

TARTU ÜLIKOOL
ÕIGUSTEADUSKOND
Äriõiguse ja intellektuaalse omandi õppetool

Kadi Palm

**LENNUREISIJATE ÕIGUSED LENNU HILINEMISEL, TÛHISTAMISEL JA
LENNUREISIST MAHAJÄTMISEL**

Magistritöö

Juhendaja
Tsiviilõiguse professor Irene Kull

Tartus
2013

SISUKORD

| | |
|--|----|
| SISSEJUHATUS | 4 |
| 1. MÄÄRUSEGA NR 261/2004 SEONDUVAD ÜLDKÜSIMUSED | 8 |
| 1.1. EL-s lennureisijate õiguskaitsevahendeid käsitlevad õigusaktid | 8 |
| 1.2. Määruse nr 261/2004 ülevaade ja kohaldamisala..... | 9 |
| 1.2.1. Määruse nr 261/2004 sisu ja seotud valdkonnad | 9 |
| 1.2.2. Määruse nr 261/2004 kohaldamisala..... | 14 |
| 2. MÄÄRUSEST NR 261/2004 TULENEVAD ÕIGUSKAITSEVAHENDID..... | 21 |
| 2.1. Lennureisija õigus hüvitisele ja hoolitsusele lennu tühistamisel või lennureisist mahajätmisel | 21 |
| 2.1.1. Lennu tühistamise õiguslik regulatsioon..... | 21 |
| 2.1.2. Lennu tühistamise regulatsiooniga seonduv praktika | 22 |
| 2.1.3. Lennureisist mahajätmise õiguslik regulatsioon | 24 |
| 2.1.4. Lennureisist mahajätmise regulatsiooniga seonduv praktika..... | 25 |
| 2.1.5. Reisijale makstava hüvitise õiguslik regulatsioon | 26 |
| 2.1.6. Reisijale makstava hüvitise regulatsiooniga seonduv praktika | 27 |
| 2.1.7. Lennu tühistamise või lennureisist mahajätmisega kaasneva hoolitsuskohustuse õiguslik regulatsioon..... | 35 |
| 2.1.8. Lennu tühistamise või lennureisist mahajätmisega kaasneva hoolitsuskohustuse regulatsiooniga seonduv praktika | 36 |
| 2.2. Lennureisija õigus hüvitisele ja hoolitsusele lennu pikaajalise hilinemise ja lennurajaga seotud viivituse korral | 39 |
| 2.2.1. Lennu pikaajalise hilinemise õiguslik regulatsioon | 39 |
| 2.2.2. Lennu pikaajalise hilinemise korral hüvitisele ja hoolitsusele kehtiva õigusega seonduv praktika | 40 |
| 2.2.3. Lennurajaga seotud pikaajalise viivituse regulatsiooniga seonduv praktika..... | 45 |
| 2.2.4. Ümberistumisega lendude hilinemisega seonduv praktika | 46 |
| 2.3. Lennuettevõtja vastutus erakorraliste asjaolude korral | 49 |
| 2.3.1. Lennuettevõtja vastutuse erakorraliste asjaolude korral õiguslik regulatsioon | 49 |

| | | |
|--------|--|----|
| 2.3.2. | Lennuettevõtja vastutusega erakorraliste asjaolude korral regulatsiooniga seonduv praktika..... | 51 |
| 2.3.3. | Kohustuste täitmisest vabastavate erakorraliste asjaolude piiritlemisega seonduv praktika..... | 54 |
| 2.3.4. | Kokkuvõtvalt erakorraliste asjaoludega seonduvast praktikast | 57 |
| 2.4. | Lennureisija õigus tagasimaksmisele või teekonna muutmisele..... | 61 |
| 2.4.1. | Õiguse tagasimaksmisele või teekonna muutmisele õiguslik regulatsioon | 61 |
| 2.4.2. | Õigusega tagasimaksmisele või teekonna muutmisele regulatsiooniga seonduv praktika..... | 62 |
| 3. | LENNUETTEVÕTJATE FINANTSSUUTLIKKUSEGA ARVESTAMINE NING LENNUETTEVÕTJA JA KOLMANDATE ISIKUTE JAGATUD VASTUTUS..... | 65 |
| 3.1. | Üldist | 65 |
| 3.2. | Ebaproportsionaalsed kulud lennuettevõtjatele..... | 65 |
| 3.3. | Lennuettevõtjate ja kolmandate isikute jagatud vastutus | 69 |
| | KOKKUVÕTE | 72 |
| | SUMMARY | 78 |
| | KASUTATUD ALLIKAD | 85 |
| | Kasutatud kirjandus | 85 |
| | Kasutatud õigusaktid..... | 86 |
| | Kasutatud kohtupraktika | 88 |
| | Muud allikad | 90 |

SISSEJUHATUS

Käesolevas magistritöö analüüsitakse reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest kompenseeritava hüvitise ja abi andmist sätestava määruse (EÜ) nr 261/2004 (edaspidi määrus nr 261/2004)¹ rakendamiseiga tõusetunud probleeme. Seda seonduvalt viidatud määrusest tuleneva hüvitamis-, hoolitsemis- ja abistamiskohustustega.

Euroopa Komisjoni poolt 2001. aastal välja antud Valges raamatus „Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustamiseks“² seatakse eesmärgiks võtta kõikides transpordiliikides kasutusele reisijaid kaitsvad meetmed. Selle eesmärgi poole pürgimisel võeti 2004. aastal vastu lennureisijate õigusi sätestav määrus nr 261/2004 ja viimase reisija õigusi kaitsva dokumendina 2011. aastal määrus bussireisijate õiguste kohta³. Seega on EL-i tänaseks valminud terviklik ja ühtne reisijate õiguste kogum kõikide transpordiliikide kohta (s.t õhu-, raudtee-, vee- ja maanteetransport). EL-i reisijate õigusi käsitlevate eeskirjadega pakutakse elanikele miinimumkaitset ning hõlbustatakse seega liikuvust ja sotsiaalset lõimumist. Euroopa Komisjoni 2011. aasta teatises⁴ leitakse, et nende abil luuakse ühtlasi transpordiettevõtjatele transpordiliikidesisesed ja –vahelised võrdsed võimalused.

Samas märgitakse Euroopa Komisjoni 2011. aasta teatises ka seda, et EL poolt kehtestatud reeglid ei lahenda kõiki probleeme, mis võivad transpordivahendite kasutamisel tekkida ja mis vajavad ühesuguseid lahendusi kõikides liikmesriikides. Kõiki õigusi ei ole veel täielikult ja nõuetekohaselt ka rakendatud. Samuti ei ole reisijad ise oma õigustest teadlikud või loobuvad nende kasutamisest pettunult, kuna õiguste kaitsmine on keerukas ja aeganõudev. EL liikmesriikide ametiasutused kohaldavad seadusi ka eri viisidel, mis ajab segadusse nii reisijaid kui ka vedajaid ning tekitab turumoonutusi. 2011. aasta transpordipoliitika Valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – konkurentsivõimelise ja

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 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 (EÜ) nr 295/91 - ELT L 46, 17.2.2004, lk 1-7.

² Valge raamat. Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustamiseks. Euroopa Komisjoni teatis KOM(2001) 370. Brüssel, 12.09.2011.

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruar 2011.a määrus nr 181/2011, mis käsitleb bussireisijate õigusi ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2006/2004 – ELT L 55, 28.2.2011, lk 1-12.

⁴ Euroopa Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile ja Nõukogule. Euroopa nägemus reisijate hüvanguks: Teatis reisijate õiguste kohta kõikide transpordiliikide puhul. KOM(2011) 898 lõplik. Brüssel, 19.12.2011.

ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas⁵ asetab Euroopa Komisjon kasutajad ja nende liikuvuse jätkuvalt transpordipoliitika keskmesse ning rõhutab seepärast vajadust tugevdada kehtivate eeskirjade rakendamist, neid vajaduse korral täiustades.⁶

2011. aasta aprilli teatises (edaspidi KOM(2011) 174)⁷ märkis Euroopa Komisjon, et määruse nr 261/2004 sätteid tõlgendatakse praegu kehtivas tekstis esinevate üheselt määratlemata valdkondade ja lünkade tõttu erinevalt, ning et liikmesriigid ei ole kõnealust määrust ühetaoliselt jõustanud. Samuti ei ole reisijate individuaalsete õiguste jõustamine tagatud selliselt, et need ei põhjustaks reisijale ülemääraseid raskusi.

Märtsis 2012. aastal võttis Euroopa Parlament vastu resolutsiooni⁸ seoses Euroopa Komisjoni teatisega KOM(2011) 174, milles asus seisukohale, et kehtivate eeskirjade nõuetekohane kohaldamine liikmesriikides ja lennuettevõtjate poolt, piisavate ja lihtsate kahjuhüvitamisvahendite kasutuselevõtmine ning reisijate täpne teavitamine nende õigustest peaksid olema reisijate usalduse taastamise vahendid. Sealjuures palus Euroopa Parlament Euroopa Komisjonil teha ettepanek määruse nr 261/2004 muutmiseks.

Märtsis 2013 avalikustas Euroopa Komisjon määruse nr 261/2004 kohta ettepaneku⁹ (edaspidi ettepanek) täpsustamaks reisijate õigusi ning mõistete „erakorralised asjaolud“, „lend“ jt sisu, et kõrvaldada määruse nr 261/2004 senise rakendamispraktika käigus ilmenud probleemid.

EL-i dokumentide analüüs põhineb riigisisese ja rahvusvahelises lennunduses tekkinud olukordadele, mis on ka meedias tähelepanu leidnud. Näiteks kolm aastat tagasi sulges Islandil purskama hakanud vulkaan peaaegu nädalaks suure osa Euroopa lennuliiklusest, mis leidis meedias samuti väga laialdast vastukaja. Mitu Euroopa lennuettevõtjat on pankrotistunud, seisnud või seismas maksejõuetuse äärel. Näiteid määruse kohaldamisalasse

⁵ Valge raamat: Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas. Euroopa Komisjoni teatis KOM(2011) 144 lõplik. Brüssel, 28.3.2011.

⁶ KOM(2011) 898 lõplik (viide 4)

⁷ Euroopa 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. Euroopa Komisjoni teatis KOM(2011) 174 lõplik. Brüssel, 11.4.2011.

⁸ Euroopa Parlamendi raporti projekt (2011/2150(INI)). Transpordi- ja turismikomisjon. Euroopa Parlamendi resolutsiooni ettepanek lennureisijatele kehtivate õiguste tõhususe ja rakendamise kohta. 24.11.2011.

⁹ Euroopa Komisjoni ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus 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. KOM(2013) 130 lõplik. Brüssel, 13.3.2013.

kuuluvatest juhtumitest võib leida ka Eesti enda rahuksliku lennuettevõtja Estonian Air praktikast, kus lennud on hilinevad, ära jäetud või veab lennufirma reisijaid lendamise asemel sihtkohta hoopis bussiga.¹⁰ Just sellistel juhtudel peaks reisijatel olema abi määrusest nr 261/2004, mis annab reisijatele mitmeid õigusi saada lennuettevõtjalt hüvitisi ja abi.

Võttes arvesse Euroopa Komisjoni poolt kehtiva lennureisijate õiguskaitsevahendeid puudutava regulatsiooni suhtes tehtud kriitikat ning elulisi juhtumeid, kus regulatsioonide puudused on ilmsiks tulnud, on magistritöö koostamisel lähtunud eeldusest, et määrus nr 261/2004 tänasel kujul ei täida täielikult selle vastuvõtmisel silmas peetud eesmärke. Antud väite paikapidavuse kontrollimiseks analüüsin seonduvalt määruse nr 261/2004 rakendamisega praktikas tõusetunud probleeme viidatud määruses sätestatud õiguskaitsevahendite ning nendega seonduvate valdkondade kaupa.

Pärast määruse nr 261/2004 regulatsiooni üldise iseloomustuse andmist käsitlen määruse põhisisuks olevaid lennureisijatele ette nähtud õiguskaitsevahendeid, mis jagunevad (1.) õiguseks hüvitisele ja hoolitsusele ning (2.) õiguseks tagasimaksmisele või teekonna muutmisele. Õigus hüvitisele ja hoolitsusele jaguneb seejuures omakorda juhtumiteks, mis puudutavad (1.) lennu tühistamist või sellelt mahajätmist ning (2.) pikaajalist hilinemist ja lennurajaga seotud viivitust. Õiguskaitsevahendeid puudutavale analüüsile järgnevalt käsitlen sellega seotud laiemat küsimust lennuettevõtjate finantsvõimekuse arvestamisest määruse nr 261/2004 objektiks olevate õiguskaitsevahendite vastuvõtmisel ning lennuettevõtjate ja kolmandate isikute vastutuse jagunemist.

Magistritöö põhiküsimustele vastamiseks on esmalt hinnatud, kuivõrd on tegemist puudustega õigusnormis, s.t kas on tegemist õigusliku probleemiga või tuleneb regulatsiooni nõrk efektiivsus ja vähene kasutamine pigem vajakajäämistest õigusnormi rakendamisel. Probleemide lahendamiseks on töö pakutud välja ka võimalikke lahendusvariante.

Töös uuritakse võrdlevalt Euroopa Liidus kehtivat lennureisijate õigusi reguleerivaid õigusakte, kõrvutatakse neid läbivalt Euroopa Komisjoni ettepaneku ja määruse nr 261/2004 muudatustega.

Töö eesmärk on muuhulgas formuleerida ettepanekuid regulatsiooni täiustamiseks Euroopa Liidu tasandil.

¹⁰ K. Sein K, A. Värvi. Lennureisija õigus saada hüvitist. Euroopa Liidu lennureisijate õiguste määrus. – Juridica, 2013, nr 2, lk 107-117.

Magistritöö esimeses peatükis tuuakse ülevaade EL-s lennureisijate õiguskaitsevahendeid reguleerivatest õigusaktidest, et piiritleda seeläbi magistritöö kitsam uurimisvaldkond lennureisijate õiguseid käsitlevas õigusruumis. Seejärel antakse samas peatükis ka ülevaade uurimisobjektiks oleva määruse nr 261/2004 olemusest, sisust ja kohaldamisalast, et kirjeldada asjakohast taustsüsteemi mõistmaks magistritöö järgmises peatükis käsitlemisele tulevaid üksikprobleeme. Magistritöö teises ja kolmandas peatükis käsitletakse määruse nr 261/2004 rakendamisega seonduvaid üksikprobleeme lähtudes käesolevas sissejuhatuses ülalpool kirjeldatud määruse nr 261/2004 sisulisest struktuurist.

Magistritöös on kasutatud andmekogumismeetodit vajalikke lähteandmete saamiseks, ajaloolist meetodit EL õigusaktide regulatiivsete eesmärkide ja õiguslike lahenduste analüüsimisel ning lisaks on uuritud Eesti ja Euroopa Kohtu praktikat, et leida kinnitust hüpoteesidele.

Magistritöö analüüsi tulemused on esitatud kirjaliku teksti läbi. Töök vajaliku materjali kogumiseks on valitud kombineeritud meetod, kuna seeläbi sai kvantitatiivsete meetoditega kontrollida ka kvalitatiivselt esitatud hüpoteese ning kvantitatiivsete meetodite kasutamisel saadud tulemused võimaldasid hinnata sisuliste teooriate paikapidavust.

1. MÄÄRUSEGA NR 261/2004 SEONDUVAD ÜLDKÜSIMUSED

1.1. EL-s lennureisijate õiguskaitsevahendeid käsitlevad õigusaktid

Alljärgnevalt antakse lühiülevaate EL-s kehtivatest lennureisijate õiguskaitsevahendite seisukohalt asjasse puutuvate õigusaktide sisust. Peatüki eesmärgiks on selgitada magistritöö lugeja jaoks lennureisijate õiguskaitsevahendeid puudutavat taustsüsteemi ning piiritleda see osa õigusruumist, mis on käesoleva magistritöö objektiks.

Rahvusvahelise õiguse normidest reguleerib lennureisijate õiguskaitsevahenditesse puutuvat 28.05.1999 Montrealis koostatud konventsioon rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise kohta (edaspidi Montreali konventsioon).¹¹ Eesti Vabariik ratifitseeris nimetatud konventsiooni 15.03.2003 jõustunud rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni ratifitseerimise seadusega.¹² Montreali konventsiooni alusel lahendatakse isikukahju ja pagasiga seotud hüvitusnõudeid.

Euroopa Liidu õiguses õnnetusjuhtumi puhul lennuettevõtja vastutust reguleeriva määruse (EÜ) nr 2027/97 (edaspidi määrus nr 2027/97) Montreali konventsioonis tooduga kooskõlla viimiseks on vastu võetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 889/2002 (edaspidi määrus nr 889/2002)¹³.

Lennureisijate õiguste kaitseks on EL-s võetud vastu 2004. aasta Euroopa Parlamendi ja nõukogu (EÜ) määrus nr 261/2004 (edaspidi määrus nr 261/2004)¹⁴, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antavad hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91.

¹¹ Rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon (Montreali konventsioon). – EÜT L 194, 18.07.2001, lk 38; ELT eriväljaanne 07/05, lk 492-502.

¹² Rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni ratifitseerimise seadus - RT II 2003, 7, 24.

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. mai 2002.a määrus (EÜ) nr 889/2002, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta õnnetusjuhtumi puhul – ELT L 140, 30.5.2002, lk 2-5.

¹⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruar 2004.a määrus (EÜ) nr 261/2004 (viide 1).

Puudega ja liikumispuudega isikute õiguste kohta lennureisi puhul kehtib Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1107/2006 (edaspidi määrus nr 1107/2006).¹⁵ Nimetatud määrus sätestab puudega ja liikumispuudega isikute lennureisidega seonduva diskrimineerimiskeelu ning sellega seonduvad õiguskaitsevahendid.

Lisaks eelnevatele puudutab lennureisijate õigusi osaliselt ka EL direktiiv 90/314/EMÜ (edaspidi pakettreisidirektiiv).¹⁶

Edasine magistritöö keskendub üksnes määrusele nr 261/2004, milles on reguleeritud ühtsed nõuded hüvitise ja abi osutamise kohta lennu tühistamise, pika-ajalise hilinemise ja lennureisist mahajätmise korral.

1.2. Määruse nr 261/2004 ülevaade ja kohaldamisala

1.2.1. Määruse nr 261/2004 sisu ja seotud valdkonnad

1.2.1.1. Eesmärk

Määrus nr 261/2004 jõustus 2005. aasta veebruaris ning sellega kehtestati abi ja hüvitise minimaalne tase juhtudel, kui reisijad jäetakse lennureisist maha, kui nende lend hilineb pikka aega või kui lend tühistatakse.

Määruse nr 261/2004 põhjendustest 3 ja 4 tuleneb, et kuna lennureisist maha jäetud reisijate arv ning nende reisijate arv, keda mõjutavad lendude ilma ette teatamata tühistamised või pikaajalised hilinemised, on liiga suur, siis on määruse eesmärk reisijate kaitstuse standardite karmistamine ja reisijate õiguste suurendamine. Lennust mahajätmise, lennu tühistamise ja pikaajalise hilinemise eest ettenähtud rahalise hüvitise suurus ulatub lennu pikkusest sõltuvalt 250–600 euroni (määruse nr 261/2004 art 7 lg 1). Lisaks on eraldiseivaks oluliseks eemärgiks lennureisijate teavitamine neile saadaolevatest õiguskaitsevahenditest, kuna pahatihti ei ole reisijad oma õigustest teadlikud ega oska seetõttu neile ka tugineda. Ka Tarbijakaitseamet on korduvalt rõhutanud vajadust, et lennureisijad oma õiguste eest aktiivselt seisaksid.¹⁷

¹⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. juuli 2006. a määrus (EÜ) nr 1107/2006, puudega ja liikumispuudega isikute õiguste kohta lennureisi puhul – ELT L 204, 26.7.2006, lk 1-9.

¹⁶ Euroopa Nõukogu 13.06.1990. a direktiiv 90/314/EMÜ reisipakettide, puhkusepakettide ja ekskursioonipakettide kohta. – ELT L 158, 23.06.1990, lk 59-64.

¹⁷ Vt nt Internetis ilmunud ERR uudised ja Tarbija24 22. jaanuari 2013 meediaväljaande artiklid: Amet: lennureisijad peavad oma õiguste osas ka ise aktiivsed olema. Arvutivõrgus kättesaadav:

1.2.1.2. Õiguskaitsevahendid

Määrus nr 261/2004 kehtestab ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta (määruse nr 261/2004 artiklid 7-9 ja 14). Vastavalt määrusele nr 261/2004 peavad lennuettevõtjad sõltuvalt reisi katkestusega seotud asjaoludest:

- a. pakkuma reisijatele hoolitsust (näiteks sööki, suupisteid, helistamisvõimalust ja hotellimajutust) tulenevalt määruse artiklist 9;
- b. pakkuma teekonna muutmise ja tagasimakse võimalust tulenevalt määruse artiklist 8;
- c. maksuma sõltuvalt lennu pikkusest kuni 600 euro suuruse kindlasummalise hüvitise ühe reisija kohta tulenevalt määruse artiklist 7.

Lennuettevõtja ei ole kohustatud maksuma rahalist hüvitist, kui ta tõendab, et lennu hilinemise või tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud (määruse art 5 lg 3). Siiski peab lennuettevõtja ka erakorraliste asjaolude korral täitma hoolitsemis- ja abistamiskohustusi, sest määrus nr 261/2004 ei sätesta lennuettevõtja vastutusest vabanemist hoolitsemis- ja abistamiskohustuse täitmisest erakorraliste asjaolude korral. Lisaks sellele on määrusega nr 261/2004 ette nähtud, et liikmesriigid loovad kõnealuse määruse nõuetekohase kohaldamise tagamiseks riiklikud täitevasutused (määruse art 16 lg 1).

Määrusega 261/2004 kehtestatud õiguste kaitse eeldab, et reisija näitaks üles omapoolset hoolsust kohustuste täitmisel. Nii on reisija kohustatud end õigeaegselt lennule registreerima, tal peab olema asjaomasele lennule kinnitatud broneering jne.

1.2.1.3. Teavitamiskohustus

Reisijaid tuleb määruse nr 261/2004 järgi eelnevalt teavitada sellest, milline lennuettevõtja teenindab lendu. Lennuettevõtja peab tagama, et registreerimislauas oleks selgesti loetav ja reisijatele hästi nähtavalt paigutatud teadaande, mille kohaselt on neil võimalik saada registreerimislauast või lähteväravast dokument nende õiguste, eelkõige makstava hüvitise ja osutatava abi kohta.

<http://uudised.err.ee/index.php?06270861> ja <http://www.tarbija24.ee/1111854/amet-lennureisijad-peavad-oma-õiguste-est-aktiivselt-seisma/>

Probleemi tekkimisel tuleb tarbijal ühendust võtta selle lennufirma töötaja või esindajaga, kes osutab tarbijale lennuteenust (märgitud lennupiletile). Lennufirma volitatud esindajal on kohustus jagada teavet tarbijaõiguste kohta.

Ehkki teavitamiskohustus on oluliseks osaks määruse nr 261/2004 regulatsioonist, ei kuulu see magistritöö uurimisobjekti hulka, kuna erinevalt õiguskaitsevahenditega seonduvast on suur osa teavitamiskohustusega seotud probleemidest sotsiaalsed, mitte õiguslikku, laadi.

1.2.1.4. Vaidluste lahendamine

Lennureisija õiguste rikkumisel tuleb reisijal esmalt vedajale esitada viivitamatult kirjalik kaebus. Kaebuse esitamisel vedajale saab kasutada selleks spetsiaalselt välja töötatud vormi.¹⁸ Kui vedaja vastus tarbijat ei rahulda, siis võib ta järgnevalt pöörduda kaebuse lahendamiseks Eestis tarbijakaebuste komisjoni või kohtusse.

Tulenevalt määruse nr 261/2004 artiklist 16 määrab iga liikmesriik asutuse, kes vastutab nimetatud määruse rakendamise eest oma territooriumil asuvatest lennujaamadest väljuvate lendude ja kolmandast riigist sellistesse lennujaamadesse saabuvate lendude puhul. Määrusest nr 261/2004 tulenevate reisijate õiguste kaitse rakendumise tagab Eestis lennundusseaduse § 58 kohaselt Tarbijakaitseamet. Vajadusel võtab Tarbijakaitseamet kasutusele vajalikud meetmed reisijate õiguste kaitsmise tagamiseks (lennundusseaduse § 58⁴).

Tarbijakaitseameti peadirektoril või tema poolt volitatud ametiisikul on lennundusseaduse § 60³ lõigete 1¹ ja 2¹ kohaselt õigus teha lennuettevõtjale ettekirjutus reisijatele hüvitise maksmise ja abi osutamise nõude kohta ning ettekirjutuse täitmata jätmise korral kohaldada sunniraha. Seejuures on Tarbijakaitseametil õigus kasutada ettekirjutuse tegemise ja sunniraha kohaldamise võimalust mitte üksnes tarbijate kollektiivsete huvide kaitseks, vaid ka individuaalvaidlustes.¹⁹

Tuginedes tarbijakaitseaduse § 37 lg-le 3, kui Tarbijakaitseameti komisjoni otsusega ei nõustuta ja seda ei täideta, võivad vaidlevad pooled pöörduda sama vaidluse läbivaatamiseks maakohtusse. Sama paragrahvi lõike 4 kohaselt, on komisjoni otsuse täitmata jätmise korral Tarbijakaitseametil õigus tarbija nõusolekul pöörduda tarbija esindajana sama vaidluse

¹⁸ EL-i kaebuse vorm lennureisijatele (eesti keeles). Arvutivõrgus kättesaadav: http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/air/doc/complain_form/eu_complaint_form_et.pdf

¹⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. mai 1998.a direktiiv 98/27/EÜ tarbijate huve kaitsvate ettekirjutuste kohta – ELT L 166, 11.06.1998, lk 51-55.

läbivaatamiseks maakohtusse, kui vaidlus on oluline seaduse või muu õigusakti kohaldamise ja tarbijate üldise huvi seisukohalt.

