Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (neljas koda)

7. aprill 2022*

Eelotsusetaotlus – Lennutransport – Määrus (EÜ) nr 261/2004 – Ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta – Kahest lennusegmendist koosnev ümberistumisega lend – Pikaajaline hilinemine lõppsihtkohta selle lennu teisel lennul, mis ühendab kolmandas riigis asuvat kahte lennujaama – Selle määruse kehtivus rahvusvahelise õiguse seisukohast

Kohtuasjas C-561/20,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brusseli (Brüsseli hollandikeelne kaubanduskohus, Belgia) 21. oktoobri 2020. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 26. oktoobril 2020, menetluses

Q,

R,

S

versus

United Airlines Inc.,

EUROOPA KOHUS (neljas koda),

koosseisus: koja president C. Lycourgos, kohtunikud S. Rodin (ettekandja), J.-C. Bonichot, L. S. Rossi ja O. Spineanu-Matei,

kohtujurist: A. Rantos,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– Q, R ja S, esindajad: *advocaten* B. Schaumont ja J. De Man,

– United Airlines Inc., esindaja: *advocaat* M. Wouters,

* Kohtumenetluse keel: hollandi.

– Belgia valitsus, esindajad: S. Baeyens, P. Cottin ja C. Pochet,

– Poola valitsus, esindaja: B. Majczyna,

– Euroopa Parlament, esindajad: L. Stefani ja I. Terwinghe,

– Euroopa Liidu Nõukogu, esindajad: N. Rouam ja K. Michoel,

– Euroopa Komisjon, esindajad: A. Nijenhuis, K. Simonsson ja P.-J. Loewenthal,

olles 9. detsembri 2021. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus puudutab esiteks seda, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91 (ELT 2004, L 46, lk 1; ELT eriväljaanne 07/08, lk 10), artikli 3 lõike 1 punkti a koostoimes artiklitega 6 ja 7, ning teiseks määruse nr 261/2004 kehtivust rahvusvahelise õiguse ja eelkõige selle põhimõtte seisukohast, et igal riigil on täielik ja eranditu suveräänsus oma territooriumi ja õhuruumi üle.

2 Taotlus on esitatud ühelt poolt Q, R-i ja S-i ning teiselt poolt United Airlines Inc. vahelises kohtuvaidluses, mis puudutab hüvitist ümberistumisega lennu hilinemise eest.

Õiguslik raamistik

3 Määruse nr 261/2004 põhjendused 1, 4, 7 ja 8 on sõnastatud järgmiselt:

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

[…]

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

[…]

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

(8) Käesolev määrus ei tohiks piirata tegutseva lennuettevõtja õigusi taotleda vastavalt kohaldatavatele õigusaktidele hüvitist mis tahes isikult, sealhulgas kolmandatelt isikutelt.“

4 Määruse artikli 2 „Mõisted“ punktides a–c ja h on sätestatud:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

a) *lennuettevõtja* – kehtiva lennutegevusloaga õhutranspordiettevõte;

b) *tegutsev lennuettevõtja* – lennuettevõtja, kes teostab või kavatseb teostada lennu reisijaga sõlmitud lepingu alusel või sellise teise füüsilise või juriidilise isiku nimel, kes on sõlminud reisijaga lepingu;

c) *ühenduse lennuettevõtja* – lennuettevõtja, kellel on kehtiv lennutegevusluba, mille on välja andnud liikmesriik vastavalt nõukogu 23. juuli 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 2407/92 (lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta) sätetele [(EÜT 1992, L 240, lk 1; ELT eriväljaanne 06/02, lk 3)];

[…]

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

5 Määruse artikli 3 „Kohaldamisala“ lõigetes 1 ja 5 on ette nähtud:

„1. Käesolevat määrust kohaldatakse:

a) reisijate suhtes, kes lendavad välja asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumi lennujaamast;

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

[…]

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

6 Sama määruse artikli 5 „Tühistamine“ lõigetes 1 ja 3 on sätestatud:

„1. Lennu tühistamise korral:

