heidutavad ning mitteametlikud meetodid ei pruugi olla piisavad, peaksid kinnitatud kvaliteediga vaidluste kohtuvälise lahendamise eest vastutavad asutused kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2013/11/EL ⁽¹⁶²⁾ lahendama vaidluse 90 päeva jooksul, tekitades tarbijale ainult väikesed kulud või talle üldse kulusid tekitamata.

Tarbijad saavad kasutada kinnitatud kvaliteediga vaidluste kohtuvälise lahendamise asutusi, kui nad elavad ELis ja kaupleja on asutatud ELis. Kui lennuettevõtjad ei ole liikmesriigi õiguse kohaselt kohustatud osalema vaidluste kohtuvälise lahendamise asutustes toimivas menetluses, on soovitatav, et nad võtaksid vabatahtliku kohustuse osaleda asjakohastes menetlustes ja teavitaksid sellest oma tarbijaid.

Tarbijate võimalus kasutada vaidluste kohtuvälise lahendamise asutusi lisandub reisijate võimalusele esitada kaebus riiklikule täitevasutusele määruse (EÜ) nr 261/2004 alusel.

8.3. Täiendavad meetodid sidusrühmade abistamiseks määruse (EÜ) nr 261/2004 kohaldamisel

On mitu viisi, kuidas aidata sidusrühmi määruse (EÜ) nr 261/2004 kohaldamisel.

Esimene neist on tarbijakaitsealane koostöö kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2017/2394, ⁽¹⁶³⁾ millega luuakse riiklike tarbijakaitseasutuste vahelise koordineerimise ja koostöö mehhanism. Nende asutuste koostöö on väga oluline selleks, et tagada tarbijaõigusi käsitlevate õigusaktide võrdväärne kohaldamine kogu siseturul ning luua ettevõtetele võrdsed tingimused. Määrus (EL) 2017/2394 hõlmab olukordi, kus kaalul on tarbijate ühised huvid, ning see annab liikmesriikide asutustele täiendavaid uurimise ja nõuete täitmise tagamise volitusi, et peatada tarbijakaitsealaste rikkumised piiriüleste juhtumite korral.

Määruses (EL) 2017/2394 on ühena tarbijate huve kaitsvatest õigusaktidest loetletud määrus (EÜ) nr 261/2004 lennureisijate õiguste kohta. See tähendab, et määruses (EÜ) nr 261/2004 sätestatud reisijate õiguste täitmist saab tagada määrusega (EL) 2017/2394 loodud koordineerimis- ja koostöömehhanismi abil, kui piiriüleses kontekstis on kaalul tarbijate ühised huvid.

⁽¹⁶¹⁾ Kohtuasi C-597/20, LOT, ECLI:EU:C:2022:735, punkt 26.

⁽¹⁶²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. mai 2013. aasta direktiiv 2013/11/EL tarbijavaidluste kohtuvälise lahendamise kohta, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2006/2004 ja direktiivi 2009/22/EÜ (tarbijavaidluste kohtuvälise lahendamise direktiiv) (ELT L 165, 18.6.2013, lk 63, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2013/11/oj>).

⁽¹⁶³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. detsembri 2017. aasta määrus (EL) 2017/2394 tarbijakaitsealaste õigusaktide täitmise tagamise eest vastutavate liikmesriigi asutuste vahelise koostöö kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 2006/2004 (ELT L 345, 27.12.2017, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj>).