Kuna vaidluste lahendamisega seonduvad probleemid tulenevad vähemat osaliselt asjaolust, et liikmesriikide siseriiklik õigusruum on selles osas erinev, eeldaks antud teema käsitlemine mahukat võrdlevat analüüsi. Pidades aga silmas magistritöö lubatavat mahtu, eeldaks see eraldi töö kirjutamist, mistõttu ei kuulu vaidluste lahendamise seonduv käesoleva magistritöö uurimisobjekti hulka.

1.2.1.5. Puutumus Montreali konventsiooniga

Määruses nr 261/2004 sätestatud õigusi ei tohi segamini ajada Montréal'i konventsioonist tulenevate õigustega. Montreali konventsiooni kohaldatakse inimeste, pagasi või lasti rahvusvahelisele veole, mida teostatakse õhusõidukiga tasu eest, samuti kohaldatakse seda lennuettevõtja teostatavale tasuta õhuveole (art 1 lg 1). Montreali konventsiooni artiklis 17 määratletakse vedaja vastutus ja kahju hüvitamise ulatus. Montreali konventsioon hõlmab ainult varalist kahju. Mittevaralise kahju agu valu, stress, kannatused hüvitamist konventsioon ette ei näe.

Eeltoodu tähendab, et Montreali konventsioonis käsitletakse individuaalset kahjutasu, mis määratakse sõltuvalt reisija konkreetsest olukorrast kindlaks igal üksikjuhul eraldi. Määruses nr 261/2004 on aga sätestatud hoolitsemise ja abi andmisega ning fikseeritud summas hüvitise maksimisega seotud standardõigused, mida kohaldatakse kõikide reisijate suhtes, sõltumata nende konkreetsest olukorrast.²⁰

1.2.1.6. Kohaldamisest Eesti kontekstis

Eesti kontekstis tuleb veel märkida, et ilmselt on palju reisijaid lennureisi soetanud turismifirma kaudu (pakettreisileping). Seega neil lepinguline õigussuhe lennundusettevõtjaga puudub. Samas kohaldub määrus ka olukorras, kus reisijaveolepingu on sõlminud turismifirma ja lennundusettevõtja, seega on määruse alusel kaitstud ka nende reisijate õigused, kes reisivad turismifirma vahendusel (vt määruse kohaldamisala kohta allpool p 2.2.). Lisaks on reisijatel täiendav kahjutasu nõudeõigus turismifirma vastu tulenevalt nende omavahelisest lepingust VÕS § 877 lg 2 alusel. Muuhulgas võib reisija nõuda mittevaralise

²⁰ KOM(2013) 130 lõplik (viide 9).

kahju eest mõistlikku hüvitist kasutult kulutatud puhkuseaja eest. Tarbija peab aga arvestama sellega, et kui lennu tegelik vedaja vastutus on piiratud rahvusvaheliste konventsioonide alusel, siis võib turismifirma sellele tugineda VÕS § 877 lg 3 alusel.

Siinkohal tuleb täpsustada, et Eestis registreeritud reisikorraldajatel on turismiseadusest tulenev kohustus deponeerida Tarbijakaitseameti juures täiendav tagatissumma, mille kasutamise üle reisi ärajäämise korral on pädev otsustama Tarbijakaitseamet (turismiseaduse § 15). Turismiseaduse § 6 sätestab tegevusalad, millest lähtudes on turismiseaduse § 15 lg 3 p-des 1-5 kehtestatud vastavad piisava tagatise nõuded.²¹ Nimetatud summa ei pruugi praktikas aga olla piisav kompenseerimaks kõikide turismifirma klientide kulutusi.

Võlaõigusseaduse § 879 lg 1 kohaselt on nii turismifirmal kui ka reisijal õigus reisileping üles öelda, kui reisiteenuse osutamine muutub võimatuks või oluliselt raskendatuks või ohtlikuks vääramatu jõu tõttu. Reisiteenuse osutamise võimatuks, raskendatuks või ohtlikuks muutumise all tuleb mõelda olukordi, kus reisi ei saa objektiivsetel põhjustel plaanipäraselt läbi viia (näiteks maavärin) või kui reisikorraldaja ei suuda reisi vältel kindlustada reisija turvalisust.

Lepingu ülesütlemise korral edasised vastastikused kohustused lõpevad. Reisifirma kaotab õiguse reisisasule, kuid võib samas nõuda hüvitist juba osutatud või reisi lõpetamiseks veel osutatavate teenuste eest (VÕS § 898 lg 2). Samuti tuleks sellisel juhul reisijal ja reisifirmal kanda tagasireisi kulud võrdsetes osades (VÕS § 898 lg 3).

1.2.1.7. Euroopa Komisjoni hinnangust määruse nr 261/2004 mõjule

Euroopa Komisjoni 13.03.2013 avalikustatud memorandum (edaspidi MEMO)²² kohaselt, on tänu uutele eeskirjadele lennundussektori käitumine märkimisväärselt muutunud.

²¹ Tulenevalt turismiseaduse § 15 lg 3 peab reisiettevõtja tagatis olema piisav käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud kohustuste täitmiseks. Lähtuvalt käesoleva seaduse §-s 6 sätestatud tegevusaladest peab tagatis olema § 6 lõike 1: 1) punktis 2 nimetatud tegevusala puhul vähemalt 3 protsenti reisiettevõtja planeeritavast aastasest pakettreiside kogumüügist, kuid mitte vähem kui 1300 eurot;

2) punktides 3 ja 5 nimetatud tegevusalade puhul vähemalt 7 protsenti reisiettevõtja planeeritavast aastasest pakettreiside kogumüügist, kuid mitte vähem kui 32 000 eurot;

3) punktis 4 nimetatud tegevusala puhul vähemalt 7 protsenti reisiettevõtja planeeritavast aastasest pakettreiside kogumüügist, kuid mitte vähem kui 13 000 eurot;

4) punktis 6 nimetatud tegevusala puhul vähemalt 3 protsenti reisiettevõtja planeeritavast aastasest pakettreiside kogumüügist, kuid mitte vähem kui 13 000 eurot;

5) punktis 7 nimetatud tegevusala puhul vähemalt 1 protsenti reisiettevõtja planeeritavast aastasest pakettreiside kogumüügist, kuid mitte vähem kui 13 000 eurot.

²² Euroopa Komisjoni MEMO. Lennureisijate õiguste muutmine – korduma kippuvad küsimused. Brüssel, 13.03.2013.a. Arvutivõrgus kättesaadav: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-203_et.htm

Lennuettevõtjad on vähendanud lennureisist mahajätmiste ja lendude ärielistel põhjustel tühistamiste arvu ning tänu sellele põhjustatakse reisijatele ka vähem ebameeldivusi. See kõik tagab reisijate õiglasema kohtlemise. Reisijate õigusi käsitlevaid Euroopa Liidu eeskirju on kaheksa aasta jooksul pärast nende jõustumist üha tulemuslikumalt ja järjekindlamalt rakendatud. Täna on aga jõutud olukorda, kus õigusloomega mitteseotud meetmete, nagu suunised ja vabatahtlikud kokkulepped, kasutamise tulemuslikkuse piir on saavutatud ning õigusakti on vaja muuta, et oleks võimalik saavutada reisijate õiguste kaitse osas soovitud tasemeni jõudmine.

Euroopa Komisjoni sõnul on reisijate seisukohalt põhiprobleemiks asjaolu, et kuigi Euroopa Liidu õigusega tagatakse reisijatele suured õigused, on nende täitmise nõudmine keeruline ning reisijad on pettunud, kui neile tundub, et lennuettevõtjad nende õigusi ei järgi. See hõlmab määruses (EÜ) nr 261/2004 määratletud õigusi ning lisaks ka õigusi seoses Montreali konventsioonis ja määruses nr 2027/97 määratletud kadunud, kahjustatud või hilinenud pagasiga.²³

1.2.2. Määruse nr 261/2004 kohaldamisala

1.2.2.1. Kohaldamise eeldused

Määrus nr 261/2004 on lisaks kõikidele liikmesriikidele otsekohalduv ka Norras ja Islandil. Seda kohaldatakse kõikide Euroopa Liidust algavate lendude puhul sellest sõltumata, millises riigis on registreeritud lendu korraldav lennuettevõtja (määruse art 3 lg 1 p a). Samuti kohaldatakse määrust nr 261/2004 juhul, kui reisija lendab kolmanda riigi, s.t mitteliikmesriigi lennujaamast, Euroopa Liidu liikmesriigi territooriumil asuvasse lennujaama, kui lendu opereeriv lennuettevõtja on ühenduse ettevõtja, eeldusel, et reisija ei ole saanud kompensatsiooni selles kolmandas riigis, kust reis algas (määruse art 3 lg 2 p b).

Alljärgnevalt toon nimekirja näidetest, millal määrus nr 261/2004 kohaldub ja millal mitte, koos eeldustega, mis on konkreetsel juhul täidetud.

Määrus kohaldub järgmistel juhtudel:

²³ Euroopa Komisjoni MEMO (viide 22)

- a. lend Estonian Airiga Tallinnast Berliini – määrus kohaldub, sest täidetud on art 3 lg 1 p-st a tulenev eeldus, s.t reisijad lendavad välja asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi (s.o Eesti) territooriumi lennujaamast;
- b. lend Estonian Airiga Berliinist Tallinnasse - määrus kohaldub, sest täidetud on art 3 lg 1 p-st a tulenev eeldus, s.t reisijad lendavad välja asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi (s.o Saksamaa) territooriumi lennujaamast;
- c. lend Estonian Airiga Tallinnast Moskvasse - määrus kohaldub, sest lennatakse küll kolmanda riigi territooriumil asuvasse lennujaama, kuid täidetud on art 3 lg 1 p-st a tulenev eeldus, s.t reisijad lendavad välja asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi (s.o Saksamaa) territooriumi lennujaamast;
- d. lend Estonian Airiga Moskvast Tallinnasse - määrus kohaldub, sest lennatakse küll välja kolmanda riigi territooriumil asuvast lennujaamast ja ehkki täidetud pole art 3 lg 1 p-st a tulenev eeldus, s.t reisijad lendavad välja asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi (s.o Saksamaa) territooriumi lennujaamast, siis sellisel juhul on täidetud on teine art 3 lg 1 p-st b tulenev alternatiivne eeldus, s.t asjaomast lendu opereeriv lennuettevõtja (s.o Estonian Air) on ühenduse lennuettevõtja;
- e. lend Aeroflotiga Tallinnast Moskvasse - määrus kohaldub, sest lennatakse välja asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi (s.o Eesti) territooriumi lennujaamast;
- f. lisaks ei välista ükski määruse säte selle kohaldumist riigisisestele lendudele ning seega on reisijal õigus määruses nimetatud hüvitistele ja abile ka juhul, kui reisija lendab näiteks Estonian Airiga Tallinnast Tartusse või vastupidi.

Määrus ei kohaldu järgmistel juhtudel:

- a. lend Aeroflotiga Moskvast Tallinnasse - määrus ei kohaldu, sest lennatakse küll välja kolmanda riigi territooriumil asuvast lennujaamast ning seega pole täidetud art 3 lg 1 p-st a tulenev eeldus, s.t reisijad ei lenda välja asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumi lennujaamast, vaid kolmanda riigi territooriumil asuvast lennujaamast (s.o Venemaalt). Samuti ei ole täidetud teine art 3 lg 1 p-st b tulenev alternatiivne eeldus, s.t asjaomast lendu opereeriv lennuettevõtja (s.o Aeroflot) ei ole ühenduse lennuettevõtja;

- b. lend Estonian Airiga Moskvast Minskisse - määrus ei kohaldu, sest lennatakse välja kolmanda riigi territooriumil asuvast lennujaamast ning seega pole täidetud art 3 lg 1 p-st a tulenev eeldus, s.t reisijad ei lenda välja asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumi lennujaamast, vaid kolmanda riigi territooriumil asuvast lennujaamast (s.o Venemaalt). Samuti ei ole täidetud teine art 3 lg 1 p-st b tulenev alternatiivne eeldus, s.t asjaomast lendu opereeriv lennuettevõtja (s.o Aeroflot) ei ole ühenduse lennuettevõtja;
- c. lend Aeroflotiga Moskvast Minskisse - määrus ei kohaldu, sest lennatakse välja kolmanda riigi territooriumil asuvast lennujaamast ning seega pole täidetud art 3 lg 1 p-st a tulenev eeldus, s.t reisijad ei lenda välja asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumi lennujaamast, vaid kolmanda riigi territooriumil asuvast lennujaamast (s.o Venemaalt). Samuti ei ole täidetud teine art 3 lg 1 p-st b tulenev alternatiivne eeldus, s.t ei lennata asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumi lennujaama, vaid kolmanda riigi territooriumil asuvasse lennujaama (s.o Ukrainasse).

1.2.2.2. Ühenduse lennuettevõtja mõiste

Määruse nr 261/2004 art 2 p c kohaselt on „ühenduse lennuettevõtja“- lennuettevõtja, kellel on kehtiv lennutegevusluba, mille on välja andnud liikmesriik kooskõlas nõukogu 23. juuli 1992. a määrusega (EMÜ) nr 2407/92 lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta.

Käesolevaks hetkeks on mõiste „ühenduse lennuettevõtja“ saanud uue määratluse seoses, Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008.a. määruse (EÜ) nr 1008/2008 (edaspidi määrus nr 1008/2008)²⁴ kehtestamisega. Nimelt tuginedes määruse nr 1008/2008 art 2 lg-le 11 on „ühenduse lennuettevõtja“ – lennuettevõtja, kellel on kehtiv lennutegevusluba, mille on andnud lennutegevusluba väljaandev pädev asutus vastavalt II peatükile (kõnealus määruses).

Määruse nr 1008/2008 art 3 lg-de 1 ja 2 kohaselt ei ole ühelgi ühenduses asukohta omaval ettevõtjal lubatud vedada õhu kaudu reisijaid, posti ja/või lasti tasu ja/või rendi eest, kui ettevõtjale ei ole antud asjakohast lennutegevusluba. Õigus saada lennutegevusluba on kõigil

²⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1008/2008, 24. september 2008, ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (uuestisõnastamine) – ELT 293,31.10.2008, lk 3-20.

ettevõtjail, kes täidavad määruse nr 1008/2008 II peatükis sätestatud nõuded. Lennutegevusluba väljaandev pädev asutus ei anna lennutegevuslube ega jätka nende kehtivust, kui mõnda nimetatud peatüki nõuet ei täideta.

1.2.2.3. Kohaldumine mitteregulaarlendudele

Tuginedes määruse nr 261/2004 preambulale nr 5, kuna erinevus regulaarsete ja mitteregulaarsete lendude vahel on kadumas, tuleks sellist kaitset lisaks regulaarlendude reisijatele laiendada ka mitteregulaarsete lendude reisijatele, sealhulgas ekskursioonipakettides osalejatele. See tähendab, et määruses nr 261/2004 kehtestatud õigused hüvitisele, abile ja hoolitusele on lisaks liinilendudele tagatud ka tellimuslendude puhul. Regulaarsete lendude mõiste on lahti seletatud määruse nr 1008/2008 art 2 lg-s 16, mille kohaselt „regulaarlennud” on lendude sari, millel on kõik järgmised tunnused:

- a. igale lennule võib igaüks osta üksikkohti ja/või lasti ja/või posti veoteenust kas otse lennuettevõtjalt või tema volitatud esindajatelt;
- b. lennud toimuvad kahe või enama sama punkti vahel kas avaldatud sõiduplaani kohaselt või nii regulaarselt või sageli, et moodustavad ilmse süstemaatilise sarja.

Seega ülejäänud lendude puhul on tegemist mitteregulaarsete lendudega.

Määruse nr 261/2004 artikkel 3 lg 3 sätestab, et määrust ei kohaldata lennuettevõtjate suhtes, kes reisivad tasuta või hinnaalandusega, mis ei ole vahetult või kaudselt avalikkusele kättesaadav. Määrust kohaldatakse siiski reisijate suhtes, kellel on lennuettevõtja või reisikorraldaja poolt pidevate lendajate programmi või muu äriprogrammi alusel väljastatud piletid.

1.2.2.4. Kohaldumine edasi-tagasi reisile

Euroopa Kohus on 2008. a otsuses kohtuasjas C-173/07 *Emirates Airlines vs Diether Schenkel*²⁵ leidnud, et määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a, mille kohaselt kohaldatakse määrust nr 261/2004 reisijate suhtes, kes lendavad välja asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumi lennujaamast, tuleb tõlgendada nii, et see ei ole kohaldatav edasi-tagasi reisile, mille puhul reisijad, kes alguses lendasid välja EÜ

²⁵ EKo 10.07.2008, C-173/07, Emirates Airlines vs Diether Schenkel.

asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumi lennujaamast, saabuvad sellesse lennujaama tagasi kolmanda riigi lennujaamast väljunud lennuga. Selle sätte tõlgendamist ei mõjuta asjaolu, et väljalend ja tagasilend broneeriti ühel ajal.

Kui määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a tähenduses pidada „lendu” edasi-tagasi reisiks, väheneks selle tulemusel määruse alusel reisijatele tagatav tegelik kaitse, mis oleks vastuolus määruse eesmärgiga – tagada reisijate kaitstuse kõrge tase (vt selle kohta 10.01.2006. aasta otsus kohtuasjas C-344/04 *The Queen International Air Transport Association (IATA) ja European Low Fares Airline Association (ELFAA) vs Department for Transport*²⁶. Ühelt poolt näevad määruse nr 261/2004 artikli 4 lõige 1, artikli 5 lõige 1 ja artikli 8 lõige 1 ette erinevate kahjude hüvitamise, mis lennu korral võivad esineda. Samas ei nähta ette, et mõni neist kahjustest võiks ühe ja sama lennu puhul esineda mitu korda. Seetõttu saavad reisijad, kes alguses lendasid välja liikmesriigi lennujaamast, nõuda sellist kaitset ainult üks kord, kui neile on väljalennul ja tagasilennul tekkinud sama kahju. Eeltoodust tulenevalt ei käsitata tarbijate õiguste tõhusamaks kaitseks „lennuna“ määruse tähenduses edasi- ja tagasilendu koos (ühtse tervikuna), vaid mõlemat eraldi. See kehtib ka juhul, kui reisija on broneerinud nii edasi- kui tagasilennu samal ajal.

Lisaks ülaltoodule, tuleb siinkohal juhtida tähelepanu näitlikule olukorrale, kui reisija lendab näiteks Aeroflotiga Tallinnast Moskvasse ja siis sealt ka Aeroflotiga tagasi. Alternatiivne tõlgendus, mille puhul edasi-tagasi lendu vaadeldaks ühtse tervikuna, tekitaks põhjendamatu ebavõrdse kohtlemise nende reisijate vahel, kes on (1.) broneerinud lennu EL-i välisest lennujaamast EL-i lennujaama edasi-tagasi reisina, mis algab EL-i territooriumi asuvast lennujaamast (nt lend Tallinn-Moska ja Moskva-Tallinn) ning nende reisijatepuhul kes on (2.) broneerinud lennu üksnes EL-i välisest lennujaamast EL-i territooriumil asuvasse lennujaama (nt lend Moskva-Tallinn). Puudub põhjendus, miks peaks sellises olukorras edasi-tagasi lennu broneerinud isikud saama tagasilennul määrusest nr 261/2004 tulenevad õiguskaitsevahendid, samas need isikud, kes broneerivad üksnes ühe otsa lennu, seda ei saaks.

1.2.2.5. Tegelikult teenust osutava lennuettevõtja vastutus tegeliku reisija ees

Määruse nr 261/2004 art 3 lg 5 kohaselt kohaldatakse nimetatud määrust mis tahes lennuettevõtja suhtes, kes korraldab art 3 lõigetes 1 ja 2 osutatud reisijatele reise. Kui tegutsev

²⁶ EKo 10.01.2006, C-344/04, *The Queen International Air Transport Association (IATA) ja European Low Fares Airline Association (ELFAA) vs Department for Transport*.

lennuettevõtja, kes ei ole sõlminud reisijaga lepingut, täidab määrusest nr 261/2004 tulenevaid kohustusi, käsitatakse seda ettevõtjat tegutsevana selle isiku nimel, kes on kõnealuse reisijaga lepingu sõlminud. Kui lendu tegelikult käitav lennuettevõtja ei ole sama, kui lepingu sõlminud lennuettevõtja, on reisijal õigus esitada kaebus või kahjunõue vaid lendu tegelikult käitavale lennuettevõtjale. Selline olukord tuleb eelkõige kõne alla koodijagamise lepingu sõlminud puhul²⁷.

Teiselt poolt on määrusest nr 261/2004 tulenevad õigused reisijal, kes tegelikult lendab, mitte isikul, kes ostis pileti. Viimast eeldusel, et need isik, kes ostis pileti, on erinev isikust, kes tegelikult reisib. Viimast näiteks juhul, kui pileti on ostetud reisikorraldaja vahendusel. Samuti juhtumil, kui pileti on tegelikule reisijale ostnud tema tööandja või pileti soetanud tegeliku reisija tööandja reisikorraldaja vahendusel. Kõigil eelpool toodud juhtudel, hoolimata asjaolust, et reisijal endal puudub leping lennuettevõtjaga, on reisijal kui tarbijal õigus lennu teostavalt ettevõtjalt nõuda määrusest nr 261/2004 tulenevaid õigusi.

Riigikohtu tsiviilkolleegium on lahendis tsiviilasjas nr 3-2-1-51-05 punktis 17 öeldud: „Tegelik vedaja on isik, kes ei ole küll lepingulistes suhetes reisijaga, kuid täidab lepingut lepingulise vedaja volituse alusel, s.t täidab lepingulise vedaja eest lepingu kas täielikult või osaliselt. [...] Rahvusvahelistel õhuvedudel teostab tegelik vedaja reeglina nn koodi jagamise lende, kus reisija on sõlminud õhuveolepingu ühe lennuettevõttega, kuid õhuveo teostab kas osaliselt või täielikult teine lennuettevõtte, kes oma meeskonnaga lendu opereerib.”²⁸

Lähtuvalt eeltoodust, kui reisija broneerib edasi-tagasilennu väljapoole Euroopa Liitu, siis kohaldub määrus tagasilennule üksnes juhul, kui tagasilennu tegelik vedaja on ühenduse ettevõtja, s.t ettevõtja, kellele on lennutegevusloa välja andnud EL liikmesriik.

Täiendava näitena, kui ühenduse lennuettevõtja palkab tagasilendu teostama EL välise lennuettevõtja, siis määrus nr 261/2004 sellele lennule ei kohaldu. Sellisel juhul tuleb täiendavalt vaadata määrusega nr 1008/2008 (ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta) kehtestatud nõudeid. Määruse nr 1008/2008 preambula punktist 8 tuleneb, et vältimaks ülemäärast toetumist kolmandas riigis registreeritud õhusõidukite

²⁷ Koodijagamise lepingu puhul on tegemist lepinguga, mis võimaldab mitmel lennuettevõtjal müüa pileteid ühele ja samale lennule oma lennukoodiga.

²⁸ RKTko 3-2-1-51-05 (AS Enimex kassatsioonkaebus Tallinna Ringkonnakohtu tsiviilkolleegiumi 20. 01. 2005. a otsusele Anne Helene Gjelstadi hagi AS Enimex vastu varalise ja moraalse kahju hüvitamiseks).

rentimisele, eelkõige märgrendile²⁹ võtmisele, tuleks seda võimaldada üksnes erakorralises olukorras. Näiteks vastava õhusõiduki puudumise korral ühenduse turul. Samuti tuleks määruse nr 1008/2008 preambula punktist 8 tulenevalt sellised olukorrad ajaliselt rangelt piiritleda ja nende ohutusstandardid peaksid vastama ühenduse ja siseriiklike õigusaktide vastavatele ohutuseeskirjadele.

Eeltoodust tulenevalt on siinkohal reisijate määrusest nr 261/2004 tulenevad õigused seeläbi mõnevõrra ikkagi kaitstud. See tähendab, et ehkki olukorras, kus tagasilendu teostab ühenduse lennuettevõtja poolt palgatud EL väline lennuettevõtja, reisijatel määrusest nr 261/2004 tulenev kaitse puudub, kaitstakse reisijate õiguseid seeläbi, et vastavate olukordade esinemisvõimalusi on piiratud. Ehkki kahjuks pole avaldatud andmeid, millist rahalist mõju avaldaks ühenduse lennuettevõtjatele see, kui laiendada siinkohal määrusest nr 261/2004 tulenevat vastutust ühenduse lennuettevõtjale, kes on plaganud lendu teostama EL välise lennuettevõtja, oleks see reisijate õiguseid silmas pidades märksa enam eesmärki täitev lahendus ja eeldatavalt küsimus, mis leiab määruse nr 261/2004 kohaldamisalaga edasiselt käsitlemist. Hetkel kehtivat lahendust pole võimalik pidada reisijate õiguste vaatenurgast piisavaks.

²⁹ „Märgrendi leping (wet lease agreement)” – on lennuettevõtjatevaheline leping, mille kohaselt lennukit käitatakse rendileandjale väljastatud lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) alusel (määruse nr 1008/2008 art 3 lg 25).

2. MÄÄRUSEST NR 261/2004 TULENEVAD ÕIGUSKAITSEVAHENDID

2.1. Lennureisija õigus hüvitisele ja hoolitsusele lennu tühistamisel või lennureisist mahajätmisel

2.1.1. Lennu tühistamise õiguslik regulatsioon

Lennu tühistamisega on määruse nr 261/2004 art 2 p 1 kohaselt tegemist juhul, kui ära jääb varem kavandatud lend, millele oli broneeritud vähemalt üks koht.