[…]

c) on asjaomastel reisijatel õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt artiklile 7, välja arvatud juhul, kui
   i) neid on tühistamisest teavitatud vähemalt kaks nädalat enne kavandatud väljumisaega; või
   ii) neid on teavitatud tühistamisest kahe nädala ja seitsme päeva vahel enne kavandatud väljumisaega ning neile on pakutud võimalust teekonda muuta, mis võimaldab neil välja lennata mitte rohkem kui kaks tundi enne kavandatud väljumisaega ja jõuda lõppsihtkohta hiljemalt neli tundi pärast kavandatud saabumisaega; või
   iii) neid on teavitatud tühistamisest vähem kui seitse päeva enne kavandatud väljumisaega ning neile on pakutud võimalust teekonda muuta, mis võimaldab neil välja lennata mitte rohkem kui üks tund enne kavandatud väljumisaega ja jõuda lõppsihtkohta hiljemalt kaks tundi pärast kavandatud saabumisaega.

[…]

3. Tegutsev lennuettevõtja ei ole kohustatud maksma hüvitist vastavalt artiklile 7, kui ta suudab tõestada, et tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed.“

7 Määruse nr 261/2004 artikkel 6 „Hilinemine“ näeb ette:

„1. Kui lennuettevõtja näeb mõistlikkuse piires ette, et lennu kavandatud väljumisaeg hilineb:

a) kaks tundi või rohkem kuni 1500 kilomeetri pikkuste lendude puhul; või

b) kolm tundi või rohkem kõikide üle 1500 kilomeetri pikkuste ühendusesiseste lendude ning kõikide muude 1500–3500 kilomeetri pikkuste lendude puhul; või

c) neli tundi või rohkem kõikide muude kui punktides a või b nimetatud lendude puhul,

pakub tegutsev lennuettevõtja reisijatele:

i) artikli 9 lõike 1 punktis a ja lõikes 2 määratletud abi; ning

ii) artikli 9 lõike 1 punktides b ja c määratletud abi, kui mõistlikkuse piires eeldatav väljumisaeg on vähemalt varem väljakuulutatud väljumisajale järgneval päeval; ning

iii) artikli 8 lõike 1 punktis a osutatud abi, kui lend hilineb vähemalt viis tundi.

2. Igal juhul antakse abi iga vahemaa jaoks eespool sätestatud ajavahemike jooksul.“

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

„Kui osutatakse käesolevale artiklile, saavad reisijad hüvitist kuni:

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

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

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

[…]“.

9 Nimetatud määruse artiklis 13 „Õigus kahjude hüvitamisele“ on sätestatud:

„Kui tegutsev lennuettevõtja maksab hüvitist või täidab muid käesoleva määruse kohaseid kohustusi, ei või käesoleva määruse sätteid tõlgendada nii, et see kitsendaks õigust taotleda vastavalt kohaldatavale õigusele hüvitist mis tahes isikult, sealhulgas kolmandatelt isikutelt. Eelkõige ei piira käesolev määrus mingil moel tegutseva lennuettevõtja õigust taotleda hüvitist reisikorraldajalt või muult isikult, kellega tegutsev lennuettevõtja on sõlminud lepingu. Samamoodi ei tohi käesoleva määruse sätteid tõlgendada nii, et see kitsendaks reisikorraldaja või kolmanda isiku (muu kui reisija) õigust taotleda tegutsevalt lennuettevõtjalt vastavalt kohaldatavatele asjakohastele õigusaktidele hüvitist, kui tegutsev lennuettevõtja on sellise reisikorraldaja või kolmanda isikuga sõlminud lepingu.“

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

10 Põhikohtuasja hagejad tegid reisibüroo vahendusel ühtse broneeringu ühenduse lennuettevõtja Deutsche Lufthansa AG (edaspidi „Lufthansa“) ümberistumisega lennule, mille väljumiskoht oli Brüssel (Belgia) ja sihtkoht San José (Ameerika Ühendriigid), vahemaandumisega Newarkis (Ameerika Ühendriigid).

11 Kogu selle ümberistumisega lennu teostas kolmandas riigis asutatud lennuettevõtja United Airlines. Põhikohtuasja hagejad jõudsid oma lõppsihtkohta 223minutilise hilinemisega.

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

13 United Airlines vastas Happy Flightsile 4. oktoobril 2018, väites, et see määrus ei ole kohaldatav, kuna hilinemine tekkis kõnealuse lennu teisel lennul.