Direktiiv (EL) 2020/1828⁽¹⁶⁴⁾ näeb ette täiendava vahendi reisijate õiguste täitmise laiemaks tagamiseks. Sellest direktiivist tuleneb, et esindushagid on hagid, mille pädevad üksused esitavad liikmesriikide kohtutes või haldusasutustes tarbijate rühmade nimel, et taotleda ettekirjutust (s.o et kauplajad lõpetaksid ebaseadusliku tegevuse), õiguskaitsemeedet (nt tagasimakset või hüvitist) või nii ettekirjutust kui ka õiguskaitsemeedet. Direktiivi eesmärk on kaitsta tarbijate ühiseid huve mitmes valdkonnas, eelkõige reisimise ja turismi puhul. Seda kohaldatakse hagide suhtes, mis esitatakse seoses määruse (EÜ) nr 261/2004 rikkumistega, mis on loetletud selle kohaldamisalasse kuuluvate ELi õigusaktide hulgas. Lisaks on reisijatel võimalus pöörduda piiriüleste probleemide korral Euroopa tarbijakeskuste võrgustiku⁽¹⁶⁵⁾ poole. Euroopa tarbijakeskuste võrgustik teavitab tarbijaid nende õigustest, mis tulenevad ELi ja liikmesriikide tarbijakaitsealastest õigusaktidest, annab tasuta nõu tarbijakaebuste menetlemise võimaluste kohta, pakub otsest abi kaebuste kohtuväliseks lahendamiseks kauplajatega ja soovib tarbijatel pöörduda asjakohase asutuse poole, kui Euroopa tarbijakeskuste võrgustik ei saa aidata. Reisijatel on samuti võimalik pöörduda riiklike tarbijaorganisatsioonide poole, et saada teavet ja otsest abi oma määrusest (EÜ) nr 261/2004 tulenevate õiguste kaitsmisel.

9. HAGI ESITAMINE MÄÄRUSE (EÜ) nr 261/2004 ALUSEL

9.1. Kohtualluvus hagi esitamise korral määruse (EÜ) nr 261/2004 alusel

Esiteks tuleb märkida, et määrus (EÜ) nr 261/2004 ei sisalda eeskirju liikmesriikide kohtute rahvusvahelise kohtualluvuse kohta ning seega tuleb kohtualluvuse küsimust käsitleda, lähtudes määrusest (EL) nr 1215/2012⁽¹⁶⁶⁾.

Määruse (EL) nr 1215/2012 kohaselt võib ühest liikmesriigist teise suunduva lennu puhul, mis teostatakse lepingu alusel ühe lendu teostava lennuettevõtjaga, esitada määruse (EÜ) nr 261/2004 alusel kahju hüvitamise taotluse hageja valikul kas veolepingule vastava lähtekoha või sihtkoha pädevale liikmesriigi kohtule⁽¹⁶⁷⁾. Määruse (EL) nr 1215/2012 artikli 4 lõike 1 kohaselt on reisijatel ka võimalus pöörduda kostja (lennuettevõtja) asukohajärgsesse kohtusse.

Euroopa Kohus on mitmes kohtuotsuses kinnitanud, et jätkulendude puhul, mille kohta tehti kogu mitmeks osaks jagatud reisi kohta üks kinnitatud broneering, võivad reisijad esitada hagi nii lähte- kui ka saabumiskohas. Konkreetsetl Euroopa Kohus otsustanud, et määruse (EL) nr 1215/2012 kohaselt võib hagi esitada reisi teise osa saabumiskoha riigi kohtule, kui mõlemat lennu teostasid kaks erinevat lennuettevõtjat ja kui hüvitise saamise hagi põhineb vahejuhtumil, mis leidis aset kõnealustest lendudest esimese ajal, mida teostas lennuettevõtja, kellega asjaomastel reisijatel ei ole lepingulist suhet⁽¹⁶⁸⁾.

Samal moel võib hagi esitada lennu esimese osa väljumiskoha riigi kohtule, kui hüvitise nõue tuleneb reisi viimase osa tühistamisest ja see esitatakse selle viimase osa eest vastutanud lennuettevõtja vastu⁽¹⁶⁹⁾.

Kuid jätkulendude puhul, mis koosnevad kahest või enamast osast, mille puhul vedamist teostavad eraldi lennuettevõtjad, ei saa hagi esitada lennu esimese osa saabumiskoha riigi kohtule, kui hüvitise maksmise nõue põhineb üksnes hilisest õhkutõusust tingitud hiline misel lennu esimeses osas ja see on esitatud lennu esimest osa teostanud lennuettevõtja vastu⁽¹⁷⁰⁾.

⁽¹⁶⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. novembri 2020. aasta direktiiv (EL) 2020/1828, mis käsitleb tarbijate kollektiivsete huvide kaitsmise esindushagisid ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/22/EÜ (ELT L 409, 4.12.2020, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2020/1828/oj>).

⁽¹⁶⁵⁾ <https://www.eccnet.eu>.