Määruse nr 261/2004 art 5 lg 1 sätestab lennu tühistamise korral alljärgnevad tingimused, mille täitmise puhul on lennureisijal õigus esitada lennuettevõtjale määruse nr 261/2004 alusel nõue. Kui:

- a. lennureisijat ei ole tühistamisest teavitatud vähemalt kaks nädalat enne kavandatud väljumisaega või
- b. lennureisijat on teavitatud tühistamisest vähemalt seitse päeva enne, aga hiljem kui kaks nädalat enne kavandatud väljumisaega ning talle ei ole 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
- c. lennureisijat on teavitatud tühistamisest hiljem, kui seitse päeva enne kavandatud väljumisaega, ning talle ei ole pakutud võimalust teekonda muuta, mis võimaldab lennureisijal välja lennata mitte rohkem kui üks tund enne kavandatud väljumisaega ja jõuda lõppsihtkohta hiljemalt kaks tundi pärast kavandatud saabumisaega,

siis

- a. pakub lennuettevõtja asjaomastele reisijatele abi vastavalt määruse nr 261/2004 art 8 ja
- b. pakub lennuettevõtja asjaomastele reisijatele abi vastavalt määruse nr 261/2004 art 9 lg 1 p-le a) ja lg-le 2 ning teekonna muutmise korral, kui uue lennu mõistlikkuse piires oodatav väljumisaeg on vähemalt järgmisel päeval pärast tühistatud lennu kavandatud väljumisaega, määruse nr 261/2004 art 9 lg 1 p-des b) ja c) määratletud abi ja

- c. on asjaomastel reisijatel õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt määruse nr 261/2004 art 7.

Määruse nr 261/2004 art 5 lg 2 kohaselt, kui reisijat teavitatakse tühistamisest, tutvustatakse talle võimalikke alternatiivseid reisivõimalusi. Lennuettevõtja kohustuse maksta hüvitist vastavalt määruse nr 261/2004 art 7 välistab asjaolu, et tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud (vt käesoleva magistritöö ptk 2.3), mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks tarvidusele võetud kõik vajalikud meetmed (määruse nr 261/2004 art 5 lg 3). Kohustus tõestada, kas ja millal on reisijat teavitatud lennu tühistamisest, lasub lennuettevõtjal (määruse nr 261/2004 art 5 lg 4).

2.1.2. Lennu tühistamise regulatsiooniga seonduv praktika

2.1.2.1. Lennu tühistamisest etteteatamise tähtaeg

Nagu viidatud eelmises peatükis, ei ole lennuettevõtjal määruse nr 261/2004 art 5 lg 1 p c) ap i) kohaselt hüvitise maksmise kohustust, kui lend tühistatakse varem kui 14 päeva enne reisi algust. Seega riskivad lennupiletid pikalt ette ostnud reisijad sellega, et lennuettevõtja tühistab lennu kaks nädalat enne väljumisaega ega ole sel juhul kohustatud neile kompensatsiooni maksuma. Samuti ei paku lennureisist mahajätmise ning lennureisi tühistamise korral lennureisijale õiguskaitset Montreali konventsioon, v.a. juhul kui on tegemist liinilennu käitamisel vedajale ilmsiks tulnud ettenägematute asjaoludega.³⁰ Ka hilisema tühistamise korral võimaldavad määruse nr 261/2004 artikli 5 lg 1 p c) ap-d ii) ja iii) lennuettevõtjal alternatiivseid mõistlikke asenduslende pakkudes hüvitiste maksmist vältida. Muudel juhtudel toob aga lennu tühistamine kaasa määruse nr 261/2004 art 7 sätestatud hüvitise maksmise kohustuse eeldusel, et tühistamine ei olnud põhjustatud erakorralistest asjaoludest.

Seoses eeltooduga tuleb asuda seisukohale, et 14 päeva enne reisi algust lennu tühistamist reisijat teavitada ei ole praktikas piisav aeg, mis võimaldaks reisijal osta uued lennupiletid lisakuludeta. Vastav aeg peaks olema pikem. Näiteks üks kuu enne reisi algust oleks tänast lennundupraktikat arvestades lennureisija vaatenurgast mõistlikuks ja sobivaks lahenduseks. Eriti oluline on määruses nr 261/2004 pikema etteteavitamistähtaja sätestamine lennu tühistamise korral väikese läbilaskevõimega lennujaamade puhul, kus on ka lennuettevõtjate vahel väiksem konkurents, millest tulenevalt on reisijal valida vähesemate lendude vahel.

³⁰ A. Mäll. Lennureisijate õiguste kaitse Euroopa Liidus. Viibivad lennud. – Juridica 2006, nr 9, lk 704.

Seetõttu vääriks kaalumist ka kõnealuste tähtaegade diferentseerimise võimalus lähtuvalt konkreetsest lennujaamast välkuvate endude arvust või muus taolisest näitajast, mille pinnalt saaks teha kaudseid järeldusi lennureisija võimaluse kohta uue pileti hankimiseks.

2.1.2.2. *Lennu tühistamise mõiste seoses tagasipöördunud lennuga*

Euroopa Kohus on 13. oktoobri 2011.a otsuses C-83/10: *Sousa Rodríguez jt*³¹ analüüsinud reisijatele lennu tühistamise eest antavat hüvitist ning mõisteid „tühistamine” ja „lisahüvitis”. Viidatud lahendis pidid hagejad lendama Air France’iga Pariisist Vigosse (Hispaania). Mõni minut pärast plaanipärast väljalendu otsustas piloot lennuki tehnilise probleemi tõttu Pariisi Charles de Gaulle’i lennujaama tagasi pöörduda. Kolmele reisijale pakuti Pariisi Orly lennujaamast järgmisel päeval väljuvat lendu Portosse (Portugal), kust nad jätkasid teekonda Vigosse omal kulul taksoga. Ülejäänud reisijad lennutati samuti järgmisel päeval Vigosse. Kui üks neist välja arvata, siis ei pakutud eelmise päeva lennu reisijatest mitte kellelegi ööbimist Air France’i kulul ja nad ei saanud selle lennufirma poolt mingit abi.

Hagejad nõudsid määruse nr 261/2004 art 7 sätestatud hüvitist kuni 250 eurot inimese kohta. Üks hagejatest nõudis ka Porto lennujaamast taksoga Vigosse sõidu kulude tagasimaksmist. Teine hageja nõudis tagasi oma kulusid Pariisi lennujaamas ostetud söögi eest ja koera hoidmise lisapäeva eest. Eelotsusetaotluse esitanud kohus soovis eelkõige teada, kas kirjeldatud juhtumit saab lugeda lennu tühistamiseks.

Euroopa Kohtu seisukoha järgi selles kohtuasjas peetakse lennu tühistamiseks ka seda, kui lennuk küll väljub, kuid pöördub natukese aja pärast uuesti lähtelennujaama tagasi. Euroopa Kohus leidis, et määruse nr 261/2004 art 2 p-s 1 määratletud mõistet „tühistamine” tuleb tõlgendada nii, et selle all ei peeta silmas ainult seda, kui asjaomane lennuk üldse õhku ei tõuse, vaid see katab ka olukorra, kus lennuk on õhku tõusnud, kuid on seejärel mis tahes põhjusel sunnitud lähtelennujaama tagasi pöörduma, ning kus nimetatud lennuki reisijad viiakse üle teistele lendudele. Kohtu sõnul on siinjuures oluline hinnata iga reisija individuaalset olukorda. Et teha kindlaks, kas lendu võib pidada tühistatuks, ei pruugi kõik algsele lennule broneeritud reisijad olla suunatud ümber teisele lennule, vaid määrav on konkreetse isiku lennuplaani katkemine.

³¹ EKo 13.10.2011, C-83/10, Aurora Sousa Rodríguez, Yago López Sousa, Rodrigo Puga Lueiro, Luis Rodríguez González, María del Mar Pato Barreiro, Manuel López Alonso, Yaiza Pato Rodríguez vs Air France.

Praktikas esineb üsna tihti juhtumeid, kus lennuk suunatakse lennujuhtide poolt tagasi lähtelennujaama (nt tulenevalt ilmastikutingimustest, lennurajaga seonduvast vms) või on sunnitud maanduma mõnes teises lennujaamas (nt tulenevalt lennukiga seonduvatest tehnilistest põhjustest, kütusest vms) kui algselt kavandatud. Kohaldades analoogiat eelnevalt refereeritud Euroopa Kohtu seisukohaga, tuleb asuda seiukohale, et määruse nr 261/2004 art 2 p 1 mõttes peaks ka sellist olukorda käsitlema lennu tühistamisena.

Pidades silmas ülalviidatud kohtulahendis väljendatud seisukohta ning õigusselguse põhimõtet, tuleks määruses nr 261/2004 sätestatud „tühistamise“ mõistet muuta nii, et tühistatud lennuks tuleb lugeda varem kavandatud lendu, millele oli broneeritud vähemalt üks koht, mis jääb ära või mingil muul põhjusel ei jõua konkreetse lennu sihtkohta. Tänapäevane regulatsioon võib oma ebaselge sõnastuse tõttu tekitada olukorra, kus hüvitist saama õigustatud isikud ei pruugi aru saada, et neil on konkreetsel juhul õigus hüvitisele.

On ebamõistlik eeldada, et lennureisijad hoiavad ennast jooksvalt kursis Euroopa Kohtu aktuaalsete seisukohtadega. Samuti on Euroopa Kohtu kõnealune tõlgendus määruse nr 261/2004 art 2 p 1 grammatilisest tõlgendusest oluliselt laiem, mis viitab puudujääkidele vastava normi tänases sõnastuses. Välistatud pole ka muude piiripealsete juhtumite tekkimine, mille puhul on lennuettevõtjad taas huvitatud kohtutee ettevõtmisest lootuses saavutada määruse nr 261/2004 art 2 p 1 kitsamat tõlgendust. Seega on siin tegemist õigusliku probleemiga, mis eeldab määruse nr 261/2004 art 2 p 1 muutmist. Üksnes teavituskampaaniad ei kõrvalda kõnealust kitsaskohta.

2.1.3. Lennureisist mahajätmise õiguslik regulatsioon

Tuginedes määruse nr 261/2004 art 2 p-le j) on lennureisist mahajätmisega tegemist juhul, kui lennuettevõtja keeldub reisijaid lennukiga vedamisest. Selleks peab reisijal olema antud lennule tehtud eelnevalt broneering ning ta peab ilmuma registreerimisele (*check-in*) ettenähtud korras ja ajaks (määruse nr 261/2004 art 3 lg 2 p a). Samuti on tegemist lennureisist mahajätmisega kui lennuettevõtja või reisijakorraldaja on suunanud reisija lennult, millele tal oli broneering, teisele lennule ja seda olenemata põhjusest (määruse nr 261/2004 art 3 lg 2 p b).

Määrus nr 261/2004 ei kohaldu näiteks juhul, kui reisija ei jõua õige ajaks lennukile endast tulenevatel põhjustel, st hilineb registreerimisele või ei saabu üldse lennujaama. Lisaks ei ole määruse nr 261/2004 mõistes tegemist lennureisist mahajätmisega, kui reisijaid

ei võeta lennukile mõistlikel põhjustel, nagu tervis, ohutus, julgeolek, mittetäielikud reisidokumendid (määruse nr 261/2004 art 2 p j).

Hinnanguliselt umbes 10 % reisijatest teeb broneeringu lennule, aga lennule ei tule.³² Seetõttu leiab lennuettevõtete poolt aset teadlik ülebroneerimine. Kuna esineb reisijaid, kes otsustavad mitte lennata, maandavad lennuettevõtjad selliselt oma riske, et lennukid nõ tühjalt ei lendaks. Juhul, kui aga sellises olukorras juhtuvad kõik pileti broneerinud reisijad korraga lennujaama ilmuma sooviga lennata, leiab aset reisijate mahajätmine lennult eelneva pileтите ülebroneerimise tõttu.

Määruse nr 261/2004 art 4 lg 1 sätestab, et kui lennuettevõtja mõistlikkuse piires eeldab, et lennureisist mahajätmine on tõenäoline, pöördub ta kõigepealt vabatahtlike poole ettepanekuga nende broneeringud hüvitise vastu tühistada tingimusel, milles asjaomane reisija ja tegutsev lennuettevõtja kokku lepivad. Vabatahtlike abistatakse vastavalt määruse nr 261/2004 art 8 ning sellist abi antakse lisaks kõnealuses lõikes nimetatud hüvitisele.

Määruse 261/2004 art 4 lg 2 täpsustab, et kui vabatahtlike arv ei ole piisav, et lubada ülejäänud broneeringuga reisijad lennukile, võib lennuettevõtja reisijaid vastu nende tahtmist lennureisist maha jätta. Kui reisijad jäetakse vastu nende tahtmist lennureisist maha, maksab tegutsev lennuettevõtja reisijatele viivitamata hüvitist vastavalt artiklile 7 ning abistab neid vastavalt artiklitele 8 ja 9.

2.1.4. Lennureisist mahajätmise regulatsiooniga seonduv praktika

2.1.4.1. Lennust maha jäetavate reisijate järjekord

Määruse nr 261/2004 art 11 lg1 sätestab, et tegutsevad lennuettevõtjad tagavad kõigepealt sõiduvõimaluse liikumispuudega isikutele ning neid saatvatele isikutele või tunnustatud teenistuskooertele ning saatjateta reisivatele lastele. Määruse nr 261/2004 artikkel 11 on ebaselge, kuna ei ole selge, keda tuleks lennust mahajätmisel eelistada järgmisena pärast eelpool nimetatud isikuid, kui juhtumisi lennukis kõigile kohti ei jagu.

Praktikas jäetakse maha viimasena lennule registreerimiseks ilmunud reisijad, kuid see ei ole alati mõistlik ja õiglane lahendus nende suhtes, kes ilmuvad küll õigeaegselt lennule

³² K. Vaksmaa ettekanne „Lennureisijate õigused Eestis ja Euroopa Liidus“. Avalik loeng. Tartu Ülikooli Õigusteaduskond Tallinnas, 16.04.2013.

registreerimisele, kuid mitte just väga palju varem enne väljalendu. Siin peaks sätestama reegli milliste kriteeriumite alusel toimub sunniviisiline lennust mahajätmine nende isikute puhul, keda pole nimetatud määruse nr 261/2004 tänases redaktsioonis. Näiteks et lennureisist jäetakse üldjuhul maha viimastena lennule pileti ostnud reisijad, sest nemad on tegelikult ostnud nõ olematud kohad lennukisse. Siinkohal peab küll nentima, et maapealse teeninduse töötajad ei oma iga lennuettevõtja lendude puhul ligipääsu müüdüd pileti hindadele, ajale jms-le, mis võib saada takistuseks eelpool toodud võimalikule lahendusvariandile. Samas on selle näol tegemist kõrvaldatava tehnilise takistusega, mis ei saa olla põhjendusel reisijate õiguste kaitsmata jätmisel.

2.1.4.2. Saatjata reisivate laste eestkostjate teavitamine

Kõnealuse teema juures on veel oluline märkida, et saatjata reisivate laste puhul, kui nad siiski mingil põhjusel lennust maha jäetakse, peaks olema lennuettevõtja kohustuseks teavitada lapse eestkostjaid. Vastav säte peaks olema määruses nr 261/2004 eraldi välja toodud, kuna nii juba analüüsitud kui ka allpool analüüsitud Euroopa Kohtu praktika viitab sellele, et kui lennuettevõtja kohustus pole määruse nr 261/2004 tekstis sõnaselgelt esile toodud, suurendab see tõenäosust, et lennuettevõtjad tõlgendavad seda enda suhtes kitsendavalt. Üheks võimaluseks on lisada vastav säte määruse nr 261/2004 artiklisse 11.

2.1.5. Reisijale makstava hüvitise õiguslik regulatsioon

Määruse nr 261/2004 art 7 lg-st 1 tulenevalt, kui hüvitise maksmisel osutatakse nimetatud artiklile, saavad reisijad hüvitist alljärgnevalt:

- a. kuni 250 euro ulatuses kõikide kuni 1500 kmi pikkuste lendude puhul;
- b. kuni 400 euro ulatuses kõikide üle 1500 km pikkuste ühendusesiseste lendude ning kõikide muude 1500-3500 km pikkuste lendude puhul;
- c. kuni 600 euro ulatuses kõikide muude kui p-des a) ja b) nimetatud lendude puhul.

Vahemaa määramisel võetakse aluseks lõppsihtkoht, kuhu reisija jõuab lennureisist mahajätmise või lennu tühistamise tõttu pärast kavandatud aega.

Määruse nr 261/2004 art 7 lg 2 kohaselt võib tegutsev lennuettevõtja vähendada lõikes 1 ettenähtud hüvitist 50% võrra, kui reisijatele pakutakse vastavalt määruse nr 261/2004 art 8

võimalust jõuda sihtkohta asenduslennuga teist marsruuti pidi, nii et saabumisaeg ei ületa algselt broneeritud lennu kavandatud saabumisaega alljärgnevalt:

- a. üle kahe tunni kuni 1500 km pikkuste lendude puhul või
- b. üle kolme tunni kõikide üle 1500 km pikkuste ühendusesiseste lendude puhul ning kõikide muude 1500-3500 km pikkuste lendude puhul või
- c. üle nelja tunni kõikide muude kui punktides a) ja b) nimetatud lendude puhul.

Määruse nr 261/2004 art 7 lg-des 1 ja 2 nimetatud vahemaid mõõdetakse vahemaa mõõtmise suurringjoone meetodil (määruse nr 261/2004 art 7 lg 4). Määruse nr 261/2004 art 7 lg-s 1 osutatud hüvitist makstakse sularahas, elektroonilise pangaülekanadena, pangakorralduse või pangatšekkidenä või kirjalikul kokkuleppel reisijaga reisisäkkides (*voucherid*) ja/või muudes teenustes (määruse nr 261/2004 art 7 lg 3).

2.1.6. Reisijale makstava hüvitise regulatsiooniga seonduv praktika

2.1.6.1. Hüvitise maksmise vahendi ja meetodi otsustamine

Määruse nr 261/2004 art 7 lg 3 ei täpsusta, kuidas toimub lennuettevõtja ja reisija vahel kokkuleppele jõudmine makstava hüvitise vahendi (nt raha või teenused) ja meetodi (nt sularaha või pangaülekanne) osas. Määruse nr 261/2004 kohaselt jääb ebaselgeks, kes otsustab vahendi ja meetodi hüvitise maksmiseks, mis konkreetsel juhul valitakse. Pidades silmas, et kõnealune normistik on kehtestatud reisija õiguste kaitseks, peaks vastava otsuse tegemine olema reisija pädevuses ning vastavalt tuleks nii ka määruse nr 261/2004 art 7 lg-s 3 sätestada. See tähendab, et lennuettevõtja ei saaks sundida reisijat aktsepteerima hüvitisena näiteks nõ kinkekaarti, mis võimaldab tulevikus kasutada sama lennuettevõtja teenuseid. Reisijale peab jääma alati võimalus nõuda hüvitise maksmist rahas. Kuna see, kas hüvitise maksmine toimub sularahas või pangaülekandega, ei põhjusta lennuettevõtjale märkimisväärseid lisakulusid, peaks ka vastava otsuse tegemine jääma reisija teha.

2.1.6.2. Vabatahtlikult lennust mahajäävate reisijate hüvitise suurus

Kahtlust ei ole selles, et lennureisist mahajätmisega on kindlasti tegemist ülebroneerimise korral, kui lennuettevõtja on lennule müünud rohkem pileteid, kui lennukis realselt kohti

on.³³ Nende reisijatega, kes olid ülebroneerimise korral vabatahtlikult nõus lennust maha jääma (määruse nr 261/2004 art 4 lg 2), lepib lennufirma hüvitise ja muud tingimused eraldi kokku ning need hüvitised ei ole piiratud määruses sätestatud summadega. Reisijad peavad igal juhul saama määruse nr 261/2004 art 8 nimetatud võimaluse lennata tasuta oma lõppsihtkohta. Hüvitise nõudmise õigus määruse nr 261/2004 art 7 sätestatud ulatuses tekib määruse nr 261/2004 art 4 lg 3 kohaselt aga ainult neil reisijatel, kes jäeti ülebroneerimise tõttu lennust maha vastu nende tahtmist, ehk juhul, kui ei leidunud piisavalt vabatahtlikke, kes oleksid olnud nõus lennust maha jääma.

Olukorras, kus vabatahtlik mahajäämine lennust tähendab määrusest nr 261/2004 tulenevast standardiseeritud hüvitisest ilma jätmist, tekib küsimus kas reisijad peaksid üldse olema motiveeritud ning kas neil on mõistlik vabatahtlikult lennureisist maha jääda. Siinkohal peetakse silmas, et kui õiglase hüvitise saamine vabatahtliku mahajäämise korral eeldab lennuettevõtjaga eraldi kauplemist, on nende isikute jaoks, kellel pole otseselt kiire ja nad võiks lennust maha jääda, võib olla sotsiaalse stressi vältimiseks lihtsam sellest mitte teada anda. Sellisel juhul jääks see isik ootama lennuettevõtja otsust reisijate sunniviisilise mahajätmise kohta, mis tänases õigusruumis toimub suvaotsuse alusel.

Sotsiaalse stressi all peetakse siinkohal silmas, et vabatahtliku mahajäämise eest hüvitise taotlemine eeldaks lennuettevõtja esindajaga läbirääkimiste pidamist vahetult lennule mineku eelselt ning praktikas võib see toimuda teiste lennureisijate ees. Vabatahtlikult lennust mahajäämiseks valmis olekut väljendanud isikul oleks ebanugav teiste reisijate kuuldes näiteks öelda, et ehkki valmisolek lennust mahajäämiseks on olemas, ei ole hüvitise summa sobiv ning reisija võtab seetõttu oma nõusoleku lennust mahajäämiseks tagasi.

Teiselt poolt tuleb arvestada ka seda, et kuna lennufirmad ei tegutse altruistlikel eesmärkidel, pole nende huviks maksta vabatahtlikult lennust maha jäävale isikule hüvitiseks suuremat summat, kui tuleks maksta sunniviisilise lennust mahajätmise korral.

Olen seisukohal, et tänane regulatsioon ei ole ülaltoodut silmas pidades põhjendatud, kuna normi eesmärgiks on, et need isikud, kellel pole lennuga kiire, võimaldaks lennata neil, kellel on kiire. Mitte aga see, et lennuettevõtjal õnnestub vastutulelike ja heatahtlike reisijate pealt sellises olukorras raha kokku hoida ja nii lennuettevõtte jaoks efektiivsemalt toimides rohkem teenida. Määruse nr 261/2004 kõnealust regulatsiooni tuleks seetõttu muuta nii, et igal juhul on lennuettevõtja kohustatud maksma vabatahtlikult lennust mahajäävale isikule vähemalt

³³ A. Mäll (viide 30).

selle summa, mis saaks sunniviisiliselt lennust mahajäetav reisija ning ülejäänud osas võidakse pidada läbirääkimisi.

Samas, pidades silmas, et sellised ülebroneerimised tulenevad lennufirmade teadlikust otsusest, mis baseerub lootusel, et võib-olla ei ilmu kõik pileti broneerinud isikud lennule, oleks põhjendatud, et vabatahtlikult lennust mahajäävate isikute minimaalsed hüvitised oleks sunniviisiliselt maha jäetavate isikute hüvitistest kõrgemad. Selline regulatsioon tasakaalustaks ühelt poolt lennufirmade küsitaval eetilisel alusel baseeruvat praktikat võtta teadlik risk, et igal moel hoolsalt käitunud ja pileti broneerinud reisija jaoks ei jätku lennukis kohta, ning teiselt poolt reisijate õigusi võimaldades antud olukorras lennata neil, kellel on tõesti kiire.

2.1.6.3. Reisijatele makstava hüvitise seos tekkinud kahjuga

Järgnevalt on asjakohane pöörata tähelepanu määruse nr 261/2004 alusel reisijatele makstava hüvitise olemusele. Määruses nr 261/2004 nimetatud rahalise hüvitise olemus ja suhe muudel õiguslikel alustel, s.t Montreali konventsiooni või riigisiseste reisijaveolepingu reeglite järgi esitatavate kahjunõuetega on olnud vaieldav määruse kehtima hakkamisest saati.³⁴ Täna on Euroopa Kohtu lahendite tulemusel kujunenud seisukoht, et nimetatud rahalise hüvitise näol ei saa rääkida kahjuhüvitise ning sellist rahalist hüvitist saab nõuda sõltumata tegelikult tekkinud kahjust.³⁵

Määruses sätestatud paušaalsete hüvitiste maksmise eesmärgiks on kompenseerida reisijatele lennu ärajäämisest tingitud ebamugavust, sh ajakaotust (määruse nr 261/2004 preambula 11 eestikeelne tõlge räägib siinkohal reisiraskustest).³⁶ Sellise hüvitise maksmise kohustus ei

³⁴ W. Müller-Rostin. Fluggastrechte im internationalen Luftverkehr. – Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 2010/8, lk 396.

³⁵ L. Giesberts, G. Kleve. Ausgleichsansprüche für Fluggäste bei Verspätungen – Offene Auslegungsfragen zur FluggastVO nach dem EuGH-Urteil vom 19. 11. 2009. – Neue Zeitschrift für Verkehr 2010/6, lk 273.