14 Happy Flights vastas United Airlinesile 5. oktoobril 2018, viidates viimase seisukohale vastuvaidlemiseks Euroopa Kohtu praktikale, ja nõudis temalt käesoleva kohtuotsuse punktis 12 nimetatud hüvitise maksmist.

15 United Airlines vastas Happy Flightsile omakorda 10. oktoobri 2018. aasta kirjaga.

16 Happy Flights saatis 11. oktoobril 2018 United Airlinesile kirjalikult võla tasumise nõude. Viimane teatas Happy Flightsile samal päeval, et jääb oma seisukoha juurde.

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

18 Põhikohtuasja hagejad pöördusid 22. juulil 2019 United Airlinesi vastu eelotsusetaotluse esitanud kohtusse Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brusselisse (Brüsseli hollandikeelne kaubanduskohus, Belgia) nõudega mõista United Airlinesilt välja käesoleva kohtuotsuse punktis 12 nimetatud hüvitis, millele lisanduvad viivitusintress alates 6. septembrist 2018 ja kohtu määratud intress.

19 Selles kontekstis on eelotsusetaotluse esitanud kohtul tekkinud kahtlusi seoses sellega, kuidas vastata teatavatele United Airlinesi esitatud argumentidele, mis puudutavad nii määruse nr 261/2004 kohaldatavust kui ka selle kehtivust.

20 Esimesena vaidleb United Airlines vastu määruse nr 261/2004 kohaldamisele olukorras, kus pikaajaline hilinemine tekib lennul, mille väljumis- ja sihtkoht on kolmanda riigi territooriumil, isegi kui tegemist on ümberistumisega lennu teise ja viimase lennuga, kusjuures esimene lend väljus liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast.

21 Sellega seoses märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus ühelt poolt, et kuigi määruse nr 261/2004 kohaldatavuse kasuks räägib 31. mai 2018. aasta kohtuotsus Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361), mis puudutas ümberistumisega lennu hilinemist esimesel, liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast väljunud lennul, mida teostas ühenduseväline lennuettevõtja, ei saa sellest kohtuotsusest tulenevaid juhiseid lihtsalt üle kanda tema menetluses olevale kohtuasjale, kuna käesoleval juhul põhjustas põhikohtuasja hagejate hilinemise kõnealuse lennu teine lend, mis väljus kolmanda riigi territooriumil asuvast lennujaamast.

22 Teiselt poolt märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et 11. juuli 2019. aasta kohtuotsuses České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604) otsustas Euroopa Kohus, et määrus nr 261/2004 on kohaldatav ka ümberistumisega lennu teise lennu suhtes, kui esimene lend väljus liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast. Selle kohtuotsuse aluseks olnud kohtuasjas tekkis küsimus, kas ühenduse lennuettevõtja, kes oli teostanud ümberistumisega lennu esimese lennu, võis olla kohustatud maksma hüvitist reisijale, kelle reisil tekkis pikaajaline hilinemine selle lennu teisel lennul, mille tegelikult teostas kolmanda riigi lennuettevõtja. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul erinevad nimetatud kohtuasja asjaolud tema menetluses oleva põhikohtuasja asjaoludest siiski selle poolest, et põhikohtuasi ei puuduta ühtegi ühenduse lennuettevõtjat, kuna piletid väljastanud ühenduse ettevõtja Lufthansa ei ole isegi põhikohtuasja pool. Seetõttu ei saa ka lahendust, milleni Euroopa Kohus jõudis nimetatud kohtuotsuses, käesolevale kohtuasjale lihtsalt üle kanda.

23 Teisena, mis puudutab määruse nr 261/2004 kehtivust, siis märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et United Airlines väidab, et kui seda määrust tuleks kohaldada ümberistumisega lennu teisel lennul – mis toimus täielikult kolmanda riigi territooriumil – tekkinud pikaajalise hilinemise korral, siis oleks sellel määrusel eksterritoriaalne mõju, mis on rahvusvahelise õigusega vastuolus. Täpsemalt oleks United Airlinesi sõnul suveräänsuse põhimõttega vastuolus see, kui nimetatud määrust kohaldataks olukorras, mis on tekkinud kolmanda riigi territooriumil, nagu on kõne all põhikohtuasjas, kus hilinemine leidis aset Ameerika Ühendriikide territooriumil ja selle tagajärjed tekkisid ainult selle territooriumi piires. Juhul kui see United Airlinesi väide on õige, tekib eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul seega küsimus, kas see määrus on rahvusvahelise õiguse seisukohast kehtiv.