⁽¹⁶⁶⁾ Kohtuasi C-204/08, Rehder, ECLI:EU:C:2009:439, punkt 28.

⁽¹⁶⁷⁾ Kohtuasi C-204/08, Rehder, ECLI:EU:C:2009:439, punkt 47.

⁽¹⁶⁸⁾ Liidetud kohtuasjad C-274/16, C-447/16 ja C-448/16, flightright, ECLI:EU:C:2018:160, punkt 78.

⁽¹⁶⁹⁾ Kohtuasi C-606/19, flightright, ECLI:EU:C:2020:101, punkt 36.

⁽¹⁷⁰⁾ Kohtuasi C-20/21, LOT Polish Airlines, ECLI:EU:C:2022:71, punkt 27.

Kohtumenetluse õige adressaadi küsimuses on Euroopa Kohus olnud seisukohal, et liikmesriigi kohus ei ole pädev arutama vaidlust, mis käsitleb teises liikmesriigis asutatud lennuettevõtja vastu esitatud hüvitise nõuet põhjusel, et lennuettevõtjal on filiaal selle kohtu tööpiirkonnas, kellele esitati hagi, kui see filiaal ei ole lennuettevõtja ja asjaomase reisija vahelises õigussuhtes osalenud ⁽¹⁷¹⁾.

Küsimuses, kas lennuettevõtja saab oma tingimustes keelata reisijatel volitada enda eest nõudeid esitama kolmandat isikut, on Euroopa Kohus selgitanud, et määruse (EÜ) nr 261/2004 artikkel 15 välistab veolepingusse sellise klausli lisamise, mis keelab nende õiguste loovutamise, mis on lennureisijal lendu teostava lennuettevõtja suhtes selle määruse sätete alusel ⁽¹⁷²⁾.

Kui lend oli osa pakettreisilepingust kooskõlas määrusega (EL) nr 1215/2012, võib reisija esitada hüvitise saamiseks hagi lendu teostava lennuettevõtja vastu, isegi kui reisija ja see lennuettevõtja ei olnud omavahel lepingut sõlminud ⁽¹⁷³⁾.

Montréali konventsiooni alusel hagide esitamise kohtualluvuse kohta on Euroopa Kohus selgitanud järgmist: kuigi määruse (EÜ) nr 261/2004 alusel hüvitise saamise nõude territoriaalset jurisdiktsiooni oleks vaja hinnata määruse (EL) nr 1215/2012 alusel, tuleks Montréali konventsiooni kohaldamisalas täiendava kahju kohta esitatava täiendava nõude kohtualluvust hinnata kõnealuse konventsiooni alusel ⁽¹⁷⁴⁾.

9.2. Määruse (EÜ) nr 261/2004 alusel hagi esitamise tähtaeg

Määrus (EÜ) nr 261/2004 ei sea liikmesriikide kohtutele hagi esitamiseks ajalisi piiranguid. Seda küsimust reguleeritakse hagi aegumist käsitlevate liikmesriigi õigusaktidega. Montréali konventsioonis sätestatud kaheaastane piirang ei ole määruse (EÜ) nr 261/2004 alusel esitatud nõuete puhul asjakohane ega mõjuta liikmesriikide õigusakte, kuna määrusega (EÜ) nr 261/2004 ette nähtud hüvitusmeetmed ei kuulu konventsiooni kohaldamisalasse, sest need on seotud reisijatele põhjustatud ebamugavustega ning määruse sätted täiendavad konventsiooniga kehtestatud hüvitussüsteemi. Seega võivad tähtajad liikmesriigiti erineda ⁽¹⁷⁵⁾.