³⁶ EKo 23.10.2012, C-581/10 ja C 629/10, Emeka Nelson, Bill Chinazo Nelson, Brian Cheimezie Nelson vs. Deutsche Lufthansa AG (C-581/10), TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd, International Air Transport Association vs. Civil Aviation Authority, pp 34–36, 51 jj;

EKo 19.11.2009, C-432/07 ja C-402/07, Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon ja Alana Sturgeon vs. Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) ning Stefan Böck ja Cornelia Lepuschitz vs. Air France SA (C-432/07), pp 52 ja 61.

takista aga reisijatel esitamast täiendavat kahju hüvitamise nõuet Montreali konventsioonis või riigisisestes õigusaktides sätestatud tingimustel tuginedes määruse nr 261/2004 art 12.³⁷

Euroopa Kohus leidis 2011.a otsuses C-83/10 *Sousa Rodriguez*³⁸, et määrus nr 261/2004 ei võta reisijatele õigust saada ka lisahüvitist. Viidatud kohtuasjas nõudsid kõik hagejad lisaks määruse nr 261/2004 art 7 toodud hüvitisele ning hoolitsus- ja abistamiskohustuse täitmata jätmise eest Air France'ilt ka hüvitist mittevaralise kahju eest, mida nad väidetavalt kandsid. Eelotsuse taotluse teinud kohus küsis Euroopa Kohtult tõlgendust „lisahüvitise“ mõistele ning kas see hõlmab ka mittevaralist kahju ning kulusid, mida reisija kannab seoses lennufirma suutmatusega täita abistamis- ja hoolitsuskohustust.

Mõiste „lisahüvitis“ sisustamisel pöördus Euroopa Kohus selles kohtuasjas Montreali konventsiooni poole. Kohus sedastas, et lisahüvitise eesmärk on täiendada määruses 261/2004 sätestatud koheseid standardiseeritud meetmeid. Seega võimaldab lisahüvitis maksta reisijatele Montreali konventsiooni ja siseriikliku õigusega paikapandud tingimuste piires kompensatsiooni kantud varalise ja mittevaralise kahju eest nende kogumis.

Montreali konventsiooni valguses järelalus selle pinnalt, et määruse nr 261/2004 art 12 alusel hüvitatav kahju võib olla mitte üksnes varaline, vaid ka mittevaraline. Seevastu ei või siseriiklik kohus mõista sama artikli alusel makstava lisahüvitise lennuettevõtjalt välja määrusest nr 261/2004 tulenevat hüvitist kulude eest, mida reisijad, kelle lend hilines või tühistati, pidid kandma seetõttu, et lennuettevõtja ei täitnud abistamis- ja hoolitsuskohustust. Kuigi reisijal on õigus nende kulude hüvitamist nõuda, ei ole need käsitletavad „lisahüvitise“.

2.1.6.4. Lennureisist mahajätmise mõiste tõlgendamine

Tulenevalt määruse nr 261/2004 ebaselgest ja puudulikust regulatsioonist esineb probleeme ka lennureisist mahajätmise mõiste tõlgendamisega. Nagu eespool mainitud, defineerib mõistet „lennureisist mahajätmine“ määruse nr 261/2004 art 2 p j), mis sisustab seda kui reisijate lennukiga vedamisest keeldumist, kuigi reisija on ilmunud lennule määruse nr 261/2004 art 3 lg-s 2 sätestatud tingimustel, välja arvatud juhul, kui lennureisist mahajätmiseks on mõistlikud põhjused. Selliste mõistlike põhjendustega võib olla tegemist

³⁷ Eko C-581/10 ja C 629/10, Nelson (viide 36).

³⁸ EKo C-83/10, Sousa Rodriguez (viide 31).

näiteks reisija haigestumise, vägivaldseks muutumise või kehtiva isikutunnistuse puudumise korral. Eeltoodud juhtudel võib lennuettevõtja reisija lennust maha jätta, ilma et ta peaks talle rahalist hüvitist maksma.

Praktikas on aga esinenud juhtumeid, mille puhul reisija on jäetud maha ning hüvitis maksmata põhjusel, et reisijal puudusid lennuettevõtja hinnangul reisidokumendid, ehkki tegelikult oli see küsimus õiguslikult vähemalt vaieldav. Näiteks on esinenud juhtum, kus Eesti kodanikud soovisid lennata Rootsist Tai Kuningriiki. Reisijad jäeti lennust maha põhjusel, et väidetavalt ei olnud neil nõutekohast Tai Kuningriigi viisat. Reisijad olid aga lähtunud hiljutisest informatsioonist, et toleks ajahetkeks, kui reisijad nimetatatud sihtkohta lennata tahtsid, kehtis uus viisasüsteem, mille kohaselt sai Tai Kuningriigi viisat taotleda ka Tai Kuningriigi piiril.

Segaduse ja reisijate lennukist mahajätmise põhjuseks oli asjaolu, et Rootsi lennujaama väravatöötajad kasutasid pealemineku läbiviimiseks (*boarding*) vananenud programmi, kus polnud sisseviidud muudatust, et Tais saab viisat taotleda reisijate soovi korral piiri peal. Reisijatele väideti, et nende reisidokumendid ei olnud piisavad, et neid lennukile lasta, kuigi tegelikult see nii ei olnud ning reisijaid ei oleks tohtinud lennust maha jätta. Reisijad nõudsid ka kaebuste menetlemise asutuselt hüvitist, kuid nende kaebus jäeti rahuldamata ning hüvitis väljamõistmata tuginedes määruse nr 261/2004 art 2 p j) alusel põhjusele, et mahajätmise põhjustasid mittetäielikud reisidokumendid.³⁹

Selliste olukordade vastu määrus nr 261/2004 reisijaid ei kaitse, mistõttu on tegemist olulise puudusega saavutamaks lennureisijate efektiivset õiguskaitset kõigiks juhtudeks, mil lennureisist mahajäämine ei tulene lennureisijast endast. Ehkki selliste olukordade põhjustajaks võib olla kolmas isik, antud juhul lennujaama väravatöötajad, oleks põhjendatud, kui ka sellistel juhtumitel laieneks lennureisijatele määruse nr 261/2004 kaitse. Seda esiteks põhjusel, et lennureisija jaoks on keeruline lahendada olukordi, kus lennujaam ning lennuettevõtja püüavad veeretada süüd teineteise kaela pääsemaks vastutusest lennureisija ees. Lennureisija sellisesse olukorda panemine tähendaks, et arvestataval osal juhtudest lennureisija tõenäoliselt üldse loobuks õiguskaitsevahendite rakendamisest tulenevalt mahukast ning ebamäärase perspektiiviga menetlusest.

Teiselt poolt, lennujaama ning lennuettevõtja jaoks, kelle jaoks sellised juhtumid kujutavad ühte osa nende igapäevasest majandustegevusest, on selliste olukordade lahendamine lihtne ja

³⁹ K. Vaksmaa ettekanne (viide 32).

kiire. Seetõttu on põhjendatud täiendada määrust nr 261/2004 selliselt, et kui põhjendamatu lennust mahajätmise toimub lennujaama süü tõttu, kohalduks lennureisijale siiski määruse nr 261/2004 kaitse ning lennureisija ees vastutaks lennuettevõtja. Viimane saaks tekkinud kahju omakorda sisse nõuda lennujaamalt.

2.1.6.5. *Lennureisi tühistamise ja lennust mahajätmise piiritlemine*

Küsimus, millal on tegemist lennureisist mahajätmise ja millal lennu tühistamisega ning ka see, kas samasugust hüvitist peab maksma lennu pikaajalise hilinemise korral, ehkki määrus seda iseenesest ette ei näe, on praktikas samuti tekitanud küsitavusi ja andnud alust mitmeks Euroopa Kohtu lahendiks. See fakt viitab asjaolule, et kehtivas määruses nr 261/2004 on lennust mahajätmise ja lennu tühistamine määratletud ebaselgelt ning määrust nr 261/2004 oleks vaja selles osas täpsustada.

Lennust mahajätmise ei ole Euroopa Kohtu hiljutises 2012. a kohtuasjas *Finnair Oyj vs. Timy Lassooy*⁴⁰ tehtud otsuse kohaselt piiratud ülebroneerimise juhtudega, vaid võib esineda ka muudel, näiteks lennu opereerimisega seotud põhjustel. Määruse nr 261/2004 art 2 p j) ja art 4 lg 3 tuleb tõlgendada nii, et "erakorralised asjaolud", mis ajendavad lennuettevõtjat korraldama ümber oma järgnevad lennud, ei õigusta nende hilisemate lendude puhul „lennureisist mahajätmist“ ega vabasta seda lennuettevõtjat selle määruse nr 261/2004 art 4 lg-st 3 tulenevast hüvitamiskohustusest reisijate osas, kelle ta jätab maha mõnest sellisest pärast nimetatud asjaolude esinemist korraldatud lennust.

Nimetatud lahendis *Finnair Oyj vs Timy Lassooy* tuli Barcelona lennujaama töötajate 28. juulil 2006 toimunud streigi tõttu tühistada Finnairi opereeritav Barcelona–Helsingi regulaarlend väljumisega kell 11.40. Selleks, et selle lennu reisijad ei peaks liiga kaua ootama, otsustas Finnair oma järgnevad lennud ümber korraldada. Niisiis suunati kõnealuse lennu reisijad järgmisel päeval 29. juulil 2006 Helsingisse väljunud lennule ja samal päeval kell 21.40 väljunud, selleks puhuks eraldi korraldatud lennule. Selle ümberkorraldamise tulemusel pidi osa reisijatest, kes olid ostnud pileti 29. juulil 2006 kell 11.40 väljuvale lennule, ootama 30. juulil 2006, et lennata Helsingisse kell 11.40 toimunud regulaarlennuga või selleks eraldi korraldatud, kell 21.40 väljunud lennuga. Samuti toimetati mõned reisijad, kes olid ostnud pileti 30. juulil 2006 kell 11.40 väljuvale lennule ning olid nõuetekohaselt ilmunud lennule registreerimisele – nagu ka T. Lassooy –, Helsingisse samal päeval kell 21.40 väljunud

⁴⁰ EKo 04.10.2012, C-22/11, *Finnair Oyj vs. Timy Lassooy*.

erilennuga. Leides, et Finnair on ta määruse nr 261/2004 art 4 tähenduses põhjendamatult lennureisist maha jätnud, esitas T. Lassooy Helsingi esimese astme kohtule hagi nõudega mõista Finnairilt tema kasuks välja määruse nr 261/2004 art 7 lg 1 p-s b) sätestatud hüvitis (s.o kuni 400 euro ulatuses).

Helsingi esimese astme kohus jättis oma 19. detsembri 2008. aasta otsusega T. Lassooy hagi rahuldamata põhjusel, et nimetatud määruse nr 261/2004 eesmärk on üksnes nendele reisijatele hüvitise maksmine, kes jäetakse lennureisist maha lennu majanduslikel põhjustel toimunud ülemüümise tõttu. Kohus leidis, et nimetatud määruse nr 261/2004 art 4 ei ole käesoleva juhtumi puhul kohaldatav, sest lennuettevõtja korraldas oma lennud ümber Barcelona lennujaamas toimunud streigi tõttu ja seda streiki tuleb käsitleda erakorralise asjaoluna, mille puhul võttis Finnair kõik meetmed, mida temalt võis nõuda.⁴¹

Euroopa Kohus asus aga Helsingi esimese astme kohtust erinevale seisukohale, nimelt et lennuettevõtja peab maksma ka sellistele lennust mahajäetud reisijatele määruse nr 261/2004 art 7 sätestatud hüvitist ning et teda ei vabasta sellisest kohustusest ka see, et varasema lennu ärajäämise tingis vääramatud jõud.⁴²

Samuti on lennust mahajätmisega Euroopa Kohtu hiljutises 2012. a kohtuasjas C-321/11 *Germán Rodríguez Cachafeiro, María de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor vs. Iberia, Líneas Aéreas de España SA*⁴³ antud seisukoha järgi tegemist juhul, kui lennufirma kustutas reisijate teise lennu broneeringu ja jättis nad lennust maha seetõttu, et eeldas ekslikult, et nende algne lend hilineb niipalju, et nad ei jõua õigeaks ajaks teisele lennule.

Hagejad ostsid lennupiletid reisiks A Coruñast (Hispaanias) Santo Domingosse. Pilet hõlmas kahte reisi A Coruña-Madrid ning samal päeval Madrid-Santo Domingo. Reisijad registreerisid pagasi otse lõppsihtkohani ja said kaks pardakaarti kahele järjestikusele lennule. Esimene lend hilines tund ja kakskümmend viis minutit ning esimese lennu hilinemise tõttu tühistati nende pardakaart jätkulennule. Hagejad suunati ümber järgmise päeva lennule ning nad jõudsid sihtkohta 27 tundi hiljem. Hagejatele keelduti aga hüvitise maksmisest, kuna nende lennust mahajätmine ei toimunud lennu ülemüümise tõttu, vaid see oli tingitud

⁴¹ vt samas (viide 40)

⁴² samas (viide 40).

⁴³ EKo 04.10.2012, C-321/11, *Germán Rodríguez Cachafeiro, María de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor vs Iberia, Líneas Aéreas de España SA* .

varasema lennu hilinemisest. Eelotsuse esitanud kohus sooviski teada, millistele olukordadele laieneb mõiste „lennureisist mahajätmine“.

Euroopa Kohus leidis sarnaselt kohtuasjale C-22/11 Finnair, et mõiste „lennureisist mahajätmine“ määruse nr 261/2004 kohaselt on ette nähtud laiemana kui üksnes lennureisist mahajätmine ülemüüdnud lennu korral ning selle mõistega on hõlmatud kõik võimalikud olukorrad, kus lennuettevõtja võib reisija vedamisest keelduda. Lennureisist mahajätmise õigustatud põhjuste hulka kuuluvad tervis, ohutus, julgeolek või mittetäielikud reisidokumendid. Käesolevas kohtuasjas ei jäetud reisijaid maha mitte reisijast tulenevatel põhjustel vaid lennuettevõtjast tulenevatel põhjustel hilinevad lennu tõttu. Seega ei ole lennureisist mahajätmine lennu esimese osa hilinemise tõttu mõistlikult põhjendatav ning reisijatel on õigus määruses nr 261/2004 sätestatud õiguskaitsevahendite kohaldamisele tuginedes määruse nr 261/2004 art 4 lg-le 3.

Selles kohtuasjas reisijad jõudsid küll õigeaks ajaks teise lennu väravasse, kuid nende kohad olid juba uutele reisijatele antud. Sealt tulenevalt hõlmab mõiste "lennureisist mahajätmine" olukorda, kus üheainsa veolepingu raames, mis katab mitut broneeringut vahetult järgnevatele lendudele, millele reisija on ennast samal ajal registreerinud, jätab lennuettevõtja teatavad reisijad lennureisist maha seetõttu, et nende broneeritud lennu esimene osa hilines lennuettevõtjast tulenevatel põhjustel ning viimane eeldas ekslikult, et reisijad ei jõua õigeaegselt teisele lennule.

Tulenevalt eeltoodust peaks määruses nr 261/2004 määratlema lennult mahajätmise mõiste nii, et selle mõistega oleks hõlmatud kõik võimalikud olukorrad, kus lennuettevõtja võib reisija vedamisest keelduda. Lennureisist mahajätmise põhjuste hulka peaks määruse nr 261/2004 muutmisel sätestama, et sinna alla kuuluvad eelkõige ülebroneerimise juhud, aga ka muudest lennuettevõtjast või kolmandast isikust tulenevatest põhjustest ning reisijatest mitte tulenevatel põhjustel toimunud lennureisist maha jätmise (sh lennuettevõtja opereerimisega seotud põhjused). Samuti peaks määrust täiendada, et lennust mahajätmist nimetatud põhjustel ei mõjuta asjaolu, et eeltoodud põhjused olid põhjustatud erakorraliste asjaolude esinemise tõttu.

Eeltoodu on kooskõlas ka määruse nr 261/2004 järgneva regulatsiooniga, s.t mahajätmise korral on Euroopa Liidu lennureisijate määruse nr 261/2004 art 3 lg 2 kohaselt hüvitisnõude tekkimiseks vajalik, et esineks üks kahest järgmisest asjaolust:

- a. reisijal on kinnitatud broneering asjaomasele lennule ning ta ilmub registreerimisele sätestatud korras ning ajaks, mille lennuettevõtja, reisikorraldaja või volitatud reisiagent on kirjalikult (sealhulgas elektrooniliselt) ette teatanud, või kui aega ei ole märgitud, siis mitte hiljem kui 45 minutit enne teatavaks tehtud väljumisaega; või
- b. lennuettevõtja või reisikorraldaja on suunanud reisija lennult, mille jaoks tal oli broneering, teisele lennule, olenemata põhjusest.

Kuigi lennust mahajätmise korral on hüvitise saamise esmaseks eelduseks, et reisijal oleks broneering asjaomasele lennule ning, et ta kas ilmub õigeaegselt registreerimisele (*check-in'i*), juhul, kui reisijale on ümbersuunamisest õigeaegselt teada antud, siis ei pea reisija ilmuma hüvitise saamiseks lennule registreerimisele. Määruse nr 261/2004 art 8 lg 1 p a) kohaselt võib reisija valida ka kogu piletiraha tagasimaksmise, s.t ei pea nõustuma ümbersuunamisega. Lennu tühistamise korral ei ole vajalik, et täidetud oleks eeltoodud eeldused.

Uue plaanitava muudatusena on Euroopa Komisjoni 13.3.2013 ettepanekus reisile mitteilmumise korral rakendatav poliitika osaliselt keelustatud. Ettepanekus kinnitatakse, et edasi-tagasi pileti ostnud reisijat ei või jätta maha tagasi reisi alguspunkti suunduvat lennult põhjendusega, et ta ei kasutanud väljalennuks ostetud piletit. Siiski ei piirata kõnealuse keeluga lennuettevõtjate õigust kehtestada konkreetseid eeskirju ühe ja sama lennureisi piletite kasutamiskorraga kohta.

Siinkohal jagan Euroopa Komisjoni seisukohta otsustada reisile mitteilmumise korral rakendatava poliitika osalise keelustamise kasuks seetõttu, et vastasel korral väheneb lennuettevõtjate huvi müüa vahemaandumisega lende odavamalt kui otselende, mis aga omakorda kahjustab konkurentsi (ettepaneku art 1 lg 3 p b, muudetud määruse nr 261/2004 art 4 lg 4).

2.1.7. Lennu tühistamise või lennureisist mahajätmisega kaasneva hoolitsuskohustuse õiguslik regulatsioon

Määruse nr 261/2004 art 9 lg-st 1 tulenevalt, kui osutatakse nimetatud artiklile, pakutakse reisijatele tasuta järgmist.

- a. ooteajaga võrreldes piisav söök;

- b. hotellimajutus (kui tuleb oodata üks või mitu ööd või kui reisija peab ootama kavandatust kauem);
- c. transport lennujaama ja majutuskoha (hotell või muu) vahel.

Lisaks sätestab määruse nr 261/2004 art 9 lg 2, et reisijatele võimaldatakse tasuta kaks telefonikõnet, teleksi- või faksiteadet või elektronkirja. Nimetatud artikli kohaldamisel pöörab tegutsev lennuettevõtja erilist tähelepanu liikumispuudega isikute vajadustele ning nende saatjatele ning saatjateta reisivate laste vajadustele (art 9 lg 3).

2.1.8. Lennu tühistamise või lennureisist mahajätmisega kaasneva hoolitsuskohustuse regulatsiooniga seonduv praktika

2.1.8.1. Sidevahendite kasutamise õigus

Tuleb nentida, et määruse nr 261/2004 art 9 lg 2, mis puudutab lennureisijatele sidevahendite kasutamise võimaldamise kohustust, on praktikas sellisel kujul selgelt aegunud ja võib jätta oma eesmärgi täitmata.

Telefonikõnede mõõtmine arvuga on esiteks ebanõistlik ning teiseks on telefonikõne enda definitsioon vaidlusi tekitav. Telefonikõnede limiit tuleks sätestada selliselt, et lennureisijal on õigus teatud perioodi (nt ühe ööpäeva) jooksul teha telefonikõnesid ettenähtud mahus, mida mõõdetakse minutites. Seda tulenevalt asjaolust, et ühel isikul võib olla tarvilik teha oma asjade ümberkorraldamiseks mitmeid lühikesi kõnesid, teine lennureisija soovib aga näiteks teha ühe pikema kõne. Puudub mõistlik põhjus sellises olukorras esimese isiku ebavõrdseks kohtlemiseks. Samuti tuleks sätestada, millise aja jooksul peab lennuettevõtja võimaldama isikul nimetatud õiguse kasutamist, kuna praegune regulatsioon on selles osas ebaselge. On ilmne, et sellises olukorras peab telefonikõnede võimaldamine toimuma võimalikult kiiresti, et lennureisija saaks kiirete ümberkorralduste abil vältida võimalikke edasisi kahjusid.

Elektronkirjade saatmise võimalus tuleks asendada Internetti ühendatud arvuti kasutamise võimalusega, kuna tänapäeval on Internetis ka muid tehnilisi vahendeid, läbi mille inimesed igapäevaselt ühendust peavad. Näiteks võib siin nimetada Facebooki ja sellele analoogsed suhtlusportaalid ning Skype ja sellele analoogsed sõnumivahetuskeskkonnad. Regulatsioon kasutusõiguse osas peaks olema analoogne telefoni kasutamise võimalusega, st e-kirjade arvu põhiselt süsteemilt mindaks üle arvukasutamise aja põhisele süsteemile

Sealjuures on nimetatud meetmed proportsionaalsed oma eesmärgi saavutamiseks ega ole liialt koormavad lennuettevõtjale. Seda põhjusel, et praktikas hakkaks lennuettevõtjad ostma nimetatud teenust lennujaamadelt, mitte et iga lennuettevõtja peab igas lennujaamas, kuhu ta lende korraldab, hoidma kümneid telefone ja arvuteid tagamaks määruse nr 261/2004 art 9 lg 2 sätestatud kohustuse täitmise.

2.1.8.2. Lennuettevõtjate vastutuse piiramine seoses majutuse võimaldamisega

Järgmiseks oluliseks aspektiks, millele tuleks määruse nr 261/2004 muutmisel tähelepanu osutada, on reisijatele pakutava hüvitise seonduvalt asjaolu, et lennureisijate õigusi käsitlevate kehtivate õigusaktidega ei piirata hetkel õigust hoolitsusele, mis puudutab määruse nr 261/2004 art 9 lg 1 p-s b) sätestatud hotellimajutust. Lisaks on mis tahes hoolitsus (sealhulgas majutuse pakkumine) õhustranspordi puhul tingimusteta ning seda tuleb võimaldada isegi erakorralistel asjaoludel. Viimaste esinemise tõendamiskohustus on alati vedajal.

Ettepaneku kohaselt täiendatakse määruses nr 261/2004 kehtestatud pakutava hoolitsuskohustuse tingimusi ja vähendatakse seeläbi lennuettevõtja vastutust alljärgnevalt. Määruse nr 261/2004 artiklit 9 täiendatakse lõikega 4: „Kui tegutsev lennuettevõtja suudab tõendada, et lend tühistati või hilines või et sõiduplaani muudeti erakorraliste asjaolude tõttu ning et tühistamist, hilinemist või sõiduplaanimuudatust ei oleks suudetud vältida isegi mõistlike meetmete võtmise korral, võib ta piirata lõike 1 punkti b) kohaselt pakutava majutuse kogumaksumust 100 eurole ühe öö ja reisija kohta ja majutuse maksimumpikkust kolmele ööle. Kui tegutsev lennuettevõtja otsustab kohaldada seda piirangut, annab ta lisaks artiklis 14 sätestatud pidevale teavitamiskohustusele reisijatele siiski teavet olemasolevate majutusvõimaluste kohta pärast kõnealust kolme ööd.“

Määruse nr 261/2004 artiklit 9 täiendatakse lõikega 5 järgnevalt: „Kohustust pakkuda majutust lõike 1 punkti b) alusel ei kohaldata, kui asjaomane lend on kuni 250 km pikk ja kui kava kohaselt käitab seda õhusõiduk, kus on maksimaalselt 80 reisijakohta, v.a ümberistumisega lennu korral. Kui tegutsev lennuettevõtja otsustab kohaldada kõnealust vabastust, jagab ta reisijatele ikkagi teavet olemasolevate majutusvõimaluste kohta.“

Määruse nr 261/2004 artiklit 9 täiendatakse 6 lõikega järgnevalt: „Kui reisija, kes on oma lennureisi lähtelennujaamas, otsustab artikli 8 lõike 1 punkti a kohase hüvitise kasuks või

valib artikli 8 lõike 1 punkti c kohase võimaluse muuta teekonda hilisemal kuupäeval, ei ole tal enam muid õigusi artikli 9 lõike 1 kohasele hoolitsusele seoses asjakohase lennuga.”

Ettepanekus esitatud sellekohased määruse muudatused on mõistlikud ning tagavad ühelt poolt reisijate kaitse ning teiselt poolt on proportsionaalsed lennuettevõtjate suhtes. Reisijatel on võimalik sellises olukorras 3 ööpäeva jooksul leida alternatiivne lahendus, kuidas oma reisi jätkata, mida ette võtta ning samas on neil vähemasti aega kohaneda uue ja ootamatu olukorraga.

Samas tagatakse, et lennuettevõtja ei peaks kandma vastutust asjaolude eest, mille üle tal tegelik kontroll puudub ja milliste olukordade tekkimist ei saa lennuettevõtja omapoolsete meetmete tarvidusele võtmisega ära hoida või vältida. Samuti on lennuettevõtjate suhtes õiglane, et kui reisija on teinud oma valiku ja otsustanud siis kas hüvitise või teekonna muutmise kasuks, ei ole tal enam õigust hoolitsusele seoses asjakohase lennuga. Vastasel korral võiks reisijad seda valikut hakata omakasu eesmärgil ära kasutama. Nimelt valides selle variandi eesmärgiga nt pikendada oma puhkuse reisi paari päeva võrra oodates samal ajal oma uut väljalendu, põhjustades sellega lennuettevõtjale üleliigseid kulusid (eelkõige tehtud kulutused majutusele). See ei oleks aga määruse eesmärgiga kooskõlas, mille mõte on pakkuda hoolitsust reisijatele, kelle reis on mitte nendest tuleneval põhjusel katkenud ning kellel ei ole võimalik koheselt oma reisi jätkata.