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

„1. Kas [määruse nr 261/2004] artikli 3 lõike 1 punkti a ja artiklit 7, nagu neid on tõlgendanud Euroopa Kohus, tuleb tõlgendada nii, et reisijal on õigus saada hüvitist ühenduseväliselt lennuettevõtjalt, kui reisija jõuab oma lõppsihtkohta rohkem kui kolme tunni pikkuse hilinemisega, mis tekkis viimasel lennul, mille väljumis- ja sihtkoht asusid mõlemad kolmanda riigi territooriumil, ilma vahemaandumiseta liikmesriigi territooriumil, ning see

lend oli osa ümberistumisega lennust, mis väljus liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast ja mille kõiki osi teostas tegelikult see ühenduseväline lennuettevõtja ning mille reisija broneeris ühtse broneeringuga ühenduse lennuettevõtjalt, kes ei teostanud tegelikult ühtegi osa sellest lennust?

2. Kui vastus esimesele küsimusele on jaatav, siis kas [määrus nr 261/2004], nagu seda tõlgendatakse esimesele küsimusele antud vastuses, on vastuolus rahvusvahelise õigusega ja eelkõige põhimõttega, et igal riigil on täielik ja eranditu suveräänsus oma territooriumi ja õhuruumi üle, sest sellise tõlgenduse kohaselt tuleb liidu õigust kohaldada asjaolude suhtes, mis leidsid aset kolmanda riigi territooriumil?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene küsimus

25 Esimese küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a tuleb koostoimes artiklitega 6 ja 7 tõlgendada nii, et reisijal, kes on teinud ühenduse ettevõtja juures ühtse broneeringu ümberistumisega lennule, mis koosneb kahest lennust ning mis väljub liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast ja mille sihtkoht on kolmandas riigis asuv lennujaam, kusjuures vahemaandumine toimub ühes teises selle kolmanda riigi lennujaamas, on õigus saada hüvitist ühenduseväliselt lennuettevõtjalt, kes kogu selle lennu teostas, kui reisija jõuab oma lõppsihtkohta rohkem kui kolme tunni pikkuse hilinemisega, mis tekkis selle lennu teisel lennul.

26 Sellele küsimusele vastamiseks tuleb meenutada, et määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a kohaselt kohaldatakse seda määrust reisijate suhtes, kes lendavad välja liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast.

27 Seega tuleneb selle sätte selgest sõnastusest, et selliste ümberistumisega lennu reisijate olukord, kes on lennanud välja liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast, kuulub määruse nr 261/2004 kohaldamisalasse.

28 Seda järeldust ei sea kahtluse alla asjaolu, et selle lennu vahemaandumine toimus kolmanda riigi territooriumil, ega ka asjaolu, et lennuettevõtja, kes nimetatud lennu teostas, ei ole „ühenduse lennuettevõtja“ selle määruse artikli 2 punkti c tähenduses.

29 Nimelt on Euroopa Kohus järjepidevalt otsustanud, et ühe või mitme ümberistumisega lend, mille kohta on tehtud ühtne broneering, kujutab endast määruses nr 261/2004 ette nähtud reisijatele hüvitise saamise õiguse seisukohalt ühte tervikut, mis tähendab, et selle määruse kohaldatavust hinnatakse lähtuvalt sellise lennu esimesest väljumiskohast ja lõppsihtkohast (24. veebruari 2022. aasta kohtuotsus Airhelp (asemele pakutud lennu hilinemine), C-451/20, EU:C:2022:123, punkt 26 ja seal viidatud kohtupraktika).

30 Sellest järeldub, et kuna ümberistumisega lende, millele on tehtud ühtne broneering, tuleb määruses nr 261/2004 reisijatele ette nähtud hüvitise saamise õiguse seisukohalt pidada üheks tervikuks ning kuna selle määruse kohaldatavust nende lendude reisijatele tuleb hinnata lähtuvalt nende lendude esimesest väljumiskohast ja lõppsihtkohast, siis ei mõjuta koht, kus hilinemine toimub, kuidagi selle määruse kohaldatavust, nagu rõhutas kohtujurist oma ettepaneku punktis 40.