10. LENNUETTEVÕTJA VASTUTUS MONTRÉALI KONVENTSIOONI ALUSEL

Rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon, mida üldiselt tuntakse Montréali konventsiooni nime all, sõlmiti Montréalis 28. mail 1999. aastal. EL on selle konventsiooni osaline ja mõned konventsiooni sätted on võetud üle liidu õigusesse määrusega (EÜ) nr 2027/97, mille eesmärk (nagu ka määruse (EÜ) nr 261/2004 puhul) on kaitsta lennureisijate õigusi ELis.

a) Määruse (EÜ) nr 261/2004 vastavus Montréali konventsioonile:

Euroopa Kohus ⁽¹⁷⁶⁾ on kinnitanud, et kohustus maksta hüvitist, kui lõppsihtkohta saabumine hilineb, ja anda abi, kui väljumine hilineb, on kooskõlas Montréali konventsiooniga. Sellega seoses on Euroopa Kohus leidnud, et lennu hilinemisega kaasnev ajakaotus on pigem ebamugavus, mitte kahju, mida käsitletakse Montréali konventsioonis. Selline arutluskäik põhineb asjaolul, et ülemäärane viivitus põhjustab kõigepealt ebamugavust, mis on kõigi reisijate jaoks enam-vähem ühesugune, ning määruses (EÜ) nr 261/2004 on sätestatud ühetaolised ja kohe makstavad hüvitised, samas kui Montréali konventsiooniga on ette nähtud õiguskaitsevahendid, mis eeldavad tekkinud kahju ulatuse juhtumipõhist hindamist, ja järelikult makstakse hüvitist ainult tagantjärele ja individuaalselt. Seega kohaldatakse määrust (EÜ) nr 261/2004 varasemas etapis kui Montréali konventsiooni. Kohustus maksta hilinenud lendude reisijatele hüvitist määruse (EÜ) nr 261/2004 alusel jääb seega Montréali konventsiooni kohaldamisalast välja, kuid määruse (EÜ) nr 261/2004 sätted täiendavad konventsiooniga kehtestatud hüvitussüsteemi.

⁽¹⁷¹⁾ Kohtuasi C-464/18, Ryanair, ECLI:EU:C:2019:311, punkt 36.

⁽¹⁷²⁾ Kohtuasi C-11/23, Eventmedia Soluciones SL, ECLI:EU:C:2024:194, punkt 26.

⁽¹⁷³⁾ Kohtuasi C-215/18, Primera Air Scandinavia, ECLI:EU:C:2020:235, punkt 38.

⁽¹⁷⁴⁾ Kohtuasi C-213/18, Guaitoli jt, ECLI:EU:C:2019:927, punkt 44.

⁽¹⁷⁵⁾ Kohtuasi C-139/11, Cuadrench Moré, ECLI:EU:C:2012:741, punkt 33.

⁽¹⁷⁶⁾ Kohtuasi C-344/04, IATA ja ELFAA, ECLI:EU:C:2006:10, punktid 43, 45, 46 ja 47; liidetud kohtuasjad C-402/07 ja C-432/07, Sturgeon jt, ECLI:EU:C:2009:716, punkt 51.