2.1.8.3. Lennuettevõtja esindaja kohalviibimise tagamine

Käesoleva alapeatüki kokkuvõtteks on täiendavalt oluline rõhutada, et nagu tagasimaksmise või teekonna muutmise korral, peaksid riiklikud täitevasutused tagama, et vedajad valmistuvad asjakohaselt reiside katkemiseks, luues tõhusaid süsteeme reisijate abistamiseks ja hoolitsuskohustuse nõuete täitmiseks kohapeal – s.t lennuettevõtja esindajad peaksid olema terminalides alati kohal või esindatud, olenemata juhtumi toimumisajast.

Kui lennuettevõtja seisukohalt pole otstarbekas või on liialt kulukas lennuettevõtja esindajat kohapeal hoida probleemide tekkimisel nende kiireks lahendamiseks, siis tuleks sätestada selle esindatuse nõude nii, et piisab ka maapealse lennujaama teenindaja olemasolust, kellele on antud vajalikud volitused lennuettevõtjat esindada. Samas, peaks need volitused olema piisavad, et volitatud isikutel oleks vajalik pädevus lennuettevõtja eest otsuseid teha, kasvõi eelnevalt lihtsalt kooskõlastades need lennuettevõtjaga iga juhtumi puhul eraldi.

Eelnimetatu tagamist ei ole ettepaneku kohaselt määruses nr 261/2004 reguleeritud, kuid selle vajalikkust ei tohi alahinnata, sest vastasel juhul võib määrus sätestada reisijate kaitseks palju õigusi, aga kui nendest osa saamine või nõudmine kohapeal toimunud olukorras osutub väga keerukaks, ei täida määrus nr 261/2004 oma eesmärki, s.o tagada reisijate õiguste kõrgendatud kaitse igas olukorras.

2.2. Lennureisija õigus hüvitisele ja hoolitsusele lennu pikaajalise hilinemise ja lennurajaga seotud viivituse korral

2.2.1. Lennu pikaajalise hilinemise õiguslik regulatsioon

Hilinemine on juhtum, kui lend väljub algselt kavandatud väljumisajast hiljem. Mitte igasuguse lühikese (nt 45 minutilise) hilisemase lennu väljumise puhul ei saa siin rääkida hilinemisest määruse nr 261/2004 valguses. Seda üksnes alates sellest hetkest, kui lend hilineb kaks tundi või rohkem. Edasine olukord sõltub juba sellest, kui pikk vastav lend on (mõõdetakse kilomeetrites).

Määrus nr 261/2004 art 6 lg 1 sätestab, et kui lennuettevõtja näeb mõistlikkuse piires ette, et lennu kavandatud väljumisaeg hilineb: a) kaks tundi või rohkem kuni 1500 km pikkuste lendude puhul; või b) kolm tundi või rohkem kõikide üle 1500 km pikkuste lendude puhul; või c) neli tundi või rohkem kõikide muude kui punktides a) ja b) nimetatud lendude puhul, siis pakub tegutsev lennuettevõtja reisijatele:

- a. määruse nr 261/2004 art 9 lg 1 p-s a) ja lg-s 2 määratletud abi ning
- b. määruse nr 261/2004 art 9 lg 1 p-des b) ja c) määratletud abi, kui mõistlikkuse piires eeldatav väljumisaeg on vähemalt varem väljakuulutatud väljumisajale järgneval päeval ning
- c. määruse nr 261/2004 art 8 lg 1 p-s a) osutatud abi, kui lend hilineb vähemalt viis tundi.

Igal juhul antakse abi iga vahemaa jaoks eespool sätestatud ajavahemike jooksul (määruse nr 261/2004 art 6 lg 2).

2.2.2. Lennu pikaajalise hilinemise korral hüvitisele ja hoolitsusele kehtiva õigusega seonduv praktika

2.2.2.1. Hoolitsuse ja abi mõistete eristamine

Siinkohal on asjakohane tuua kõigepealt esile terminoloogiline probleem praegu kehtivas määruses nr 261/2004. Määruse nr 261/2004 valguses räägitakse vaheldumisi mõistetest „õigus abile“ ja „õigus hoolitsusele“. Määruse muutmisel tuleks selgelt ja täpselt määratleda, millal on tegemist abiga ja millal hoolitusega, et vähendada reisijate jaoks tekkida võivat segadust. Näiteks võib kaebuse esitamisel sellest tulenevalt tekkida probleeme ja valesti mõistmisi, mille eest kompensatsiooni nõutakse. Ilmselt on seadusandjad üldjoontes näinud seda ette nii, et määruse nr 261/2004 art 8 puhul on tegemist hoolitsusega (hotellimajutus, söök, transport jm) ning art 9 puhul abiga (piletiraha tagasimaksmine, reisi teekonna muutmise jm). Samas ilmneb määruse nr 261/2004 sätete sõnastusest, et eestikeelses tõlkes räägitakse vahel ka nii määruse nr 261/2004 art 8 kui ka art 9 puhul abist (vt nt art 6 lg 1 p-d i) ja iii).

2.2.2.2. Lennu tühistamise ja hilinemise eristamine

Järgnevalt, kui lugeda terminoloogiliselt täpselt määruse nr 261/2004 sõnastust, ilmneb, et lennu tühistamisel ja hilinemisel on erinev õiguslik tagajärg. Lennu hilinemise korral pole määruse nr 261/2004 kohaselt hüvitist ette nähtud, reisijal on vaid õigus hoolitsusele ja abile. Nähtuvalt ülaltoodust on hetkel kehtiva määruse nr 261/2004 järgi on reisijatel praegu sõltuvalt lennu pikkusest õigus saada vaid hoolitsust ja seda 2-, 3- või 4-tunnise hilinemise korral (määruse nr 261/2004 art 6 lg 1).

Tuginedes autori enda kogemusele, on praktikas esinenud olukordi, kus lennuettevõtjad on tõlgendanud määrust nr 261/2004 sõna-sõnalt ja enda kasuks ning käsitlenud seeläbi mõnel juhul tegelikkuses tühistatud lende hilinenud lendudena, et vältida hüvitise maksmist. Kuigi reisija seisukohast, kui tegemist on pikaajalise hilinemisega, ei ole vahet, kas lennuettevõtja nimetab seda tühistamiseks või hilinemiseks, sest aeg on reisijatel juba kaduma läinud ning neile on mõlemal juhul ühtemoodi ebamugavusi põhjustatud.

Nagu eespool mainitud, lennu hilinemine 3 tundi ja rohkem määruse nr 261/2004 teksti kohaselt iseenesest hüvitise nõudmise õigust ei anna. Seeläbi võiski antud regulatsioon praktikas tuua kaasa olukordi, kus lennuettevõtja klassifitseeris lennu tühistamise ümber

pikaajaliseks hilinemiseks eesmärgiga vältida hüvitise maksmise kohustust. Samuti on Euroopa Komisjon oma 2007. a teatises nentunud, et on esinenud olukordi, kus lennuettevõtjad on lükanud lende edasi 48 tunni võrra, käsitades neid kui hilinevad lende, kui tegelikkuses lend tühistati tehniliste probleemide tõttu ning püütakse vältida reisijate võimalikke hüvitiste maksmise nõudeid⁴⁴.

Euroopa Kohus on lahendites *Sturgeon* ja *Nelson*⁴⁵ asunud siiski seisukohale, et pikaajaline hilinemine, s.t olukord, kus reisija jõuab oma sihtpunkti kolm tundi või veelgi enam hiljem, tuleb hüvitise saamise osas võrdsustada lennu tühistamisega ning anda sellistel juhtudel reisijatele õigus määruse nr 261/2004 art 7 sätestatud rahalistele hüvitistele. Hüvitise andmise õigust pikaajalise hilinemise korral põhjendab Euroopa Kohus ühelt poolt määruse eesmärgi – reisijate õiguste kaitse parandamise – ja teiselt poolt Euroopa Liidu õigusest tuleneva võrdse kohtlemise põhimõttega. Kuna tühistamise või pikaajalise hilinemisega lennureisijatele tekitatud kahju on analoogne, s.t seisneb eelkõige ajakaotuses, ei ole Euroopa Kohtu arvates õigustatud hilinevad ja tühistatud lendude reisijate erinev kohtlemine.

Ettepanekus on üksikasjalikult sätestatud, et määrusele nr 261/2004 lisatakse sätted, milles käsitletakse õigust saada hüvitist lennu pikaajalise hilinemise korral kooskõlas Euroopa Kohtu otsusega liidetud kohtuasjades C-402/07 ja C-432/07 (*Sturgeon*)⁴⁶ (muudetud määruse nr 261/2004 preambula 11).

Hilisemalt Euroopa Kohtule esitatud küsimustega soovisid Saksamaa ja Ühendkuningriigi kohtud alljärgnevat kohtuasjades C-581/10 ja C-629/10 *Nelson*⁴⁷ teada, kas kohus kinnitab *Sturgeon* (C-402/07) kohtuotsuses võetud seisukohta, mille kohaselt võib hilinevad lendude reisijaid võrdsustada tühistatud lendude reisijatega ning sealt tulenevalt võivad nad tugineda õigusele saada hüvitist, mis on ette nähtud määruse nr 261/2004 art 7, kui nad hilinevad lennu tõttu kaotavad aega kolm tundi või rohkem.

Euroopa Kohtu 23. oktoobril 2012.a otsuses C-581/10 ja C-629/10 *Nelson*⁴⁸ oli esimeses kohtuasjas (C-581/10) on menetluse pooleks E. Nelson, kes nõudis Lufthansalt hüvitist 24

⁴⁴ Euroopa Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile ja nõukogule vastavalt määruse (EÜ) nr 261/2004 artiklile 17 kõnealuse määruse (millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta) toimimise ja selle tulemuste kohta. KOM(2007) 168 lõplik. Brüssel, 04.04.2007.

⁴⁵ EKo C-581/10 ja C-629/10 *Nelson*, EKo C-432/07 ja C-402/07 *Sturgeon* (viide 36).

⁴⁶ samas (viide 36).

⁴⁷ samas (viide 36).

⁴⁸ samas (viide 35).

tundi hilinenud lennu eest. Teises kohtuasjas (C-629/10) pöördusid TUI Travel, British Airways, easyJet Airline ning International Air Transport Association (Rahvusvaheline Lennutranspordi Assotsiatsioon - IATA) Ühendkuningriigi kohtusse pärast seda, kui Civil Aviation Authority (tsiviillennundusamet) oli keeldunud rahuldumast nende taotlust anda kinnitus, et ta ei pane neile kohustust maksta hilinenud lendude reisijatele hüvitist.

Eelotsuse taotlustes soovitakse sisuliselt kinnitust Euroopa Kohtu otsusele Sturgeon, milles kohus leidis, et määruse nr 261/2004 artiklis 7 sätestatud õigust hüvitisele võib laiendada ka hilinemisega seotud juhtumitele, kuigi määrus näeb sellise õiguse ette vaid tühistatud lendude puhul. Täiendavalt aga sooviti veel teada, kas kohtu selline tõlgendus on kooskõlas Montreali konventsiooniga, mis reguleerib kahju hüvitamist lendude hilinemise korral.

Euroopa Kohus kinnitas oma 23. oktoobri 2012.a lahendis esmalt eelnevat kohtupraktikat, mille kohaselt on pikaajaliselt hilinenud lendude reisijatel õigus saada hüvitist võrdsetel alustel ära jäänud lendude reisijatega. Kohus on seisukohal, et reisijaid, kelle lend tühistatakse, ja need, kelle lend hilineb, tuleb käsitada määruses nr 261/2004 ette nähtud hüvitise saamise õiguse seisukohalt sarnases olukorras olevatena, kuna need reisijad kannatavad analoogset ebamugavust, kaotades aega kolm või enam tundi võrreldes oma lennu algselt kavandatud saabumisajaga. Kohus selgitas ka täiendavalt, et hüvitist ei maksta juhul, kui lennuettevõtja on võimeline tõendama, et pikaajaline hilinemine on tingitud asjaoludest, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed, ehk asjaoludest, mis väljuvad lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt.

Lisaks leidis Euroopa Kohus, et määruses nr 261/2004 käsitletud ebamugavust, mille tõttu makstakse reisijatele hüvitist, ei saa käsitleda kui „hilinemisest tulenevat kahju“ Montreali konventsiooni mõistes. Seetõttu ei ole Euroopa Kohtu seisukoht ja määrus nr 261/2004 vastuolus Montreali konventsiooniga, kuivõrd need reguleerivad erinevaid olukordi ja täiendavad teineteist. Kohus leidis veel, et rikutud ei ole õiguskindluse põhimõtet, kuna Euroopa Kohtu tõlgendus ei eira seadusandja tahet ning alates Sturgeon kohtuotsusest on kõigil osapooltel võimalik teada nende õiguste ja kohustuste ulatust. Lisaks on kohtu tõlgendus kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega, kuna on sobiv määruse eesmärkide tagamiseks.

Euroopa Kohtu kõnealuses otsuses esitatud lähenemisviisi eesmärgiks on heastada kahju, mis seisneb reisijate jaoks kaotatud ajas, mida pöördumatu iseloomu tõttu saab korvata vaid hüvitisega, Seetõttu tuleb Euroopa Kohtuga nõustuda, et reisijad, kelle lend tühistatakse, ja

need, kelle lend hilineb, saavad kaotatud aja näol analoogset kahju, ning määruse nr 261/2004 art 7 ette nähtud hüvitise saamise õiguse kohaldamise eesmärgil on nende olukorrad sarnased. Seega oleks võrdse kohtlemise põhimõttega vastuolus, kui neid reisijaid koheldaks erinevalt. Samuti tuleb selline lähenemine lugeda kooskõlas olevaks nii proportsionaalsuse kui õiguskindluse põhimõttega.

2.2.2.3. Hoolitsuskohustuse tekkimise eelduseks olev ajavahemik

Euroopa Komisjon on 13.03.3.2013 oma MEMO-s toonitanud, et hilinemise korral tuleb anda reisijatele ootamise ajal kõigepealt selget teavet, nende eest tuleb hoolitseda ning neile tuleb anda abi.⁴⁹ Seetõttu tõhustatakse ettepanekuga lisaks eespool kirjeldatud uutele teavitamisnõuetele ka reisijate õigusi seoses hoolitsuse ja abiga, mida osutatakse pärast kahetunnist hilinemist alati, sõltumata lennu pikkusest (muudetud määruse nr 261/2004 art 6 lg 1).

Seega ettepanekuga täpsustatakse hoolitsuskohustuse täitmise kohta käivaid sätteid nii lennu hilinemise, tühistamise või lennureisist mahajätmise korral. Tuleb asuda seisukohale, et kui praegu sõltub hoolitsusõiguse tekkimiseks nõutav ajavahemik lennu pikkusest (kaks, kolm või neli tundi), siis põhjendatud ja mõistlik oleks kehtestada kõikide lendude jaoks üks ajavahemik kaks tundi (ettepaneku art 1 lg 5; muudetud määruse nr 261/2004 art 6 lg 1 p i). See muudatus tagab reisijate võrdsema kohtlemise, sest puudub mõistlik põhjendus miks peaks sellises olukorras olema eelistatud reisijad, kelle eesootav lend on pikem, See tähendab, et põhjendatud on teha abi osutamine sõltuvaks lennu hilinemise kestvusest, mitte eesootava lennu pikkusest.

2.2.2.4. Hilinemise kestus hüvitise maksmise eeldusena

Veel muudetakse ettepanekuga reisijate õigust saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist kooskõlas määruse nr 261/2004 artikliga 7 (muudetud määruse nr 261/2004 art 6 lg 2). Lennujaama jääma sunnitud reisijate peamine eesmärk on jõuda kiiresti koju või muusse soovitud sihtkohta. Seetõttu võetakse arvesse Euroopa Kohtu seisukohta rahalise hüvitamise kohta, kuid ühtlasi määratakse kindlaks hüvitatava hilinemisaja pikkus järgnevalt.

⁴⁹ Euroopa Komisjoni MEMO (viide 22).

Kõigi ELi siseste lendude ja lühikeste, kuni 3500 km pikkuste rahvusvaheliste lendude korral hakatakse ettepaneku kohaselt maksma hüvitist juhul, kui lend hilineb 5, ülejäänud rahvusvaheliste lendude puhul on selleks 9 tundi, kui lend on lühem kui 6000 km, ja 12 tundi, kui lend on pikem kui 6000 km.

Muudatuse eesmärgiks on anda lennuettevõtjatele probleemi lahendamiseks piisavalt aega ning julgustada neid lendu ette võtma, mitte seda lihtsalt tühistama. Kolmest tunnist enamasti ei piisa varuosade või asenduslennuki kohale lennutamiseks, eriti kui tegemist on tehnilise veaga lennuettevõtja baasist kaugel asuvas lennujaamas. Praegu kehtivate sätete kohaselt kaldutakse eelistama lendude tühistamist, kuna probleemi ei ole võimalik lühikese aja jooksul lahendada, mis tekitab reisijatele lõppkokkuvõttes rohkem kahju.⁵⁰

Siinkohal tuleb nõustuda Euroopa Komisjoni ettepanekus väljapakutud muudatusega pikendada ajavahemikku, mille möödumisel tekib hilinemise eest õigus hüvitise saamisele, kõikide EL-i siseste lennureiside puhul kolmelt tunnilt viiele tunnile selleks, et vältida tühistatud lendude arvu suurenemist, mis on reisija seisukohalt üldjuhul ebamugavam (ettepaneku p 3.3.1.1.).

Kui ELi-siseste lendude puhul on kavas kohaldada üht ja sama ajavahemikku, siis kolmandatesse riikidesse suunduvate ja sealt saabuvate lennureiside puhul nõustun Euroopa Komisjoni seisukohaga, et on mõistlik, kui asjaomase ajavahemiku pikkus hakkab sõltuma lennureisi pikkusest, et võtta arvesse lennuettevõtjate praktilisi probleeme, mis tekivad siis, kui hilinemise põhjus tuleb kõrvaldada kodubaasist kaugel asuvas lennujaamas (vt ettepaneku p 3.3.2 ja muudetud määruse nr 261/2004 art 6 lg 2).

2.2.2.5. *Lennuplaani muutmine*

Antud hetkel ei ole määrusest nr 261/2004 tulenevalt selge, kas reisijal, kelle lennuplaani on muudetud, on samad õigused kui reisijal, kelle lend hilineb või tühistatakse. Uue, reisijaid täiendavalt kaitsva tingimusena, plaanitakse määrusesse nr 261/2004 sisse viia regulatsioon lennuplaani muutmise kohta. Ettepanekus kinnitatakse, et kui lennuettevõtja teatab lennuplaani muutmisest vähem kui kaks nädalat enne algselt kavandatud väljumisaega, on reisijal samad võrdsed õigused, mis lennu hilinemise korral (ettepaneku art 1 lg 5; muudetud määruse nr 261/2004 art 6).

⁵⁰ samas (viide 22)

Kuna lennuplaani muutmisega tuleb tänasel päeval reisijatel üha rohkem kokku puutuda, on eeltoodud muudatus hädavajalik ja põhjendatud. Sealjuures muudetud määruse nr 261/2004 art 6 ei kehtesta reisijale õigusi olukorras, kus lennuplaani muudetakse selliselt, et lend tõstetakse varasemaks algselt kavandatud väljalennu ajast. Eeltoodust tulenevalt ei kaitse sellisel juhul ka muudetud määrus nr 261/2004 reisijaid ning siinkohal tuleks ka sellise olukorra puhul reisijate õigus hüvitisele tagada.

2.2.3. Lennurajaga seotud pikaajalise viivituse regulatsiooniga seonduv praktika

Euroopa Komisjon on oma 2011. a teatises selgitanud, et kõiki transpordiliike käsitlevates õigusaktides on sätestatud minimaalne hoolitsus, mida tuleb pakkuda koha peal, kui hilinemine ületab kindlaksmääratud ajalimiiti pärast kavandatud väljumisaega. Hoolitsus sõltub pikaajalisest hilinemisest või reisi tühistamisest ja sellele järgnevast marsruudi muutmisest tingitud ooteajast. See peab olema proportsionaalne, mõistlik ja kohandatud reisi katkemise asjaoludele, reisijate vajadustele ning asjaomasele transpordiliigile. Hoolitsust tuleb pakkuda nii terminalis kui ka pardal (nt karastusjooke ja eineid võib olla piiratud koguses, kuid neid tuleb pakkuda lennukipardal lennurajaga seotud viivituste korral, eelkõige haavatavatele reisijatele; alati tuleb tagada tualettruumide kasutamise võimalus ja asjakohaste soojendavate/jahutavate kliimaseadmete olemasolu).⁵¹

Hoolitsust tuleb pakkuda nii terminalis kui ka pardal, kehtiv määrus nr 261/2004 seda aga sõnaselgelt ei sätesta ning viidatud määrust võiks praegu tõlgendada nii, et hoolitsuskohustuse täitmise all on silmas peetud hilinemist, mille puhul reisijad ootavad lennuki väljumist terminalis.

Kehtivaid abistamissätteid kohaldavad lennuettevõtjad praegu ilma sõnaselge kohustuse olemasoluta olukorras, kus reisijad viibivad juba lennuki pardal, mitte enam terminalis. Seda tulenevalt määruse nr 261/2004 art 6 lg-st 1, mis sätestab, et kui lennuettevõtja näeb mõistlikkuse piires ette, et lennu kavandatud väljumisaeg hilineb, pakub lennuettevõtja reisijatele hoolitsust.

Täiendavalt antakse muudetud määruse nr 261/2004 kohaselt reisijatele ka õigus kasutada õhukonditsioneeri, tualetti, saada arstiabi ning joogivett, kui lennurajaga seotud viivitus on pikem kui üks tund (muudetud määruse nr 261/2004 art 6 lg 5). Lisaks sellele kehtestatakse

⁵¹ KOM(2011) 898 lõplik (viide 4).

reisijale õigus lennust loobuda, mille kohaselt võib reisija pikaajalise ootamise järel paluda luba lennukist väljuda ning oma lennureis katkestada.

Ettepanekus on selgelt sätestatud reisijate õigused juhul, kui õhusõiduk hilineb lennurajaga seotud põhjustel, eelkõige õigus lahkuda pärast 5 tunni möödumist õhusõiduki pardalt, katkestada oma lennureis (ettepaneku art 1 lg 5; muudetud määruse nr 261/2004 art 6 lg 5). Põhimõtteliselt on selline olukord sarnane lennu hilinemisega ning ka nimetatud juhul peaks reisijatel olema õigus piletiraha tagasimaksmisele või teekonna muutmisele nagu seda sätestab määruse nr 261/2004 art 6 lg 1 p iii).

Eelpool toodud muudatuste osas tuleb võtta pigem seisukoht, et need ei täida antud juhul määruse nr 261/2004 eesmärki tagada reisijate õiguste kõrgendatud kaitse. Nõustuda saab ettepanekuga, et sätestada määruses nr 261/2004 selgesõnaliselt kohustus pakkuda hoolitsust nii terminalis kui ka pardal. Teiselt poolt tuleb nentida, et alati tuleks reisijatele tagada joogivett, arstiabi, tualettruumide kasutamise võimalus ja asjakohaste soojendavate/jahutavate kliimaseadmete olemasolu, mitte seda kõike alles pärast tundi aega kestnud lennurajaga seotud viivitust nagu sätestab muudetud määruse nr 261/2004 art 6 lg 5.

2.2.4. Ümberistumisega lendude hilinemisega seonduv praktika

Käesoleval hetkel ei ole määruses nr 261/2004 selgelt määratletud õigused saada abi ja hüvitist olukorras, kus reisija jääb ümberistumisega lennult maha eelneva lennu hilinemise tõttu.

Tänases õigusruumis tuleks reisijatel eelistada mitme teineteisele järgneva lennu puhul koostööd omavate lennufirmade teenuseid. Kui sihtkohta ei ole võimalik lennata otselennuga, peab kasutama mitut lendu. Sellisel juhul võib tekkida probleeme, kui esimene lend hilineb ja reisija ei jõua järgmisele lennule. Kui võimalik, oleks ümberistumistega reiseid puhul parim, kui lennupilet müüakse reisi alguspunktist reisi lõpp-punkti ühtse piletinä. Siis vastutab lennufirma reisija kohalejõudmise eest reisi lõpp-punkti. Eeltoodu on aga võimalik siis, kui tegemist on mitme lennu puhul ühe lennufirmaga või on nende kahe või enama lennufirma vahel koostööleping.⁵²

⁵² Tarbijakaitseameti 2008.a meediaväljaande artikkel „Millele pöörata tähelepanu reisikindlustuse sõlmimisel ja lennupiletite ostmisel.“ Arvutivõrgus kättesaadav:

http://www.tarbijakaitseamet.ee/public/kindlustuse_artikke_juuni_2008.pdf

Ülaltoodu illustreerimiseks tuuakse järgnevalt näide koostööd omavate lennufirmade ja koostööd mitteomavate lennufirmade juhtumitest, kõigepealt esmanimetatu. Reisija lendab Tallinnast Stockholmi lennufirmaga Estonian Air, Stockholmist edasi Islandile aga lennufirmaga SAS. Kuna Estonian Air kuulub SAS-ile, müüdi ühtne pilet Tallinnast Islandile. Kui Tallinn-Stockholm reis viibib ja ei jõuta Stockholmist järgmisele lennule, siis toimetab lennufirma reisija oma kuludega järgmise võimaliku lennuga Islandile.