31 Lisaks, nagu nähtub määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punktist b, on asjaolu, et lendu opereerib ühenduse lennuettevõtja, selle määruse kohaldamise tingimuseks ainult siis, kui tegemist on reisijatega, kes lendavad kolmanda riigi territooriumil asuvast lennujaamast liikmesriigi territooriumil asuvasse lennujaama. Seevastu ei ole selle määruse artikli 3 lõike 1 punkti a kohaselt selline tingimus nõutav reisijate puhul, kes lendavad välja liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast.

32 Lõpuks kinnitab käesoleva kohtuotsuse punktis 27 tehtud järeldust tarbijakaitse eesmärk, mida määrusega nr 261/2004 taotletakse. Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 41 rõhutas, tähendaks eristamine selle järgi, kas hilinemine toimus ühtse broneeringu raames ümberistumisega lennu esimesel või teisel lennul, põhjendamatut eristamist, mistõttu United Airlines oleks kohustatud maksma hüvitist esimese lennu ajal tekkinud hilinemise korral, kuid ei peaks seda tegema sama ümberistumisega lennu teisel lennul tekkinud hilinemise korral, kuigi sellist ümberistumisega lendu tuleb pidada hüvitise saamise õiguse seisukohalt tervikuks ning reisijad hilinevad lõppsihtkohta mõlemal juhul ühepalju ja neile tekivad seega samad ebameeldivused.

33 Eeltoodut arvestades tuleb asuda seisukohale, et selline Euroopa Liidust välja lennanud ümberistumisega lend, nagu on kõne all põhikohtuasjas, kuulub määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a alusel selle määruse kohaldamisalasse.

34 Mis puudutab küsimust, kas kolmanda riigi lennuettevõtja, kes ei ole sõlminud ümberistumisega lennu reisijatega veolepingut, kuid kes on selle lennu teostanud, võib olla kohustatud maksma reisijatele määruses nr 261/2004 ette nähtud hüvitist, siis tuleneb selle määruse artikli 5 lõike 1 punkti c ja lõike 3 sõnastusest, et selle hüvitise maksmise eest vastutab üksnes „tegutsev lennuettevõtja“ määruse artikli 2 punkti b tähenduses. Viimati nimetatud sätte kohaselt on „tegutsev lennuettevõtja“ „lennuettevõtja, kes teostab või kavatseb teostada lennu reisijaga sõlmitud lepingu alusel või sellise teise füüsilise või juriidilise isiku nimel, kes on sõlminud reisijaga lepingu“.

35 Euroopa Kohus on täpsustanud, et selleks et lennuettevõtjat võiks määratleda „tegutseva lennuettevõtjana“, peab selle definitsiooni järgi olema täidetud kaks kumulatiivset tingimust, milleks on esiteks asjakohase lennu teostamine ja teiseks reisijaga sõlmitud lepingu olemasolu (11. juuli 2019. aasta kohtuotsus České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punkt 23 ja seal viidatud kohtupraktika).

36 Nimelt nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 47 sisuliselt märkis, otsustas liidu seadusandja määruse nr 261/2004 vastuvõtmisel, et selleks, et tagada lennureisijate õiguste kaitse ja õiguskindlus selle isiku määramisel, kellel on selle määrusega pandud kohustused, on ainuvastutus tegutseval lennuettevõtjal.

37 Mis puudutab esimest tingimust, siis selles on keskse elemendina rõhutatud mõistet „lend“. Euroopa Kohus on juba otsustanud, et seda mõistet tuleb käsitada kui „ühte õhuveotoimingut, olles niiviisi teataval määral selle veoliigi nn ühikuks, mida teostab lennuettevõtja, kes määrab oma marsruudi“ (4. juuli 2018. aasta kohtuotsus Wirth jt, C-532/17, EU:C:2018:527, punkt 19).