- b) Määrust (EÜ) nr 2027/97 kohaldatakse üksnes selliste reisijate suhtes, kes lendavad lennuettevõtjaga, st lennutranspordiettevõtjaga, kellel on kehtiv lennutegevusluba ⁽¹⁷⁷⁾ määruse artikli 2 lõike 1 punkti b tähenduses.
- c) Montréali konventsiooni artikli 17 kohaselt on reisija isik, kes on saanud transporditeenust vastavalt veolepingule konventsiooni artikli 3 tähenduses, isegi kui individuaalset või kollektiivset veodokumenti ei ole väljastatud ⁽¹⁷⁸⁾.
- d) Euroopa Kohus on tõlgendanud mõistet „õnnetus“ Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 tähenduses, mille alusel tehakse kindlaks lennuettevõtja vastutus reisija surma või vigastuse tulemusena tekkinud kahju eest, mitmes kohtuotsuses, näiteks järgmistes kohtuasjades.
- (i) **Kohvitopsi ümberminek** – olukordi lennuki pardal, mille puhul reisijate teenindamisel kasutatud objekt põhjustab reisijale vigastuse, näiteks kuuma kohvi sisaldava kohvitopsi ümberminek, ilma et oleks vaja hinnata, kas sellised olukorrad tulenevad lennutranspordile iseloomulikust riskist, ⁽¹⁷⁹⁾ võib pidada õnnetuseks.
 - (ii) **Kukkumine trapil** – olukord, kus reisija ilma tuvastatava põhjuseta kukub õhusõidukist väljumiseks paigaldatud teisaldataval trapil ja vigastab ennast, kuulub Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 tähenduses mõiste „õnnetus“ alla ka siis, kui asjaomane lennuettevõtja ei ole sellega seoses oma hoolsus- ja turvalisuse tagamise kohustust rikkunud ⁽¹⁸⁰⁾.
 - (iii) **Järsk maandumine** – mõiste „õnnetus“ ei hõlma maandumist, mis toimus kõnealuse õhusõiduki käitamisprotseduuri ja piiranguid, sealhulgas maandumist oluliselt mõjutavate lennutehniliste tegurite hälbeid ja varusid järgides ning õhusõidukite käitamise kirjutamata reegleid ja parimaid tavasid arvesse võttes, isegi kui asjaomane reisija tajub seda maandumist ettenägematu sündmusena ⁽¹⁸¹⁾.
 - (iv) **Psüühiline kahjustus**, mille põhjustas reisijale õnnetus Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 tähenduses ja mis ei ole seotud kehavigastusega nimetatud sätte tähenduses, tuleb hüvitada samamoodi nagu niisugune kehavigastus, tingimusel et kahju kannatanud reisija tõendab, et tema psüühilise puutumatuse rikkumine on nii tõsine või tugev, et see mõjutab tema üldist tervises seisundit ega lähe ilma ravita üle ⁽¹⁸²⁾.
 - (v) **Puuduliku esmaabi andmist** õhusõiduki pardal, mille tulemusena süvenes kehavigastus, mis tekkis „õnnetuse“ tagajärjel Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 tähenduses, tuleb käsitada selle õnnetuse hulka kuuluvana ⁽¹⁸³⁾.
- e) Montréali konventsiooni artikli 22 lõiget 2 koostoimes konventsiooni artikli 3 lõikega 3 tuleb tõlgendada nii, et õigust hüvitisele ja lennuettevõtja vastutust kuni 1 288 eriarveldusühiku ulatuses pagasi hävimise, kaotsimineku, kahjustumise või hilineamise korral kohaldatakse ka reisija suhtes, kes taotleb seda hüvitist teise isiku nimele registreeritud pagasi kaotuse, hävimise, kahjustumise või hilineamise korral, tingimusel et pagas sisaldas tõepoolest esimesele reisijale kuulunud esemeid. Seega on igal reisijal õigus saada hüvitist vähemalt 1 288 eriarveldusühiku ulatuses, kui ta suudab tõendada, et teise isiku nimele registreeritud pagas, mis hävis, läks kaotsi, sai kahjustada või hilines, sisaldas tõepoolest talle kuulunud esemeid. Iga asjaomane reisija peab seda riigi kohtus rahuldavalt tõendama ning kohus saab võtta arvesse asjaolu, et reisijad on sama perekonna liikmed, ostnud pileti ühiselt või reisinud koos ⁽¹⁸⁴⁾.

⁽¹⁷⁷⁾ Kohtuasi C-240/14, Prüller-Frey, ECLI:EU:C:2015:567, punkt 29.

⁽¹⁷⁸⁾ Kohtuasi C-6/14, Wucher Helicopter, ECLI:EU:C:2015:122, punktid 36, 37 ja 38.

⁽¹⁷⁹⁾ Kohtuasi C-532/18, Niki Luftfahrt, ECLI:EU:C:2019:1127, punkt 43.

⁽¹⁸⁰⁾ Kohtuasi C-589/20, Austrian Airlines, ECLI:EU:C:2022:424, punkt 24.

⁽¹⁸¹⁾ Kohtuasi C-70/20, Altenrhein Luftfahrt, ECLI:EU:C:2021:379, punkt 43.

⁽¹⁸²⁾ Kohtuasi C-111/21, Laudamotion, ECLI:EU:C:2022:808, punkt 33.

⁽¹⁸³⁾ Kohtuasi C-510/21, DB vs. Austrian Airlines, ECLI:EU:C:2023:550, punkt 28.

⁽¹⁸⁴⁾ Kohtuasi C-410/11, Espada Sanchez, ECLI:EU:C:2012:747, punkt 35.