Määruse 261/2004 kohaselt oleks lennuettevõtja Estonian Air olnud kohustatud lennu hilinemise korral reisijate eest hoolitsema ning toimetama nad esimesel võimalusel sihtkohta (Islandile). Täiendavat hüvitist poleks Estonian Air kohustatud maksma. Kui sihtkohta viibimine oleks olnud põhjustatud lennu tühistamisest, oleks lennuettevõtjal kohustus pakkuda reisijale lisaks hoolitsusele ka vajadusel piletihinna tagasimaksmist või teekonnamuutmist ning hüvitist, mille suurus sõltub sihtkohta jõudmise ajast ja lennu vahemaast. Kui lennuettevõtja aga suudab tõendada, et lennu tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud, on lennuettevõtja hüvitise maksmisest vabastatud ning sellisel juhul tasub reisijal vaid loota, et reisikindlustuse olemasolu korral kuulub juhtum reisirõrke puhul hüvitamisele kuuluvate kindlustusjuhtumite hulka.⁵³

Näide koostööd mitteomavate lennufirmade juhtumist on järgnev. Lend toimub marsruudil Tallinn – Milano – Malta. Lennul Tallinn – Milano opereerib lennufirma Estonian Air, lennul Milano – Malta aga Air Malta. Nimetatud kahel lennufirmal ei ole ühed omanikud ja neil puudub ka koostööleping, mistõttu on tarbijail ainuvõimalus saada kaks eraldi lennupiletit. Lend Tallinn-Milano lükati edasi ning reisija jäi järgnevast lennust Milano - Malta maha.⁵⁴

Tarbijatele määruse nr 261/2004 grammatilise tõlgenduse kohaselt sellises olukorras kompensatsiooni ei pakuta ning nimetatud määruse järgi peaks tarbija ise katma oma kulud, et jõuda oma reisi lõpp-punkti. Seega, kui lähtuda antud tõlgendusest, saaks reisija ennast antud riski vastu kindlustada vaid reisirõrke kindlustusega. Siinkohal tuleb aga juhtida tähelepanu asjaolule, et reisirõrke kindlustus katab üldjuhul vaid meditsiinilistel näidustustel reisi ärajäämise juhtumid.⁵⁵

⁵³ samas (viide 52).

⁵⁴ samas (viide 52).

⁵⁵ samas (viide 52).

Samas jõudis Euroopa Kohus hiljuti tehtud 26.02.2013 otsuses kohtuasjas C-11/11 *Air France SA vs. Heinz-Gerke Folkerts ja Luz-Tereza Folkerts*⁵⁶ määruse nr 261/2004 tõlgendamise osas teistsugusele seisukohale.

Reisijal *L-T. Folkertsil* oli broneering lennule Bremenist Pariisi ja São Paulo kaudu Asuncióni. Algselt kavandatud lennuplaani kohaselt pidi L-T. Folkerts lennuk väljuma Bremenist 16. mail 2006 kell 6.30 ja saabuma lõppsihtkohta Asuncióni samal päeval kell 23.30. Lennufirma Air France'i opereeritud lend Bremenist Pariisi hilines väljumisel ning lennuk lendas välja alles veidi enne kella 9.00, see tähendab kavandatud väljumisajast ligikaudu kaks ja pool tundi hiljem. L-T. Folkerts, kellel Bremenist lendu alustades olid olemas pardakaardid kogu lennureisiks, jõudis Pariisi alles pärast seda, kui lennufirma Air France'i lennuk, mis pidi tagama ühenduse São Pauloga, oli väljunud. Air France suunas L-T. Folkerts ümber hilisemale lennule São Paulosse. Kuna L-T. Folkerts jõudis São Paulosse hilinemisega, jäi ta maha algselt kavandatud edasilennust Asuncióni. Ta jõudis Asuncióni alles 17. mail 2006 kell 10.30, mis tähendab algselt ette nähtud saabumisajast üksteist tundi hiljem.

Lennufirmalt Air France mõisteti kohtu esimeses astmes ning seejärel apellatsiooniasemes L-T. Folkerts kasuks välja kahjuhüvitis, sealhulgas eelkõige 600 eurot määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 1 punkti c alusel. Euroopa Kohus asus seisukohale, et Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse nr 261/2004 artiklit 7 tuleb tõlgendada nii, et ümberistumistega lennu reisijale, kelle lend väljus määruse artiklis 6 sätestatud piiridest väiksema hilinemisega, kuid kes jõudis oma lõppsihtkohta kavandatud saabumisajast kolm või enam tundi hiljem, tuleb maksta selle artikli alusel hüvitist, kuna kõnealuse hüvitise maksmine ei sõltu väljalennu hilinemisest ja järelikult ka määruse nr 261/2004 artiklis 6 sätestatud tingimuste täitmisest.⁵⁷

Seega kokkuvõtvalt parandas see Euroopa Kohtu poolt hiljuti antud tõlgendus reisijate olukorda märkimisväärselt. Kuigi hetkel kehtiv määrus nr 261/2004 ei näe lennu hilinemise korral otsesõnu ette reisija õigust hüvitisele, on Euroopa Kohtu poolt kohtuasjas C-11/11 antud kästluse alusel reisijal, kelle lend on sihtkohta hilinenud vähemalt 3 tundi, õigus saada lennuettevõtjalt hüvitist samas määras, mis lennu tühistamise korral, välja arvatud erakorraliste asjaolude esinemine (vt käesoleva magistratöö ptk 2.3 erakorralistest asjaoludest).

⁵⁶ EKo 26.02.2013, C-11/11, *Air France vs Heinz-Gerke Folkerts ja Luz-Tereza Folkerts*.

⁵⁷ EKo C-11/11 *Folkerts* (viide 56).

Ettepanekus kinnitatakse, et lennureisijal, kes jääb ümberistumisega lennust maha eelmise lennu hilinemise tõttu, on õigus hoolitsusele, mida peab pakkuma selle lennu käitaja, kelle lennust maha jäädi, kuna tal on selleks kõige paremad võimalused. Teatavatel juhtudel on reisijal ka õigus hüvitisele, mida peab pakkuma hilinenud lennu käitaja, kelle tõttu lennust maha jäädi. Siiski kohaldatakse õigust hüvitisele vaid siis, kui ümberistumisega lennud on üheainsa veolepingu osa, kuna sel juhul kannavad hilinemise eest vastutust asjaomased lennuettevõtjad, kes on kavandatud ümberistumisest teadlikud. Lennuettevõtjatele jääb õigus leppida omavahel kokku kulude jagamises (ettepaneku art 1 lg 6; muudetud määruse nr 261/2004 art 6a).

2.3. Lennuettevõtja vastutus erakorraliste asjaolude korral

2.3.1. Lennuettevõtja vastutuse erakorraliste asjaolude korral õiguslik regulatsioon

Esineb juhuseid, kui lennu tühistamise tingivad erakorralised asjaolud, mis läbi on lennuettevõtja hüvitise maksmise kohustusest vabastatud ning seesugusel juhul on reisija ainus riskikaitse eelnevalt sõlmitud reisirõrke kindlustus.

Hetkel kehtiva määruse nr 261/2004 14. preambula kohaselt: „Montréali konventsiooni alusel tuleks lennuettevõtjate kohustusi piirata või nad nende täitmisest vabastada juhul, kui juhtumi põhjuseks on erakorralised asjaolud, mida ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik sobivad meetmed. Sellised asjaolud võivad eelkõige esineda poliitiliselt ebastabiilsetes oludes, asjaomase lennu tegemiseks sobimatute ilmastikutingimuste tõttu, turvalisuse ohu, ettenägematute lennuohutusega seotud vajakajajäämistele ning streikide korral, mis mõjutavad tegutseva lennuettevõtja toimimist.”

Määruse nr 261/2004 preambula 15 sätestab, et erakorralised asjaolud loetakse olemasolevaks, kui lennuliikluse korraldamist käsitleva otsuse mõju konkreetsele lennukile konkreetsel päeval põhjustab lennu pikaajalise hilinemise, lennu väljumise järgmisele päevale edasilükkamise või selle lennuki ühe või mitme lennu tühistamise, kuigi asjaomane lennuettevõtja on võtnud kõik mõistlikud meetmed hilinemiste ja tühistamiste vältimiseks.

Määruse nr 261/2004 kohaselt võib lennuettevõtja hüvitise maksmise kohustusest vabaneda eelkõige lendude tühistamise korral – s.t artikli 5 lõike 3 kohaselt ei ole lennuettevõtja kohustatud maksma artiklis 7 sätestatud hüvitist, kui ta suudab tõendada, et tühistamise

põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi juhul, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed.

Seega eeltoodust ja määruse nr 261/2004 art 5 lg-st 3 tulenevalt on oluline, et lennuettevõtja hüvitise maksmise kohustusest vabanemiseks peavad olema täidetud järgnevad kaks kumulatiivset eeldust: (1.) tegemist on erakorraliste asjaoludega ja (2.) neid asjaolusid ei oleks olnud võimalik vältida ka juhul, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed.

Mõiste „erakorralised asjaolud“ sarnaneb vääramatu jõu mõistega võlaõigusseadusest (edaspidi VÕS)⁵⁸ §-s 103, mistõttu võib tekkida küsimus, kas nimetatud terminineid võib sarnaselt sisustada ning kas neil on sama tähendus. Vääramatuks jõuks on määruse nr 261/2004 art 5 lg-s 3 toodud erakorralisi asjaolusid nimetatud ka õiguskirjanduses⁵⁹ ning Euroopa Komisjoni teatises.⁶⁰ VÕS § 103 lg-st 2 tulenevalt saab vääramatut jõudu iseloomustada kolme kriteeriumi kaudu:

- a. kohustuse rikkumise tinginud asjaolu asub väljaspool võlgniku mõjusfääri;
- b. mõistlikkuse põhimõttest tulenevalt ei saanud võlgnikult oodata, et ta kohustuse tekkimise ajal sellega arvestaks, ning
- c. mõistlikkuse põhimõttest lähtuvalt ei saa võlgnikult oodata, et ta seda asjaolu väldiks või takistava asjaolu või selle tagajärje ületaks.⁶¹

Kui võrrelda VÕS § 103 lg 2 ning määruse nr 261/2004 art 5 lg 3 sõnastust, siis ilmneb, et erinevalt VÕS vääramatu jõu mõistest ei hõlma määruse erakorralised asjaolud võlgnikupoolseid meetmeid puudutavat kriteeriumi (c). Seega nõustun K. Sein ja A. Värvi õiguskirjanduses toodud seisukohaga, et tegemist ei ole identsete mõistetega ning, et EL õigusaktides sätestatud mõisteid ei saa sisustada riigisisese õiguse analoogia abil, vaid neile tuleb anda iseseisev tähendus..⁶² Sest tuleb arvesse võtta, et EL õiguse ühetaolise kohaldamise

⁵⁸ Võlaõigusseadus. – RT I 2001, 81, 487; RT I, 08.07.2011, 21.

⁵⁹ M. Kingisepp. Tarbijakaitseõigus Euroopa Liidus ja Eestis. Läte 2011, lk 326.

⁶⁰ Euroopa Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile ja nõukogule vastavalt määruse (EÜ) nr 261/2004 artiklile 17 kõnealuse määruse (millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta) toimimise ja selle tulemuste kohta. KOM(2007) 168 lõplik. Brüssel, 04.04.2007.

⁶¹ K. Sein. Mis on vääramatu jõud? – Juridica 2004, nr 8, lk 511-519.

⁶² K. Sein K, A. Värvi. Lennureisija õigus saada hüvitist. Euroopa Liidu lennureisijate õiguste määrus. – Juridica, 2013, nr 2, lk 111.

tagamiseks tuleb EL õigusaktides kasutatavate mõistete puhul lähtuda nende autonoomse tõlgendamise põhimõttest.⁶³

2.3.2. Lennuettevõtja vastutusega erakorraliste asjaolude korral regulatsiooniga seonduv praktika

2.3.2.1. Erakorraliste asjaolude seos hoolitsuskohustusega

Üks esmastest Euroopa Kohtu lahenditest, mis puudutab määruse nr 261/2004 artiklite 5, 6 ja 7 ning sealjuures ka erakorraliste asjaolude puhul vastutusest vabastamist tehti 2006. a kohtuasjas C-344/04⁶⁴.

Selles kohtuasjas analüüsis Euroopa Kohus määruse nr 261/2004 artikli 5 kehtivus EÜ artikli 251 valguses. Euroopa Kohtu poolt tuvastatu kohaselt otsustas Euroopa Nõukogu ühises seisukohas, et lennuettevõtjaid saab vabastada lendude tühistamise korral määruse eelnõu artikliga 5 ette nähtud hüvitamis- ja hoolitsuskohustusest ning pikaajalise hilinemise korral sama eelnõu artikliga 6 ette nähtud hoolitsuskohustusest, kui lennuettevõtjad tõendavad, et tühistamise või hilinemise põhjuseks on erakorralised asjaolud, mida ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik sobivad meetmed. Euroopa Parlament ei esitanud selle ühise seisukoha uurimisel 3. juulil 2003 teise lugemise käigus ühtegi parandust määruse nr 261/2004 eelnõu artiklisse 5. Seevastu võttis ta muu hulgas vastu muudatuse, mis puudutas sama eelnõu artiklit 6 ja millega jäeti välja igasugune viide vastutusest vabastamisele erakorraliste asjaolude korral (edaspidi: vabandatavus erakorraliste asjaolude tõttu).

Seega juba kõne all olevas kohtuasjas juhiti tähelepanu asjaolule, et määruse nr 261/2004 14. ja 15. preambulas on ebajärjekindlalt sätestatud, et erakorralised asjaolud võivad lennuettevõtja vastutust piirata või ta sellest vabastada lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise korral, samas aga nimetatud olukorras lennuettevõtja kohustusi reguleerivates selle määruse nr 261/2004 artiklites 5 ja 6 sellist vastutustest vabastamist ei sätestata, välja arvatud lendude tühistamisel hüvitise maksmise kohustuse osa (vt määruse nr 261/2004 art 5 lg 3).

Euroopa Kohus pidas aga siinkohal vajalikuks märkida, et kuigi ühest küljest ühenduse meetme preambul võib selle meetme sisu täpsustada (vt eespool viidatud kohtuotsus Alliance

⁶³ B. Hess. *Europäisches Zivilprozessrecht*. Verlag C. F. Müller 2010, lk 149 jj.

⁶⁴ EKo C-344/04 IATA ja ELFAA (viide 26)

for Natural Health jt, punkt 91), ei saa preambulile tugineda asjaomase akti sätetest erandite tegemiseks (19. novembri 1998. aasta otsus kohtuasjas C-162/97: Nilsson jt, EKL 1998, lk I-7477, punkt 54 ja 24. novembri 2005. aasta otsus kohtuasjas C-136/04: Deutsches Milch-Kontor, EKL 2005, lk I-10095, punkt 32). Euroopa Kohus lisas, et teisest küljest võimaldab nende põhjenduste sõnastus küll üldjoontes mõista, et lennuettevõtja tuleb erakorraliste asjaolude esinemisel kõigist kohustustest vabastada, ja loob seega teatava ebamäärasuse ühenduse seadusandja väljendatud soovi ja määruse nr 261/2004 artiklite 5 ja 6 sisu vahel, mis sellele vastutusest vabastamise alusele sama üldist ulatust ei anna. Siiski ei ole see ebamäärasus nii ulatuslik, et see muudaks nende kahe artikliga kehtestatud sätted ebajärjekindlaks, kuna need kaks sätet on ise täiesti ühemõttelised.

Sealt tulenevalt oli juba selleks hetkeks teada ning võis õigustatult oodata, et vastav regulatsioon määruses nr 261/2004 on ebaselge ning hakkab edaspidiselt praktikas probleeme tekitama, andes alust mitmeteks kohtulahenditeks.

Hiljutises kohtuasjas C-12/11 märkis Euroopa Kohus, et määruse nr 261/2004 art 5 tuleb tõlgendada nii, et sellised asjaolud, nagu Euroopa õhuruumi osaline sulgemine Islandil asuva vulkaani Eyjafjallajökull purske tagajärjel, on erakorraliseks asjaoluks, mis ei vabasta lennuettevõtjaid kohustusest pakkuda määruse nr 261/2004 art 5 lg 1 p-s b) ja art 9 ette nähtud hoolitsust.

Euroopa Kohus on kinnitanud, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lg 1 p b) ja art 9 tuleb tõlgendada nii, et juhul kui lend tühistatakse erakorraliste asjaolude tõttu, mille kestus on selline nagu põhikohtuasjas, tuleb nendes sätetes ette nähtud lennureisijate eest hoolitsemise kohustust täita, ilma et see mõjutaks nimetatud sätete kehtivust.

Sellegipoolest lisas Euroopa Kohus, et lennureisija võib selle alusel, et lennuettevõtja ei ole täitnud oma kohustust pakkuda määruse nr 261/2004 artikli 5 lg 1 p-s b) ja art 9 ette nähtud hoolitsust, nõuda tagasi ainult need summad, mis iga üksikjuhtumi asjaolusid arvestades on reisija eest hoolitsemise kohustuse täitmata jätmise korvamiseks vajalikud, asjakohased või mõistlikud ning seda peab hindama siseriiklik kohus.

Seega on Euroopa Kohtu seisukohaks, et erakorralised asjaolud ei vabasta lennuettevõtjat hoolitsuskohustuse täitmisest ning et hoolitsuskohustuse täitmine ongi eriti oluline just erakorraliste asjaolude esinemise puhul.

2.3.2.2. *Lennuki tehniline rike erakorralise asjaoluna*

Kohtuasjades 402/07 ja C-432/07 *Sturgeon*⁶⁵ küsis eelotsuse taotluse esitanud kohus, kas määruse nr 261/2004 art 5 lg-d 3 tuleb tõlgendada nii, et lennuki tehniline probleem ja sellest tingitud lennuplaani muutus on erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks tehtud kõik mõistlikud jõupingutused.

Euroopa Kohus märkis, et määruse nr 261/2004 art 5 lg-d 3 tuleb tõlgendada nii, et õhusõiduki tehniline probleem, mis toob kaasa lennu tühistamise või hilinemise, ei kuulu nimetatud sätte tähenduses mõiste „erakorralised asjaolud” alla, välja arvatud juhul, kui see probleem tuleneb sündmustest, mis oma olemuselt või päritolult ei ole omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad tema tegeliku kontrolli alt (vt allpool viidatud kohtuotsus Wallentin-Hermann, punkt 34).

Samuti äasjases erakorraliste asjaoludega seonduvas kohtulahendis C-22/11⁶⁶ täpsustas Euroopa Kohus, et määruse nr 261/2004 art 2 p j) ja art 4 lg-d 3 tuleb tõlgendada nii, et „erakorralised asjaolud”, mis ajendavad lennuettevõtjat korraldama ümber oma järgnevad lennud, ei õigusta nende hilisemate lendude puhul „lennureisist mahajätmist” ega vabasta seda lennuettevõtjat selle määruse nr 261/2004 art 4 lg-st 3 tulenevast hüvitamiskohustusest reisijate osas, kelle ta jätab maha mõnest sellisest pärast nimetatud asjaolude esinemist korraldatud lennust. Määruse nr 261/2004 art 4 kohaselt, eelkõige ülebroneerimise juhud, ei ole võimalik lennuettevõtjal hüvitise maksmise kohustusest vabaneda erakorraliste asjaolude tõttu⁶⁷. Sest mõistetavalt ei saa ülebroneerimine kuidagi tekkida välistest, s.t lennuettevõtja kontrollile mittealluvatest asjaoludest, nagu nt rasked ilmastikuolud või poliitiliselt ebastabiilsed olud.⁶⁸

Kokkuvõttes tähendab see, et kui konkreetsetes olukorras esimene kavandatud lend tühistati erakorralise asjaolu tõttu, siis sellega ei saa vabandada hüvitise maksmisest keeldumist hilisemate lendude puhul, kui lennufirma tekitab sellise nõrke ahelreaktsiooni, mille puhul reisijaid suunatakse järgnevatele lendudele ümber (ehk nõrke ühe lennu võrra edasi).

⁶⁵ EKo C-432 ja C-402/07 *Sturgeon* (viide 36)

⁶⁶ EKo C-22/11 *Lassooy* (viide 40)

⁶⁷ EKo C-22/11, *Lassooy* (viide 40); A. Staudinger, R. Schmidt-Bendun. Neuregelung über Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste. – *Neue Juristische Wochenschrift* 2004/27, lk 1898.

⁶⁸ K. Sein K, A. Värvi. Lennureisija õigus saada hüvitist. Euroopa Liidu lennureisijate õiguste määrus. – *Juridica*, 2013, nr 2, lk 111.

2.3.2.3. *Erakorralised asjaolud ja pikaajaline hilinemine*

Seonduvalt kõnealuse teemaga on Euroopa Kohus jõudnud seisukohale, mille raames tõlgendatakse määrust nr 261/2004 erinevalt mitmest muust ülal- ja allpool refereerimist leidvast juhtumist lennuettevõtjate kasuks. Nimelt on Euroopa Kohus 23. oktoobri 2012.a lahendis *Nelson*⁶⁹ leidnud, et kui hüvitise maksmise kohustus laieneb ka lendude hilinemisele lennu sihtkohta kolm tundi või enam, on arusaadav, et pikaajaliste hilinemiste puhul on põhjendatud ka hüvitise maksmisest vabastamine erakorraliste asjaolude tõttu, nagu see toimuks lennu tühistamise puhul.

Euroopa Kohus on leidnud, et niisugune hilinemine ei anna reisijatele õigust saada hüvitist, kui lennuettevõtja on võimeline tõendama, et pikaajaline hilinemine on tingitud erakorralistest asjaoludest, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed, ehk asjaoludest, mis väljuvad lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt.⁷⁰ Seega vabastavad erakorralised asjaolud lennuettevõtja hüvitise maksmise kohustusest lendude tühistamise ja pikaajalise hilinemise puhul.

Euroopa Kohtu seisukohaga tuleb nõustuda, kuna vastasel juhul oleks tegemist erakorraliste asjaolude tõttu hilinenud lendude reisijatele põhjendamatute eeliste loomisega võrreldes erakorraliste asjaolude tõttu tühistatud lendude reisijatega. Samuti soodustaks selliste erakorraliste asjaolude tõttu hilinenud lendude puhul reisijatele hüvitiste maksmine lendude tühistamist, sest sellisel juhul ei ole lennuettevõtja erakorraliste asjaolude esinemisel kohustatud hüvitist maksma, mis oleks lõppkokkuvõttes reisijate kahjuks.

2.3.3. Kohustuste täitmisest vabastavate erakorraliste asjaolude piiritlemisega seonduv praktika

2.3.3.1. *Tehnilised rikked*

Euroopa Kohtu 2008. a lahend kohtuasjas C-549/07 *Wallentin Hermann*⁷¹ täpsustab *Sturgeon* lahendis öeldut (vt eespool). Euroopa Kohus sedastas, et kuigi ühenduse seadusandja on nimetatud määruse preambulas 14 esitatud soovituslikus loetelus toonud välja

⁶⁹ EKo C-581/10 ja C-629/10 *Nelson*, (viide 36).

⁷⁰ EKo C-581/10 ja C-629/10 *Nelson*, (viide 36).

⁷¹ EKo C-549/07, 22.12.2008, *Friederike Wallentin-Hermann vs Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA*

„ettenägematud lennuohutusega seotud vajakajäämised” ja kuigi õhusõiduki tehnilise probleemi võib lugeda niisuguste vajakajäämistest hulka, saab sellise sündmusega seotud asjaolusid siiski kvalifitseerida „ettenägematutena” määruse nr 261/2004 art 5 lg 3 tähenduses vaid siis, kui need on seotud sündmusega, mis sarnaselt selle määruse preambulas 14 loetletud sündmustele ei ole oma olemuselt või päritolult omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljub tema tegeliku kontrolli alt.

Lennuettevõtjad seisavad oma tegevuses harilikult silmitsi erinevate tehniliste probleemidega, mis kaasnevad paratamatult lennukite tööga. Lennuki puudulikust hooldusest tingitud tehniliste probleemide lahendamine on seega omane lennuettevõtja tavapärasele tegevusele (vt kohtulahendi C-549/07 p-d 23 ja 24, 34, resolutsiooni punkt 1).

Samuti märkis Euroopa Kohus, et Montreali konventsioonil ei ole otsustavat tähtsust määruse nr 261/2004 art 5 lg-s 3 märgitud vastutusest vabastavate asjaolude tõlgendamisel. Nimetatud artikkel viitab mõistele „erakorralised asjaolud”, samas kui seda mõistet Montreali konventsiooni artiklis 19 ega muudes sätetes ei esine. Pealegi viitab Montreali konventsiooni artikkel 19 hilinemistele, samas kui määruse nr 261/2004 artikli 5 lõige 3 käsitleb juhtumeid, mil lend tühistatakse.

Lisaks reguleerivad Montreali konventsiooni artiklid 19 jj tingimusi, millal asjaomased reisijad võivad lennu hilinemise korral esitada hagi neile isiklikult tekitatud kahju hüvitamiseks. Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõige 3 näeb seevastu ette ühetaolised ja viivitamatud hüvitamismeetmed. Määruse meetmeid, mis on Montreali konventsioonis kindlaks määratud kasutamistingimustega meetmetest sõltumatud, kasutatakse seega enne konventsiooni. Siit järeldub, et vedaja vastutusest vabastamise aluseid, mis on sätestatud nimetatud konventsiooni artiklis 19, ei saa otse üle võtta määruse nr 261/2004 art 5 lg 3 tõlgendamiseks (vt kohtulahendi C-549/07 p-d 30–32, 34, resolutsiooni punkt 1).