38 Seega tuleb tegutsevaks lennuettevõtjaks lugeda lennuettevõtjat, kes seoses oma majandustegevusega reisijateveo valdkonnas otsustab teostada konkreetse lennu, määrates muu hulgas kindlaks selle marsruudi, ning teeb huvitatutele õhuveoteenuse pakkumuse. Niisuguse

otsuse tegemine tähendab nimelt, et see lennuettevõtja võtab vastutuse nimetatud lennu teostamise, sealhulgas selle võimaliku tühistamise või pikaajalise hilinemise eest sihtkohta (4. juuli 2018. aasta kohtuotsus Wirth jt, C-532/17, EU:C:2018:527, punkt 20).

39 Seoses teise tingimusega tuleb meenutada, et määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 5 teises lauses on sätestatud, et kui tegutsev lennuettevõtja, kes ei ole sõlminud reisijaga lepingut, täidab sellest määrusest tulenevaid kohustusi, käsitatakse seda ettevõtjat tegutsevana selle isiku nimel, kes on kõnealuse reisijaga lepingu sõlminud.

40 Sellest järeldub, nagu märkis ka kohtujurist oma ettepaneku punktis 49, et lepingulise suhte puudumine asjaomaste reisijate ja tegutseva lennuettevõtja vahel ei oma tähtsust, kui tegutseval lennuettevõtjal endal on lepinguline suhe lennuettevõtjaga, kes on sõlminud nende reisijatega lepingu.

41 Euroopa Kohtule esitatud toimikust nähtub, et ühelt poolt teostas põhikohtuasjas kõne all oleva ümberistumisega lennu United Airlines ning teiselt poolt toimus see lend Lufthansaga koodijagamise kokkuleppe raames.

42 Neil asjaoludel tuleb United Airlinesi pidada tegutsevaks lennuettevõtjaks määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti b tähenduses, kuna ta teostas kõnealuse lennu koodijagamiskokkuleppe alusel Lufthansa nimel, kes on põhikohtuasjas lepinguline lennuettevõtja.

43 Lõpuks tuleb märkida, et määruse nr 261/2004 artiklist 13 tuleneb, et tegutseval lennuettevõtjal, kes maksab hüvitist või täidab muid sellest määrusest tulenevaid kohustusi, säilib õigus nõuda vastavalt kohaldatavale riigisisesele õigusele hüvitist mis tahes isikult, sealhulgas kolmandatelt isikutelt.

44 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb esimesele küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a tuleb koostoimes artiklitega 6 ja 7 tõlgendada nii, et reisijal, kes on teinud ühenduse lennuettevõtja juures ühtse broneeringu ümberistumisega lennule, mis koosneb kahest lennust ning mis väljub liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast ja mille sihtkoht on kolmandas riigis asuv lennujaam, kusjuures vahemaandumine toimub ühes teises selle kolmanda riigi lennujaamas, on õigus saada hüvitist ühenduseväliselt lennuettevõtjalt, kes teostas kogu selle lennu kõnealuse ühenduse lennuettevõtja nimel, kui reisija jõuab oma lõppsihtkohta rohkem kui kolme tunni pikkuse hilinemisega, mis tekkis selle lennu teisel lennul.

Teine küsimus

45 Teise küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus selgitada, kas arvestades rahvusvahelise tavaõiguse põhimõtet, et igal riigil on täielik ja eranditu suveräänsus oma õhuruumi üle, on määrus nr 261/2004 kehtiv osas, milles see on kohaldatav sellise ümberistumisega lennu reisijate suhtes, mis väljub liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast ja mille sihtkoht on kolmandas riigis asuv lennujaam ning mille pikaajalise hilinemise põhjustas selle ümberistumisega lennu teine lend, mis teostati kõnealuse kolmanda riigi territooriumil.

46 Kõigepealt tuleb meelde tuletada, et ELL artikli 3 lõikest 5 tulenevalt toetab liit rahvusvahelise õiguse ranget järgimist ja arendamist. Järelikult on liit akti vastuvõtmisel kohustatud järgima rahvusvahelist õigust tervikuna, sealhulgas rahvusvahelist tavaõigust, mis on liidu institutsioonidele siduv (21. detsembri 2011. aasta kohtuotsus Air Transport Association of America jt, C-366/10, EU:C:2011:864, punkt 101 ja seal viidatud kohtupraktika).