- f) Montréal konventsiooni artikli 22 lõikes 2 märgitud summa, mis on lennuettevõtja vastutuse piirmäär sellise registreeritud pagasi hävimise, kaotsimineku, kahjustumise või hilinemise korral, mille kohta ei ole esitatud erideklaratsiooni sihtkohas üleantava pagasi väärtuse kohta, on hüvitise maksimumsumma. Tegemist ei ole kindlasummalise õigusega ja reisijal ei ole automaatselt sellele summale õigust ⁽¹⁸⁵⁾.
- g) Montréal konventsiooni artikli 22 lõige 2, milles on sätestatud lennuettevõtja vastutus kahju eest, mis tuleneb muu hulgas pagasi kaotsimineku, hõlmab nii varalist kui ka mittevaralist kahju ⁽¹⁸⁶⁾. Nimetatud artiklit kohaldatakse ka registreeritud ja määruse (EÜ) nr 1107/2006 artikli 2 punktis a määratletud ratastooli, liikumisabivahendi või muu abivahendi hävimise, kaotsimineku, kahjustumise või hilinemise korral. Sel juhul piirdub lennuettevõtja vastutus eelmises lõigus nimetatud summaga, välja arvatud juhul, kui reisija on registreeritud pagasit lennuettevõtjale üle andes teinud erideklaratsiooni sihtkohas üleantava pagasi väärtuse kohta ja on vajaduse korral tasunud lisasumma.
- h) Montréal konventsiooni artiklite 19, 22 ja 29 tõlgendamise osas leidis Euroopa Kohus, ⁽¹⁸⁷⁾ et lennuettevõtja võib konventsiooni alusel olla vastutav tööandja ees, kui kahju on seotud lennu hilinemisega, kus tema töötajad viibisid reisijatena. Järelikult on vaja konventsiooni tõlgendada nii, et seda kohaldatakse mitte ainult reisijale tekitatud kahju suhtes, vaid ka tööandjale tekitatud kahju suhtes, kellega sõlmiti tehing rahvusvahelise reisijateveo osutamiseks. Euroopa Kohus lisas oma otsuses, et lennuettevõtjale on siiski tagatud, et tema vastutus ei ole suurem kui konventsiooniga iga reisija suhtes kehtestatud summa piirmäär, korrutatuna asjaomaste töötajate/reisijate arvuga.
- i) Kaebus tuleb esitada kirjalikult Montréal konventsiooni artikli 31 lõikes 2 osutatud tähtaja jooksul, vastasel juhul ei saa lennuettevõtja vastu hagi esitada. See nõue on täidetud, kui lennuettevõtja esindaja on kandnud kaebuse lennuettevõtja infosüsteemi, kui reisija saab kontrollida kaebuse teksti täpsust, nagu see on kirjalikult vormistatud ja sellesse süsteemi kantud, ning vajaduse korral seda muuta või täiendada või isegi asendada enne konventsiooni artikli 31 lõikes 2 ette nähtud tähtaja möödumist. Kaebuse esitamise suhtes ei kohaldata muid sisulisi nõudeid peale selle, et lennuettevõtjale tuleb tekkinud kahjust teatada ⁽¹⁸⁸⁾.
- j) Kui kahju hüvitamise taotlus on hõlmatud Montréal konventsiooni artikliga 19, on reisijal õigus valida, millisele konventsiooni artiklis 33 osutatud kohtule ta taotluse esitab, kas kohtule, mis asub kas lennuettevõtja alalises asukohas, kohtule, mis asub tema põhitegevuskohas, või kohtule selles tegevuskohas, mille kaudu leping sõlmiti, või sihtkohas asuvale kohtule. Sellisel juhul ei ole oluline, kas tegemist on ELi territooriumiga, sest kohtualluvus põhineb konventsioonil, milles EL on osaline.

⁽¹⁸⁵⁾ Kohtuasi C-86/19, Vueling Airlines, ECLI:EU:C:2020:538, punkt 35.

⁽¹⁸⁶⁾ Kohtuasi C-63/09, Walz, ECLI:EU:C:2010:251, punkt 39.

⁽¹⁸⁷⁾ Kohtuasi C-429/14, Air Baltic Corporation, ECLI:EU:C:2016:88, punktid 29 ja 49.

⁽¹⁸⁸⁾ Kohtuasi C-258/16, Finnair, ECLI:EU:C:2018:252, punktid 31, 37, 47 ja 54.