Lennuettevõtja puhul täheldatud tehniliste probleemide esinemissagedus ei ole iseenesest tegur, millest saaks järeldada „erakorraliste asjaolude” esinemist või nende puudumist määruse nr 261/2004, art 5 lg 3 tähenduses (vt kohtulahendi C-549/07 p 37, resolutsiooni punkt 2). Üksnes asjaolust, et lennuettevõtja on järginud õhusõiduki hoolduse miinimumnõudeid, ei piisa tõendamaks, et see vedaja on võtnud tarvitusele kõik vajalikud meetmed määruse nr 261/2004, art 5 lg 3 tähenduses, ja järelikult ka nimetatud vedaja vabastamiseks hüvitise maksmise kohustusest, mis on ette nähtud selle määruse nr 261/2004 art 5 lg 1 p-s c) ja art 7 lg-s 1.

Seega asjaolu, et lennuettevõtetal alatasa tehnilisi rikkeid esineb, ei anna lennuettevõtjale õigust väita, et rike ei ole mingil juhul lennufirmale erakorraline. Samas ka vastupidi, s.t lennuettevõtte ei saa üksnes selle pinnalt väita, et tal väga harva rikkeid esineb, et iga rike on erakorraline sündmus määruse nr 261/2004 mõttes.

Ühenduse seadusandja tahtis lennu tühistamise korral reisijatele hüvitise maksmise kohustusest vabastada mitte kõigi erakorraliste asjaolude puhul, vaid üksnes nende, mida ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik sobivad meetmed. Siit järeldub, et kuna kõik erakorralised asjaolud ei ole vastutusest vabastavad, siis neile tugineda sooviv isik peab lisaks tõendama, et neid asjaolusid ei oleks mingil moel saanud vältida sobivate meetmetega, see tähendab meetmetega, mis erakorraliste asjaolude ilmnemise hetkel vastasid muu hulgas asjaomasele lennuettevõtjale tehniliselt ja majanduslikult vastuvõetavatele tingimustele. Tegelikult peab ta tõendama, et ta ei oleks oma ettevõtte suutlikkusele asjakohasel hetkel vastuvõetamatute ohverdustega nõustumata saanud ilmselgelt vältida, et need erakorralised asjaolud, millega ta silmitsi seisis, viiksid lennu tühistamiseni (vt kohtuotsuse C-549/07 p-d 39 ja 41, 43, resolutsiooni punkt 3).

2.3.3.2. *Lennuettevõtja ressurside planeerimisega seonduvad probleemid*

Teises erakorraliste asjaolude korral lennuettevõtja poolt vajalike meetmete tarvidusele võtmisega seonduvas 2011. a kohtuasjas C-294/10 *Andrejs Eglītis ja Edvards Ratnieks vs. Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija*⁷² soovis eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas määruse nr 261/2004 art 5 lg 3 hõlmab nende meetmete hulgas, mille rakendamata jätmisest tulenevad probleemid pole käsitletavad vastutusest vabastavate erakorraliste asjaoludena, ka nende lennuettevõtjate kohustust korraldada enda vahendeid, mille hulka kuulub ka meeskond, sellisel viisil, et see võimaldab lennud meeskonnaga seonduvate takistuste ilmnemisel siiski teostada.

Euroopa Kohus vastas, et määruse nr 261/2004 art 5 lg-d 3 tuleb tõlgendada nii, et kuivõrd lennuettevõtja on kohustatud võtma kõik vajalikud meetmed erakorraliste asjaolude ületamiseks, peab ta vajaduse korral võtma lennu planeerimise etapis mõistlikult arvesse niisuguste asjaolude võimalikust ilmnemisest tulenevat riski. Ta peab seega nägema ette

⁷² EKo 12.05.2011, C-294/10, *Andrejs Eglītis ja Edvards Ratnieks vs. Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija*.

teatud ajavaru, mis lubaks tal lend võimaluse korral tervikuna teostada, kui erakorralised asjaolud on ära langenud.

Samuti täpsustas Euroopa Kohus, et kõnealust sätet ei saa tõlgendada nii, et sellega pannakse kohustus vajaliku meetmena planeerida üldiselt ja erisusteta minimaalset ajavaru, mis kohalduks vahet tegemata kõigi lennuettevõtjate suhtes kõigis olukordades, kus erakorralised asjaolud ilmnevad. Lennuettevõtja suutlikkust tagada nendest asjaoludest tulenevates uutes tingimustes kavandatud lennu tervikuna teostamine tuleb hinnata selliselt, et oleks tagatud ootamatuste jaoks varutava ajavaru suurusjärgu tagajärjel ei peaks lennuettevõtja nõustuma oma ettevõtte suutlikkusele asjakohasel hetkel vastuvõetamatute ohverdustega. Määruse nr 261/2004 art 6 lg 1 ei ole sellise hindamise suhtes kohaldatav.⁷³

2.3.4. Kokkuvõtvalt erakorraliste asjaoludega seonduvast praktikast

2.3.4.1. Kehtiva regulatsiooni ebaselgus

Eeltoodust nähtuvalt omab mõiste „erakorralised asjaolud“ määruse nr 261/2004 rakendamisel olulist tähendust, kuna see on lennuettevõtjate jaoks piltlikult öeldes peamiseks õiguskaitsevahendiks. Mõiste ei ole aga kehtivas määruses nr 261/2004 selgelt määratletud, mistõttu on Euroopa Kohus seda järjepanu oluliselt täpsustanud.

Pidades silmas, et määrus nr 261/2004 on ennekõike suunatud lennureisijatele, mitte üksnes lennundusvaldkonna spetsialistidele, on määruse efektiivse ellurakendamise üheks peamiseks eelduseks piisav õigusselgus. See tähendab, et lennureisijad peavad määrust lugedes mõistma, milliseid asjaolusid võib lennuettevõtja pidada erakorraliseks ja vastutusest vabastavateks. Pole mõistlik eeldada, et lennureisija peaks hakkama määruse nr 261/2004 teksti igakordselt tõlgendama Euroopa Kohtu praktikast appi võttes.

Teiselt poolt on mõistetav, et kohtupraktika tulemusena täpsustatakse kõigi õigusaktide regulatsiooni ning lahendatakse praktikas esile kerkinud probleeme. Seetõttu ei saa öelda, et täna kehtiv määrus nr 261/2004 on olnud algusest peale ebapiisav, pigem on arvestades tekkinud kohtupraktika mahukust jõudnud kätte aeg, kus kohtupraktikast tulenev on vaja lisada määruse teksti.

⁷³ samas (viide 72).

Täpsemalt tuleks täpsemalt „erakorraliste asjaoludena“ asjaolud, mis ei ole omased lennuettevõtja tavalisele tegevusele ning mille üle puudub lennuettevõtjal tegelik kontroll. Lisaks peaks olema ära toodud näited olukordadest, mida peetakse erakorraliseks (nt streik, loodusõnnetused, ilmastikutingimused, tehnilised probleemid vms). See annaks lennuettevõtjatele ja reisijatele senisest rohkem kindlust ja selgust. Nagu selgub alltoodust, on samale seisukohale jõudnud ka Euroopa Komisjon, mille poolt tehtud täiendusettepanekut käsitletakse järgnevalt.

2.3.4.2. Euroopa Komisjoni muudatusettepanek

Kooskõlas Euroopa Kohtu otsustega on kõnealune mõiste „erakorralised asjaolud“ ettepanekus ja muudetud määruses selgelt määratletud kui asjaolu, mis oma olemuselt või päritolult ei ole omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljub tema tegeliku kontrolli alt. Lisaks kehtestatakse ettepanekus õiguskindluse täiendavaks tagamiseks mittetäielik loetelu asjaoludest, mida tuleb käsitada erakorralisena, ning asjaoludest, mida ei tuleks käsitada erakorralisena (ettepaneku art 1 lg 1 p e); muudetud määruse nr 261/2004 art 2 p m) ning 1. lisa) alljärgnevalt.

- a. Erakorralisena käsitatakse järgmisi asjaolusid:
 - i. loodusõnnetused, mis ei võimalda lendu ohutult käitada;
 - ii. tehnilised probleemid, mis ei ole iseloomulikud õhusõiduki tavapärasel käitamisel (näiteks rikke kindlakstegemine lennu ajal) ja mis takistavad lennu jätkamist tavapärastes tingimustes; või varjatud tootmisdefekt, mille tootja või pädev asutus on avastanud ja mis mõjutab lennuohutust;
 - iii. turvalisusriskid, sabotaaži- või terrorismiakt, mis muudab lennu ohutu käitamise võimatuks;
 - iv. eluohtlikud terviseriskid või akuutsed terviseprobleemid, mille tõttu tuleb asjaomane lend katkestada või ümber suunata;
 - v. lennuliikluse korraldamise piirangud või õhuruumi või lennujaama sulgemine;
 - vi. ilmastikutingimused, milles ei ole võimalik tagada lennuohutust; ning
 - vii. tegutseva lennuettevõtja või põhiteenuste osutajate (näiteks lennujaama- ja aeronavigatsiooniteenuste osutajad) töötajatega seotud töövaidlused.

b. Erakorralisena ei käsitata järgmisi asjaolusid:

- i. tehnilised probleemid, mis on iseloomulikud õhusõiduki tavapärasel käitamises (nt õhusõiduki korrapärase hoolduse või lennueelse ülevaatusel käigus leitud puudused ning puudused, mis tulenevad korrapärase hoolduse või lennueelse ülevaatusel nõuete eiramisest, ning
- ii. lennumeeskonna liikmete või salongitöötajate puudumine (välja arvatud juhul, kui selle põhjuseks on töövaidlus).

2.3.4.3. *Euroopa Komisjoni muudatusettepanekus käsitlemata teemad*

Siinkohal saab esile tuua 4 probleemset aspekti, mida muudetud määrus nr 261/2004 täielikult ei lahenda.

Esiteks, mõistet „erakorralised asjaolud” tuleks määruses nr 261/2004 määratleda kui asjaolu, mis oma olemuselt või päritolult ei ole omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ning võttes arvesse, et lennuettevõtja on teinud endast kõik oleneva väljub see ikkagi lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt. Vastasel juhul võib tekkida olukord, et hakatakse vaidlema selle üle, mis on lennuettevõtja võimuses kontrollida ja mida mitte.

Samuti jääb muudetud määruse nr 261/2004 lisa 1 p 1) ap-s vi toodud ilmastikutingimuste puhul ebaselgeks, millised on need ilmastikutingimused, milles ei ole võimalik tagada lennuohutust. Ka siin, kui ei ole võimalik tuua ammendavat loetelu tingimustest, võiks tuua ära mõned praktikas enamlevinud tingimused sarnaselt kindlustuslepingute puhul, kus nt kindlustusjuhtumi puhul loetakse tormi eelduseks tugevat tuult, mis tähendab 17 m sekundis või rohkem puhuvat tuult.

Teiseks, muudetud määruse nr 261/2004 lisa 1 p 1) a-s ii ja p 2) ap-s i ei ole selge, mida mõeldakse tehniliste probleemide all, mis ei ole iseloomulikud õhusõiduki tavapärasel käitamisel (näiteks rikke kindlakstegemine lennu ajal) ning millised on need tehnilised probleemid, mis on iseloomulikud õhusõiduki tavapärasel käitamises (nt õhusõiduki korrapärase hoolduse või lennueelse ülevaatusel käigus leitud puudused ning puudused, mis tulenevad korrapärase hoolduse või lennueelse ülevaatusel nõuete eiramisest).

Lähtudes eeltoodust peaks seega määruses nr 261/2004 tooma ära täpsema loetelu ja kirjelduse sellest, mida kumbki versioon endas hõlmab, kehtestades seeläbi ammendava loetelu, et kui tehniline probleem ei ole iseloomulik õhusõiduki tavapärasel käitamisel

tuginedes määruse nr 261/2004 lisa 1 p 1) ap-le ii, siis ta peab olema iseloomulik õhusõiduki tavapärasel käitamisel tuginedes määruse nr 261/2004 lisa 1 p 2) ap-le i.

Siinkohal võib tuua taas näite ühes Tarbijakaitseameti poolt läbiviidud kohtuvälisest menetlusest. Tarbijakaitseamet tegi ettekirjutuse kahele lennuettevõtjale seoses tarbijate kaebustega hüvitise nõudega lendude pikaajalise hilinemise eest. Neist ühes oli tegemist juhtumiga, kus lennuettevõtja ei suutnud tõendada, et lennu tühistamine tulenes erakorralistest asjaoludest. Tegemist oli välditava tehnilise rikkega, mille põhjustas lennuki hoidmine õues, kui ilm oli nii külm, et lennukit oleks tulnud hoida angaaris. Tarbijakaitseamet kohustas lennuettevõtjat tasuma 400 eurot.⁷⁴ Hinnates antud olukorda ettepaneku ja muudetud määruse nr 261/2004 valguses, ei ole täiesti selge, kas tegemist oleks muudetud määruses nr 261/2004 lisa 1 p-s 2) esitatud loetelu järgi erakorralise asjaoluga või mitte.

Teise näitena saab tuua juhtumi, kus lend marsruudil Riia-Tallinn tühistati. Vedaja sõnul tingisid tühistamise erakorralised asjaolud, sest sama lennuk, mis teenindas Riia-Tallinn lennuliini, teenindas ka Vilnius-Riia marsruuti ning viimane tühistati. Vilniuses esinenud udu ei võimaldanud lennukil Vilniusest välja lennata, mistõttu ei jõudnud lennuk õigeaegselt Riiga, et teostada Riia-Tallinn lendu. Kui lennuk aga Riiga jõudis, olid meeskonna lennutunnid täis. Sellisel juhul ei ole tegemist erakorraliste asjaoludega, mida lennuettevõtja ei oleks suutnud vastavate arvu lennukite olemasolu korral vältida.

Tuginedes eeltoodud näitele, peaks määruse lisa 1 p 2) ap-s ii täiendavalt ära märkima, et erakorralise asjaoluna ei käsitata lisaks lennumeeskonna liikmete või salongitöötajate puudumisele (välja arvatud juhul, kui selle põhjuseks on töövaidlus), ka lennuki puudumist, mis ei seondu lennukiga seonduva tehnilise probleemiga.

Streikide puhul, kui planeeritud lennud jäävad ära, lubatakse piletid kas ümber vormistada hilisemateks kuupäevadeks või vajadusel makstakse piletiraha tagasi. Isegi kui ärajäetud lennu piletile kulunud raha saab hiljem täies mahus tagasi, siis vahetult enne väljumist ostetud alternatiivne lend võib olla palju kallim ning seda vahet lennufirma määruse nr 261/2004 alusel ei hüvita.

Tuleb asuda seisukohale, et ettepanekus ja muudetud määruse nr 261/2004 lisa 1 p 1 ap-s vii märgitud tegutsevate lennuettevõtjate streik ei peaks kuuluma erakorraliste asjaolude alla. Seda eelkõige kahel järgneval põhjusel. Esiteks on streik lennuettevõtjate jaoks

⁷⁴ Tarbijakaitseameti 30.01.2013 ettekirjutus nr 6-25/13-01164-001 lennuettevõtjale SmarLynx Airlines Estonia OÜ.

põhimõtteliselt välditav ning isegi juhul, kui lennuettevõtjal ei ole võimalik seda, võttes tarvidusele kõik vajalikud meetmed, ära hoida, ei tule streik lennuettevõtja jaoks ootamatult, vaid on juba varem ette teada (tuleb vastavad streikimise load hankida jms).

Määruses nr 261/2004 peaks lennuettevõtjate töövaidluste läbi kannatavate lendude puhul hoopis kohustama lennuettevõtjaid reisijaid sellest erakorraliselt ja piisava aja jooksul ette teavitama, et reisijad saaks oma lennud nende jaoks väiksemate kaasnevate kuludega ümber korraldada.

Samas on määruse nr 261/2004 täiendamisel erakorraliste asjaolude osas positiivne, et muudetud määruse nr 261/2004 kohaselt on lahendatud õhuruumi ja lennujaama sulgemise põhjustanud olukordade käsitus erakorralise asjaoluna (muudetud määruse nr 261/2004 lisa 1 p 1 ap v).

Muus osas, mida pole mainitud käesolevas peatükis, saab komisjoni ettepanekutega nõustuda ning need katavad ära olulisemad praktikas tekkinud probleemid seoses erakorraliste asjaolude regulatsiooniga.

2.4. Lennureisija õigus tagasimaksmisele või teekonna muutmisele

2.4.1. Õiguse tagasimaksmisele või teekonna muutmisele õiguslik regulatsioon

Määruse nr 261/2004 art 8 lg-st 1 tulenevalt, kui osutatakse nimetatud artiklile, pakutakse reisijatele võimalust valida järgmiste valikuvõimaluste vahel.

- a. seitsme päeva jooksul kogu pileti ostuhinna tagasimaksmine määruse nr 261/2004 art 7 lg-s 3 osutatud vahenditega ärajäänud reisi osa või osade puhul ning toimunud reisi osa või osade puhul, kui lennust ei ole reisija esialgse reisikava jaoks kasu, ning vajadusel koos, esimesel võimalusel toimuva tagasilennuga esimesse väljumiskohta;
- b. esimesel võimalusel ja võrreldavatel reisitingimustel toimuv teekonna muutmine reisijate lõppsihtkohta või
- c. võrreldavatel tingimustel toimuv teekonna muutmine reisijate lõppsihtkohta reisijale sobival hilisemal kuupäeval, olenevalt vabadest kohtadest.

Sama artikli lg 1 p a kohaldatakse samuti reisijate suhtes, kelle lennud on osa paketist, välja arvatud õigus piletihinna tagasimaksmisele, kui neil on sellele õigus direktiivi 90/314/EMÜ alusel (määruse nr 261/2004 art 8 lg 2).

Määruse nr 261/2008 art 8 lg 3 lisab, et kui linna või piirkonna on mitu lennujaama ja lennuettevõtja pakub reisijale lendu mõnda teise lennujaama kui ettetellitud lennu puhul, kannab lennuettevõtja reisija sõidukulud kõnealuselt teisest lennujaamast ettetellitud lennu lennujaama või kokkuleppel reisijaga mõnda muusse lähedalasuvasse sihtkohta.

2.4.2. Õigusega tagasimaksmisele või teekonna muutmisele regulatsiooniga seonduv praktika

Määruse nr 261/2004 art 8 lg 1 p-st b) tulenevalt, kui lennureisijal on õigus teekonna muutmisele, siis pakutakse reisijale ühe võimalusena valida esimesel võimalusel ja võrreldavatel tingimustel toimuv teekonna muutmine reisijate lõppsihtkohta. Seega kui reisija otsustab mitte nõuda pileti täishinna tagasimaksmist, on tal õigus nõuda veolepingu täitmist ja reisi marsruudi muutmist lõppsihtkohta jõudmiseks. Muudetud marsruuti esimesel võimalusel lõppsihtkohta jõudmiseks võib pakkuda sarnastel veotingimustel sama või mõne muu vedajaga.

Esimene küsimus, mis tõusetub, on see, kas seda võib pakkuda ka mõne muu ühistranspordiliigiga, s.t kas sellisel juhul ja millisel juhul üldse on täidetud võrreldavate tingimuste nõue. Käesolevas töös ülalpool käsitletud Euroopa Kohtu on 2011.a lahend C-83/10: *Sousa Rodríguez jt*,⁷⁵ kus hagejad pidid lendama Air France'iga Pariisist Vigosse (Hispaania), näitab, et praktikas nii tehakse. Nimelt, mõni minut pärast plaanipärast väljalendu otsustas piloot lennuki tehnilise probleemi tõttu Pariisi Charles de Gaulle'i lennujaama tagasi pöörduda. Kolmele reisijale pakuti Pariisi Orly lennujaamast järgmisel päeval väljuvat lendu Portosse (Portugal), kust nad jätkasid teekonda Vigosse taksoga. Ebaselge on aga see, kas see on määruse nr 261/2004 art 8 lg 1 p-s c) toodud võrreldavate reisijatingimuste tõlgendusega kooskõlas. Juhul, kui just see on olnud seadusandja eesmärk, peaks seda ka täpsemalt muudetud määruses nr 261/2004 lahti seletama.

Samuti tekitab probleemi see, et mõiste „esimesel võimalusel“ on ebaselge.

⁷⁵ EKo C-83/10, *Sousa Rodríguez* (viide 31).

Siinkohal võin tuua näite magistritöö autori enda hiljutisest kogemusest, kus kavandatud ja broneeritud lennuteekonnal London-Madrid-Buenos Aires tühistati lend Londonist Madridi, millest teavitati reisijaid vaid 48 tundi enne väljalendu. Lennuettevõtja pakkus lahendusena võimalust saada piletiraha tagasi või alternatiivina lennuteekonna muutmist, kuid viimast 4 päeva hiljem kavandatud lennuajast väljuva uue lennuteekonna näol. Selle tulemusena oleksid reisijad lõppsihtkohta jõudnud 4 päeva hiljem ning kandnud täiendavalt kulusid seoses ettemakstud hotellibroneeringute jms-ga.

Kuigi olin juba otsustanud lennuteekonna muutmise kasuks ning sellest ka lennuettevõtjat teavitanud, pidin lõppkokkuvõttes ikkagi otsima omal käel uue lennuteekonna. Mul õnnestus leida uus lennuteekond väljumisega samal päeval algselt kavandatud lennuga. Lennuettevõtja küll tagastas mulle piletiraha esimeste lendude eest (kuna ma ei soovinud nende pakutud uut lennuteekonda), kuid uute piletite ostmise tekitas mulle omakorda lisakulusid ligi summas 500 eurot, kuna nii viimasel hetkel uute lennupiletite soetamine on väga kulukas.

Lennuettevõtja põhjenduseks antud olukorras oli, et tema on oma kohustust täitnud ja pakkunud omalt poolt lennuettevõtja hinnangul sobiva lahenduse. Nimetatud lahendus aga polnud sobilik minule kui reisijale, sest oleksin kohale jõudnud 4 päeva hiljem kui plaanitud, mistõttu sellest lahendusest polnud minule kui reisijale tegelikult antud juhul määruse nr 261/2004 toodud nõuetekohast abi.

Kokkuvõttes, lähtudes eeltoodust näitest, on oluline täpsustada, et konkreetsel juhul pidi reisija otsima uue lennuteekonna ise, kuna lennuettevõtja poolt pakutav polnud määruse mõttes mõistlikult käsitletav „esimese võimaluseana“.

Reisija õiguste parema ja efektiivsema kaitse tagamiseks peaks määruses nr 261/2004 olema määratletud, mida tähendab esimesel võimalusel ja võrreldavatel tingimustel. See on eriti oluline käesoleval juhul, kus lennuettevõtja ja lennureisija huvid on mõiste tõlgendamisel vastupidised ning vaidluse pooled ebavõrdsed.

Seega nagu nähtub ülaltoodust, võivad lennult maha jäänud reisijad praegu jääda pikaks ajaks ootama sama lennuettevõtja või tema partnerlennuettevõtja teist lendu. Seda põhjusel, et kehtiva määruse nr 261/2004 valguses on ebaselge, mis hetkel peab lennuettevõtja lubama reisijal kasutada teekonna muutmiseks teise lennuettevõtja lendu. Kuna see on põhjustanud lennuettevõtjate ja reisijate vahel mitmeid vaidlusi, tuleks määruses nr 261/2004 kindlasti luua vajalik selgus, märkides, et kui lennuettevõtja ei suuda ise muuta teekonda kindla aja (nt

kindla ajavahemiku jooksul), peab ta pakkuma seda võimalust mõne muu lennuettevõtja teenustega või muu transpordiliigiga.

Ettepanekus ja muudetud määruses nr 261/2004 täpsustatakse, et kui lennuettevõtjal ei ole võimalik 12 tunni jooksul reisija teekonda oma teenuste abil muuta, tuleb kaaluda teiste lennuettevõtjate ning muude transpordiliikide pakutavaid võimalusi sõltuvalt vabade kohtade olemasolust (ettepaneku art 1 lg 8; muudetud määruse nr 261/2004 art 8 lg 5). See peaks olema aga rangelt vabatahtlik ja reisija valida.

Käesoleva töö autor võib enda kogemusest tuua palju näiteid juhtumitest, kus nt liinil Tallinn-Tartu tühistati tihti lendusid vähese täituvuse pärast ning reisijad suunati ilma nõusolekut küsimata või muud valikut pakkumata bussi ja sõidutati Tartusse.

Muudetud määruses nr 261/2004 on art 8 lg 4 sätestatud, et teekonna muutmisel saab muid transpordiliike kasutusele võtta ning teistsugust teekonda ja teise lennuettevõtja teenuseid kasutada vaid reisijaga kokkulepitud juhul. Antud sätte kehtestamisega võib siin omakorda tõusetuda probleem sellest, et mis hetkel lasub reisijal kohustus lennuteekonna muudatus (sh teise lennuettevõtja teenus ja/või muu transpordiliigi abil osutatav teenus) selle eespool mainitud sätestatud 12 tunni jooksul vastu võtta, millal oodata ära selle 12 tunni möödumine ning seejärel ise valida endale uus meelepärane teekond.

Nimelt usun, et ka selle probleemi lahendaks ülalpool juba pakutud lahendus määruse nr 261/2004 art 8 lg 1 p-s b) välja toodud mõistete „esimesel võimalusel“ ja „võrreldavatel tingimustel“ selge ja täpne määratlus.

3. LENNUETTEVÕTJATE FINANTSSUUTLIKKUSEGA ARVESTAMINE NING LENNUETTEVÕTJA JA KOLMANDATE ISIKUTE JAGATUD VASTUTUS

3.1. Üldist

Käesolevas peatükis käsitletakse esmalt ebaproportsionaalseid kulusid lennuettevõtjale, mille all mõistetakse hüvitise saamiseks ettenähtud ajalist kestvust; reisijate majutusõiguse kui ühe õiguse lennuettevõtjate hoolitsuskohustusest täitmise piiramist; ning lühikeste (piirkondlike) lendude puhul reisijate majutamist.