47 Seejärel tuleb märkida, et põhimõte, mille kohaselt on igal riigil täielik ja eranditu suveräänsus oma õhuruumi üle, kujutab endast rahvusvahelise tavaõiguse põhimõtet (vt selle kohta 21. detsembri 2011. aasta kohtuotsus Air Transport Association of America jt, C-366/10, EU:C:2011:864, punktid 103 ja 104).

48 Lõpuks ei ole kahtlust selles, et käesoleva kohtuotsuse eelmises punktis nimetatud rahvusvahelise tavaõiguse põhimõtetele võib isik tugineda, et Euroopa Kohus kontrolliks liidu akti kehtivust, juhul kui ühelt poolt võivad need põhimõtted seada kahtluse alla liidu pädevuse sellist akti vastu võtta ning teiselt poolt võib kõnealune akt mõjutada isikule liidu õigusest tulenevaid õigusi või tekitada talle kohustusi selle õiguse alusel (21. detsembri 2011. aasta kohtuotsus Air Transport Association of America jt, C-366/10, EU:C:2011:864, punkt 107 ning seal viidatud kohtupraktika).

49 Käesoleval juhul tuginetakse põhimõttele, mille kohaselt on igal riigil täielik ja eranditu suveräänsus oma õhuruumi üle, sisuliselt selleks, et Euroopa Kohus hindaks, kas liit oli seda põhimõtet arvestades pädev võtma vastu määrust nr 261/2004 osas, milles seda kohaldatakse sellise ümberistumisega lennu reisijate suhtes, mis väljub liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast ja mille sihtkoht on kolmandas riigis asuv lennujaam ning mille pikaajalise hilinemise põhjustas selle ümberistumisega lennu teine lend, mis teostati kõnealuse kolmanda riigi territooriumil.

50 Seega, kuigi kõnealune põhimõte näib loovat kohustusi ainult riikide vahel, ei saa siiski välistada, et sellistel asjaoludel, nagu esinevad eelotsusetaotluse esitanud kohtu menetluses olevas kohtuasjas, kus määrus nr 261/2004 võib tekitada liidu õigusest tulenevaid kohustusi põhikohtuasja kostjale, võib viimati nimetatu sellele põhimõttele tugineda, ja et Euroopa Kohus võib seega kontrollida selle määruse kehtivust niisuguse põhimõtte seisukohast.

51 Kuivõrd aga rahvusvahelise tavaõiguse põhimõte ei ole samasuguse täpsuse astmega nagu rahvusvahelise lepingu säte, siis peab kohtulik kontroll paratamatult piirduma küsimusega, kas liidu institutsioonid on kõnealust akti vastu võttes teinud ilmseid hindamisvigu selle põhimõtte kohaldamise tingimuste osas (21. detsembri 2011. aasta kohtuotsus Air Transport Association of America jt, C-366/10, EU:C:2011:864, punkt 110 ning seal viidatud kohtupraktika).

52 Kõigepealt tuleb märkida, et nagu on meenutatud käesoleva kohtuotsuse punktides 26 ja 27, kuulub ümberistumisega lend määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a kohaselt selle määruse kohaldamisalasse põhjusel, et reisijad on alustanud oma reisi liikmesriigis asuvast lennujaamast. Seda tehes loob nimetatud määrus oma kohaldatavuse jaoks tiheda seose liidu territooriumiga.

53 Seega tuleb nentida, et määruse nr 261/2004 kohaldatavuse kriteerium, mis on ette nähtud selle artikli 3 lõike 1 punktis a, ei kahjusta selle põhimõtte kohaldamise tingimusi, mille kohaselt on igal riigil täielik ja eranditu suveräänsus oma õhuruumi üle, kuna see puudutab reisijaid, kes lendavad välja liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast ning kes võivad seega seda seost arvestades alluda liidu pädevusele.

54 Edasi tuleb sarnaselt Euroopa Liidu Nõukogu esitatud seisukohtadega rõhutada, et see määrus on kohaldatav sellise pikaajalise hilinemise suhtes, mille põhjustas ümberistumisega lennu kolmandas riigis teostatud lend, üksnes piiratud ja selgelt kindlaks määratud asjaoludel, mil ümberistumisega lend tervikuna väljus liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast. Selline ümberistumisega lend ja selle reisijad säilitavad seega tiheda seose liidu territooriumiga ka selle lennu osas, mis teostati väljaspool liitu.

55 Sellega seoses tuleb sarnaselt kohtujuristi ettepaneku punktis 64 märgituga nentida, et määrus nr 261/2004 ei ole selle määruse artikli 3 lõike 1 punkti a kohaselt kohaldatav lendudele, mida teostatakse täielikult kolmandas riigis või kahe kolmanda riigi vahel, ilma et neil oleks mingit seost liidu territooriumiga.

56 Järelikult ei saa asuda seisukohale, et määrust nr 261/2004 vastu võttes on liidu institutsioonid teinud ilmselge hindamisvea seoses rahvusvahelise tavaõiguse põhimõtte – et igal riigil on täielik ja eranditu suveräänsus oma õhuruumi üle – kohaldamise tingimustega.

57 Lõpuks tuleb meelde tuletada määruse nr 261/2004 eesmärki, milleks vastavalt selle põhjendustele 1 ja 4 on tagada reisijate kaitstuse kõrge tase.

58 Sellega seoses tuleb märkida, et niisuguse eesmärgi saavutamiseks võib liidu seadusandja põhimõtteliselt otsustada, et ta lubab oma territooriumil sellise äritegevuse, käesoleval juhul lennutranspordi teostamist üksnes tingimusel, et käitajad järgivad liidu määratletud kriteeriume, mis on mõeldud liidu enda seatud tarbijakaitsealaste, täpsemalt lennureisijate kaitse eesmärkide saavutamiseks (vt analoogia alusel 21. detsembri 2011. aasta kohtuotsus Air Transport Association of America jt, C-366/10, EU:C:2011:864, punkt 128 ning seal viidatud kohtupraktika).

59 Käesoleva kohtuotsuse punktis 56 esitatud järeldust ei sea kahtluse alla ka United Airlinesi kaalutlused, mis puudutavad võrdse kohtlemise põhimõtte väidetavat rikkumist ühelt poolt põhikohtuasjas kõne all oleva ümberistumisega lennu reisijate ja teiselt poolt nende reisijate vahel, kes lendasid ainult selle lennu teise lennuga.

60 Nimelt ei ole need kaks reisijate kategooriat sarnases olukorras, kuna reisijad, kes lendasid põhikohtuasjas kõne all oleva ümberistumisega lennuga, mida tuleb käesoleva kohtuotsuse punktis 29 viidatud kohtupraktika kohaselt pidada määruse nr 261/2004 kohaldamisel üheks tervikuks, lendasid välja liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast, samas kui see ei ole nii nende reisijate puhul, kes lendasid üksnes selle ümberistumisega lennu teise lennuga, mille väljumis- ja sihtkoht oli kolmanda riigi territooriumil asuvates lennujaamades.

61 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb tõdeda, et teise küsimuse analüüsimisel ei ilmnenud ühtegi asjaolu, mis võiks mõjutada määruse nr 261/2004 kehtivust, arvestades rahvusvahelise tavaõiguse põhimõtet, et igal riigil on täielik ja eranditu suveräänsus oma õhuruumi üle.

Kohtukulud

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

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (neljas koda) otsustab:

1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91, artikli 3 lõike 1 punkti a tuleb koostoimes artiklitega 6 ja 7 tõlgendada nii, et reisijal, kes on teinud ühenduse lennuettevõtja juures ühtse broneeringu ümberistumisega lennule, mis koosneb kahest

lennust ning mis väljub liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast ja mille sihtkoht on kolmandas riigis asuv lennujaam, kusjuures vahemaandumine toimub ühes teises selle kolmanda riigi lennujaamas, on õigus saada hüvitist ühenduseväliselt lennuettevõtjalt, kes teostas kogu selle lennu kõnealuse ühenduse lennuettevõtja nimel, kui reisija jõuab oma lõppsihtkohta rohkem kui kolme tunni pikkuse hilinemisega, mis tekkis selle lennu teisel lennul.

2. **Teise küsimuse analüüsimisel ei ilmnenud ühtegi asjaolu, mis võiks mõjutada määruse nr 261/2004 kehtivust, arvestades rahvusvahelise tavaõiguse põhimõtet, et igal riigil on täielik ja eranditu suveräänsus oma õhuruumi üle.**

Allkirjad