Teiseks käsitletakse lennuettevõtja ja kolmandate isikute jagatud vastutust, mis tähendab lennuettevõtjate õigust nõuda hüvitist kolmandatelt isikutelt, kes vastutavad lennu hilinemise või tühistamise eest.

Kehtiva määruse nr 261/2004 preambula 8 sätestab, et käesoleva määrus ei tohiks piirata tegutseva lennuettevõtja õigusi taotleda vastavalt kohaldatavatele õigusaktidele hüvitist mis tahes isikult, sealhulgas kolmandatelt isikutelt.

Määruse nr 261/2004 art 13 kehtestab, et 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.

Lisaks ütleb määruse nr 261/2004 art 13, et 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.

3.2. Ebaproportsionaalsed kulud lennuettevõtjatele

Alljärgneva analüüsi kontekstis tuleb kõigepealt esile tuua EL õiguse üldpõhimõtete hulka kuuluv proportsionaalsuse põhimõte. See nõuab, et ühenduse õigusnormi alusel rakendatavad

meetmed oleksid seatud eesmärgi ehk reisijate õiguste suurendamise saavutamiseks sobivad ega läheks kaugemale kui selle eesmärgi saavutamiseks vajalik⁷⁶. Määruse nr 261/2004 kooskõlas olemist proportsionaalsuse põhimõttega on Euroopa Kohus oma 2004. a lahendis C-344/04 väitsid hagejad *IATA ja ELFAA* analüüsinud.

Juba nimetatud 2004. a lahendis väitsid hagejad *IATA ja ELFAA*, et ühenduse õigusnormi alusel rakendatavad meetmed võivad kaasa tuua olulisi tagajärgi vedajate rahalistele kohustustele ega ole sobivad määruse teisese eesmärgi – vähendada lendude tühistamisi ja olulisi hilinemisi – saavutamiseks. Euroopa Kohus sedastas, et kohtus toimunud kohtuvaidluste käigus ei esitatud arvandmeid hilinemiste ja tühistamiste sageduse kohta. Seega ei võimalda nende meetmete teoreetiline maksumus lennuettevõtjatele, nagu huvitatud isikud selle esitasid, mingil juhul pidada tõendatuks, et need mõjud oleksid ebaproportsionaalsed nende meetmetega kaitstud huvide suhtes.⁷⁷

Euroopa Kohus sedastas, et hilinemisega tekkinud kahju, mida määrusega nr 261/2004 soovitatakse hüvitada, mingil moel seotud tasutud piletihinnaga. Samuti ei saa nõustuda argumendiga, et nende tagajärgede hüvitamiseks vastu võetud meetmed oleks tulnud kehtestada proportsionaalselt piletihinnaga.⁷⁸

Euroopa Kohus leidis ka viidatud lahendis, et mis puudutab määruse nr 261/2004 art 7 ette nähtud hüvitist, mida reisijad võivad määruse nr 261/2004 art 5 alusel nõuda, kui neid lennu tühistamisest liiga hilja teavitati, siis võib lennuettevõtjad selle hüvitise maksmisest vabastada, kui nad tõendavad, et tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed. Arvestades sellise vabastamise aluse olemasolu ja selle kohustuse rakendamist piiravaid tingimusi, mille kohaselt lennuettevõtjatel ei ole kohustust, kui teavitamine toimus piisavalt vara või kui teavitamisega kaasnesid teekonna muutmise pakkumised, ei näi see kohustus olevat ilmselgelt sobimatu taotletava eesmärgi suhtes.

Lisaks asus Euroopa Kohus seisukohale, et ei tundu hüvitise summa, vastavalt 250, 400 ja 600 eurot sõltuvalt distantsist, olevat ülemäärane ning, nagu komisjon oma märkustes väidab, ilma et talle oleks vastu vaieldud, vastab see põhilises osas nõukogu 4. veebruari 1991. aasta määruses (EMÜ) nr 295/91 kompenseerimissüsteemi ühiseeskirjade kohta, mida rakendatakse

⁷⁶ EKo C-210/00 11.07.2002, Käserei Champignon Hofmeister; EKo C-491/01, 10. 12.2002, British American Tobacco (Investments) ja Imperial Tobacco.

⁷⁷ C-344/04 *IATA ja ELFAA* (viide 26).

⁷⁸ samas (viide 26).

regulaarlennuliikluses reisija lennureisist mahajätmise korral, ette nähtud hüvitise taseme kaasajastamisele, võttes arvesse viimati nimetatud määruse vastuvõtmisest alates toimunud inflatsiooni.⁷⁹

Eelnevatest kaalutlustest leidis Euroopa Kohus, et määruse nr 261/2004 artiklid 5, 6 ja 7 ei ole kehtetud proportsionaalsuse põhimõtte rikkumise tõttu. Ettepanekuga ning muudetud määrusega nr 261/2004 ei muudeta eeltooduid aspekte. Seega on ka muudetud määrus nr 261/2004 vastavuses proportsionaalsuse põhimõttega. Ettepaneku p 3.2. kohaselt on lennuettevõtjate ja liikmesriikide ametiasutuste lisakulud seotud vaid väljaminekutega, mis on vajalikud reisiõiguste paremaks kohaldamiseks ja jõustamiseks. Hoolitsuse ja abi pakkumise või pikaajalise hiline mis hüvitamisega seotud kulude suurenemine kompenseeritakse hüvitise saamise õiguse tekkeks nõuetava ajavahemiku muutmisega.

Esimeks probleemkohaks kehtiva määruse nr 261/2004 puhul on, et abi andmisel puuduvad piirangud isegi selliste tõsiste häirete korral, mille lahenumine ei sõltu lennuettevõtjatest.

Hetkel kehtivate määrusest nr 261/2004 tulenevate eeskirjade kohaselt peavad lennuettevõtjad pakkuma suupisteid, sööki ja majutust määramata aja vältel, seades nii potentsiaalselt ohtu oma majandusliku ellujäämise. Euroopa Kohtu 2012. kohtuasjas C-12/11⁸⁰ käsitletud Islandi tuhapilve kriis põhjustas väga palju järgmisi kaebusi seoses täitmata jäetud hoolitsuskohustusega. Lennuettevõtjad ei pakkunud reisijatele mitte mingisugust teavet ei nende õiguste ega võimaliku teekonna muutmise kohta; asendusteekonna organiseerimine pandi reisijate enda õlule ning lennuvedajad kehtestasid taaskord omavolilisi reegleid olukorra lahendamisele, mis ei olnud õiguspärased. Ent huvitav aspekt sealjuures on, et kui on analüüsitud lennuettevõtjate 2010. aastat majandusliku poole pealt, on sealt ilmnenu d huvitav vastuolu - nimelt oli 2010. aasta ehk nõ tuhapilvekriisi aasta lennuettevõtjatele majanduslike näitaja poolest väga tulus aasta.⁸¹

Teine probleem seoses ebaproportsionaalsete kuludega lennuettevõtjale seisneb järgnevas. Lühikeste piirkondlike lendude, s.t väikeste lennukitega tehtavate lühikeste lendude puhul võivad määrusest tulenevate kohustustega kaasnevad kulud olla lennuettevõtjate tuludega kõrvutades ebaproportsionaalselt suured.

⁷⁹ samas (viide 26)

⁸⁰ EKO C-12/11, 31.01.2013, Denise McDonagh vs. Ryanair Ltd.

⁸¹ K. Vaksmaa ettekanne (viide 32).

Kuna ettepanekus on kõigile olulisematele sellekohastele probleemidele tähelepanu pööratud, siis alljärgnevalt analüüsitakse ettepanekus toodut.

Euroopa Komisjoni 13.03.2013 avalikustatud ettepaneku kohaselt, kui lend hilineb või tühistatakse erakorraliste asjaolude tõttu, võib lennuettevõtja piirata reisija majutusõigust kolmele ööle maksumusega kuni 100 eurot öö kohta (ettepaneku art 1 lg 9, muudetud määruse nr 261/2004 art 9 lg 4). Mõju, mida eespool nimetatud meetmed reisijatele avaldavad, leevendatakse kahe täiendava meetmega. Esiteks peaks teekonna kiirem muutmine vähendama ohtu, et reisijad on sunnitud nii pikka aega lennujaamas viibima.

Teiseks peavad lennujaamad, lennuettevõtjad ja teised lennutranspordiahelas osalejad välja töötama hädaolukorra lahendamise plaani, et pakkuda lennujaamas viibima sunnitud reisijatele võimalikult kvaliteetset hoolitsust ja abi (ettepaneku art 1 lg 4; muudetud määruse nr 261/2004 art 5 lg 5). Peale selle ei kohaldata majutusõiguse piiranguid piiratud liikumisvõimega reisijate ja nende saatjate, rasedate naiste, eriarstiabi vajavate reisijate ning saatjata reisivate laste suhtes, tingimusel et nad on teavitanud lennuettevõtjat oma pardaletulekust 48 tundi enne lennu kavandatavat väljumisaega (ettepaneku art 1 lg 11; muudetud määruse nr 261/2004 art 11 lg-d 3 ja 4).

Lühikeste (piirkondlike) lendude iseärasusi arvestades ei pea lennuettevõtjad majutama selliseid reisijaid, kes lendavad vähem kui 250 km kaugusele õhusõidukis, mille maksimaalne reisijakohtade arv on 80 (v.a ümberistumisega lennu korral). Ka sel juhul ei kohaldata erandit piiratud liikumisvõimega isikute ja nende saatjate, rasedate naiste, eriarstiabi vajavate isikute ning saatjata reisivate laste suhtes (ettepaneku art 1 lg-d 9 ja 11; muudetud määruse nr 261/2004 art 9 lg5 ning art 11 lg-d 3 ja 4).

Veelgi enam, ettepanekus on ka käsitletud üksikasjalikumalt arvestamist lennuettevõtjate finantssuutlikkusega. Ettepanek sisaldab piiratud arvul meetmeid, mille eesmärk on vähendada määruse nr 261/2004 kõige kulukamaid aspekte lennuettevõtjate jaoks. Õigus hüvitise saamiseks ELi piires toimuva lennureisi hilinemisel tekib pärast viie tunni möödumist. Kolmandatesse riikidesse suunduvate või sealt saabuvate lennureiside puhul hakkab hüvitise saamiseks nõutava ajavahemiku pikkus sõltuma asjaomase lennureisi pikkusest, et võtta arvesse probleeme, mis tekivad siis, kui lennuettevõtja peab hilinemise põhjuse kõrvaldama kodubaasist kaugel asuvas lennujaamas: EList väljapoole suunduva kuni 3 500 km pikkuse lennureisi puhul on selleks ajavahemikuks viis tundi, EList väljapoole suunduva 3 500–6 000 km pikkuse lennureisi puhul üheksa tundi ning EList väljapoole

suunduva üle 6 000 km pikkuse lennureisi puhul 12 tundi – (ettepaneku art 1 lg 5; muudetud nr 261/2004 art 6 lg 2).

Eespool nimetatud muudatused täidavad enamjaolt oma eesmärgi ja lahendavad praeguseks kerkinud probleemsete kohad määruses nr 261/2004 lennuettevõtjale ebaproportsionaalsete kulude tekitamise osas. Ainus, mille puhul jääb siiski küsimusi õhku, on vastutuse jagamise küsimus reisi katkemise eest vastutava kolmanda isiku ja lendu teenindanud vedaja vahel.

3.3. Lennuettevõtjate ja kolmandate isikute jagatud vastutus

Kolmandaks probleemiks käesoleva teema osas, on seadusandja otsus koondada vastutuse selliste õiguste tagamise eest, mis käsitlevad reisi katkemisega seoses antavat abi ja hoolitsust, teenindavale vedajale. See aga ei tähenda, et nimetatud vedaja peab kandma rahalist koormust üksi või, et reisijad võivad nõuda kõnealuste õiguste järgimist üksnes siis, kui pikaajaline hiline mine toimub vedaja süül.

Kogemusest ja praeguseks hetkeks küllaldasest praktikast lennunduses nähtub, et pikaajalist hiline mist võivad põhjustada ka paljud muud transpordiahela osalised. Kuid reisijate ebamugavuse tase ja nende õigus abile jäävad samaks, olenemata ebamugavuse algpõhjustest või selle eest vastutajast. Seega vastutav osapool peaks kandma reisijatele makstavatest hüvitistest tuleneva rahalise kulu ja maksma selle teenindavale vedajale tagasi.⁸²

Muudetud määruse nr 261/2004 preambula 20 nendib, et praegu ei ole lendude pikaajaliste hiline miste ja tühistamise põhjused EL-is seotud üksnes lennuettevõtjatega. Selleks, et stimuleerida kõiki lennundussektoris osalejaid otsima tõhusaid ja õigeaegseid lahendusi, kuidas vähendada lendude pikast hiline misest ja tühistamisest reisijatele põhjustatud ebamugavusi, peaks lennuettevõtjatel olema õigus taotleda hüvitist kolmandalt isikult, kes on aidanud kaasa sündmusele, mis on tinginud kahju hüvitamise või muude kohustuste täitmise.

Samuti muudetud määruse nr 261/2004 art 13 kohaselt ei tohi küll liikmesriigid piirata lennuettevõtjate õigust nõuda hüvitist vastutavatelt kolmandatelt isikutelt, kes on aidanud kaasa sündmusele, mis on tinginud kahju hüvitamise või muude kohustuste täitmise, kuid ei sätesta ka sõnaselgelt vastutuse jagunemise põhimõtet (ettepaneku art 1 lg 12; määruse nr 261/2004 art 13).

⁸² KOM(2011) 898 lõplik (viide 4).

Tuleb asuda seisukohale, et muudetud määruse nr 261/2004 art 13 sõnastuses tekitavad probleeme järgmised väljendid: „kolmandalt isikult, kes on aidanud kaasa“ ning „sündmusele, mis on tinginud kahju hüvitamise või muude kohustuste täitmise“. Kuidas jaguneb sellises olukorras (nt lennu hilinemisel või tühistamisel) süü ja sellest tulenevalt ka vastutus, on ebaselge.

Näiteks võib siinkohal taaskord tuua käesolevas töös varasemalt toodud juhtumi, kus vāravatōōtajate pardale registreerimise programmi ei olnud õigeaegselt uuendatud ning nõudis reisijatelt viisat, mida tegelikult sai taotleda ka sihtkohas piiripeal. Kas sellises olukorras lasuks hüvitise maksmise kohustus lennust mahajātmise korral täielikult maapealse teeninduse tōōtajatel või jaguneks maapealset teenindust pakkuva ettevōtte ja lennuettevōtja vahel solidaarselt, pole üheselt selge. Siin vajaks mārurus nr 261/2004 tāpsustamist nii reisijate õiguse poolelt, s.t kelle poole hüvitise saamiseks pōōrduda, kui ka lennuettevōtja ja kolmandate isikute vastutuse osas, kuna kokkuvōttes pārsib selline ebaselgus mārurus nr 261/2004 pōhilise eesmārgi – lennureisijate õiguste kaitsmise – saavutamist.

Samuti ei ole muudetud mārurus nr 261/2004 ja ettepaneku kohaselt selge, kes kolmandatel isikutel lasuvad samasugused kohustused nagu lennuettevōtjal. Kui ei lasu, siis millised kohustused on lennuettevōtjal üksi ja milliste kohustuste osas jaguneb lennuettevōtja ja kolmandate isikute vastutus solidaarselt. Näiteks kui lennu pika-ajalisel hilinemisel ei paku lennujaamatōōtajad terminalis ootavatele reisijatele nõuetekohast hoolitsust ja reisija nõuab selle eest hiljem hüvitist. Kas sellisel juhul vastutab selle eest lennuettevōtja, et ta pole nimetatud olukorra tekkides taganud oma esindaja kohalviibimist lennujaamas viivitamatult, kes sellisest olukordades nõuetekohaselt toimetaks, või vastutab selle lennuettevōtjale tekitatud kulu eest hoopis lennujaama maapealset teenindust korraldav ja tagav ettevōte.

Veelgi keerulisem on nt olukord, kus maapealse teeninduse tōōtajad jagavad reisijale ebatāpset või puudulikku teavet (vōttes arvesse, et teavitamiskohustus on lennuettevōtjal endal ka nagunii), mis pōhjustab lõpuks lennuettevōtja poolt reisijale tekitatud ebamugavuste eest hüvitise maksmise. Selline olukord võib juhtuda muidugi etteruttavalt vaid sellisel juhul, kui mārurust nr 261/2004 muudetakse vastavalt teavitamiskohustuse rikkumise eest māraratava karistuse sätetamisega (mis läheb aga käesoleva magistritōō piriidest välja). Seega sellies olukorras tōusetuks küsimus, kas sellise reisijale välja makstud hüvitise saab lennuettevōtja maapealselt teeninduselt tagasi nõuda tāies mahus või vaid osaliselt.

Kokkuvōtvalt, lennuettevōtjate ja kolmandate isikute vastutuse jagamise pōhimōte pole tānaseni māruruses nr 261/2004 kehtestatud ja seda tuleks muudetud māruruses nr 261/2004

selgelt määratleda ja piiritleda. Seega lennureisijate õigusi käsitleva määruse nr 261/2004 raames tuleks kriitiliselt läbivaadata ning hinnata meetmeid, millega tagatakse, et teenindavatel vedajatel on võimalik täita oma kohustusi, samas kui rahalised kulud jagatakse nõuetekohaselt kõikide lennu hilinemise, tühistamise või lennureisist mahajätmise eest vastutajate vahel.

KOKKUVÕTE

Käesolevas magistritöös analüüsitakse reisijatele lennureisist mahajätmisel ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest makstava hüvitise ja abi andmist sätestava määruse nr 261/2004 rakendamisega tekkinud probleeme seonduvalt lennuettevõtjale pandud hüvitamis-, hoolitsemis- ja abistamiskohustustega. Samuti käsitletakse küsimusi, mis on tõusetunud seoses reisijate õiguste tagamisel lennuettevõtjate finantssuutlikkuse arvestamisega ning lennuettevõtjate ja kolmandate isikute jagatud vastutusega.

Pidades silmas asjaolu, et ka Euroopa Komisjon on möönnud EL-s kehtiva lennureisijate õiguskaitsevahendeid puudutava regulatsiooni vajakajäämisi, lähtutakse magistritöös eeldusest, et määrus nr 261/2004 tänasel kujul ei täida täielikult oma eesmärgi. Antud väite paikapidavuse kontrollimiseks analüüsitakse määruse nr 261/2004 rakendamisega tõusetunud probleeme regulatsiooni põhivaldkondade kaupa.

Esiteks käsitlesin määruse nr 261/2004 põhisisuks olevaid lennureisijatele ette nähtud õiguskaitsevahendeid, mis jagunevad (1.) õiguseks hüvitisele ja hoolitsusele ning (2.) õiguseks tagasimaksmisele või teekonna muutmisele. Õigus hüvitisele ja hoolitsusele jaguneb seejuures omakorda juhtumiteks, mis puudutavad (1.) lennu tühistamist või sellelt mahajätmist ning (2.) pikaajalist hilinemist ja lennurajaga seotud viivitust. Sealjuures analüüsitakse ka lennuettevõtjate vastutust välistavate erakorraliste asjaolude õigusliku regulatsiooni.

Teiseks vaadeldakse määruses nr 261/2004 sätestatud õiguskaitsevahendite tulemusliku ja järjepidava rakendamise tagamisel lennuettevõtjate finantssuutlikkuse arvestamisega seonduvat.

Kolmandaks uuritakse määruses nr 261/2004 lennuettevõtjate ja kolmanda isiku, kes on aidanud kaasa lennu tühistamisele, hilinemisele või lennureisist mahajätmisele, jagatud vastutusega seonduvat.

Käsitledes hetkel kehtivat regulatsiooni EL lennureisijate suhtes, võrreldakse seda läbivalt Euroopa Komisjoni 13.3.2013 ettepaneku ja määruse nr 261/2004 muudatustega. Sealjuures käsitledes nimetatud ettepanekut, tuuakse välja muudetud määruse nr 261/2004 vajakajäämisi ning avaldatakse arvamust, kuidas oleks võimalik Euroopa Komisjoni poolt väljapakutud lahenduste osas määrust nr 261/2004 veelgi paremini täiustada. Samuti tuuakse välja

täiendavaid Euroopa Komisjoni muudatusettepanekute hulgas mittesisalduvaid mõtteid selle kohta, mida oleks vaja kõnealusel määruuses muuta.

Alljärgnevalt esitatakse olulisemad seisukohad määruse nr 261/2004 täiendamist vajavate osade kohta, milleni jõutakse magistritöös sisalduva analüüsi tulemusena.

Mõiste „lennureisi tühistamine“ tuleks defineerida ümber nii, et tühistatud lennuks tuleb lugeda lisaks üldse ära jäänud lennule ka lendu, mis mingil muul põhjusel ei jõua antud lennu sihtkohta (nt tehnilistel põhjustel on lennuk sunnitud maanduma mõnes muus lennujaamas), kuna reisijatele tekitatud ebamugavused on mõlema juhul samasugused ning seetõttu peaks olema samasugused ka õiguslikud tagajärjed.

Seoses lennu tühistamisest etteavitamise ajalise kestvusega asutakse seisukohale, et 14 päeva enne reisi algust lennu tühistamist reisijat teavitada ei ole piisav aeg, et reisijal oleks võimalik ilma lisakuludeta uued lennupiletid osta. Seega vastav tähtaeg võiks vähemalt üks kuu. Eriti oluline on pikema etteavitamistähtaja sätestamine väikeste lennujaamade puhul, kust väljub vähem lende, millest tulenevalt on reisijal raskem leida sobivat asenduslendu.

„Lennult mahajätmise“ mõiste tuleks täpsustada selliselt, et sellega oleks hõlmatud kõik võimalikud olukorrad, kus lennuettevõtja võib reisija vedamisest Seega tuleks sätestada lennureisist mahajätmise põhjuste hulka kuuluvad eelkõige ülebroneerimise juhud, aga ka muudest lennuettevõtjast või kolmandast isikust tulenevate põhjuste tõttu toimunud lennureisist maha jätmise (sh lennuettevõtja opereerimisega seotud põhjused). Samuti peaks määrust nr 261/2004 täiendada nii, et lennust mahajätmist nimetatud põhjustel ei mõjuta asjaolu, et eeltoodud põhjused olid põhjustatud erakorraliste asjaolude esinemise tõttu.

Määruse nr 261/2004 art 11 on ebaselge, kuna ei ole arusaadav, keda tuleks lennureisist mahajätmisel eelistada järgmisena pärast määruse nr 261/2004 art 11 lg-s 1 toodud nõrgendatud abivajadusega isikuid, kui lennukis kõigile kohti ei jätku. Praktikas jäetakse maha viimasena lennule registreerimiseks ilmunud reisijad, kuid see ei ole alati õiglane lahendus nende suhtes, kes ilmuvad küll õigeaegselt lennule registreerimisele, kuid mitte palju varem enne väljalendu.

Veelgi enam, olukorras, kus vabatahtlik mahajäämine lennust tähendab määruse nr 261/2004 art 7 tulenevast fikseeritud hüvitisest ilma jätmist ning reisija peaks lennuettevõtjaga rääkima läbi kokkuleppelise hüvitise üle, tekib küsimus kas reisijad peaksid üldse olema motiveeritud ning kas neil on mõistlik vabatahtlikult lennureisist maha jääda. Seda põhjusel, et lennuettevõtjale ei ole majanduslikult mõistlik leppida kokku kõrgemas hüvitise summas, kui

fikseeritud hüvitis sunniviisilise mahajätmise puhul, ning sellised läbirääkimised oleks lennureisija jaoks olulist sotsiaalset stressi tekitavad.

Määrus nr 261/2004 ei täpsusta, kuidas toimub lennuettevõtja ja reisija vahel kokkuleppele jõudmine vastavalt määruse nr 261/2004 vabatahtlikult mahajäämise eest hüvitamise osas. Kehtiva määruse nr 261/2004 kohaselt jääb ebaselgeks, kes otsustab selle meetodi hüvitise maksmiseks, mis konkreetsel juhul valitakse. See peaks olema reisija otsustada ning vastavalt tuleks ka määrust nr 261/2004 sätestada.

Järgnevalt nõustatakse Euroopa Kohtuga, et reisijad, kelle lend tühistatakse, ja need, kelle lend hilineb, saavad kaotatud aja näol analoogset kahju. Seega on määruse nr 261/2004 art 7 ette nähtud hüvitise kontekstis nende olukord sarnased ning võrdse kohtlemise põhimõttega oleks vastuolus, kui neid reisijaid koheldaks erinevalt. Samuti leitakse, et selline lähenemine on kooskõlas nii proportsionaalsuse kui õiguskindluse põhimõttega.

Nõustatakse Euroopa Komisjoni ettepanekus väljapakutud muudatusega pikendada ajavahemikku, mille möödumisel tekib õigus hilinemise eest hüvitise saamisele kõikide EL-i siseste lennureiside puhul kolmelt tunnilt viiele tunnile, et vältida tühistatud lendude arvu suurenemist.

Seoses mõistetega „õigus abile“ ja „õigus hoolitusele“ tuuakse esile, et määruses nr 261/2004 kasutatakse neid ebajärjekindlalt, mis on tekitanud segadust ka praktikas. Tuleks täpselt määratleda, millal on tegemist abiga ja millal hoolitusega, et vältida edasist selleteemalist segadust ja kohtuvaidluseid.

Edasiselt nenditakse, et määruse nr 261/2004 art 9 lg 2, mis puudutab lennureisijatele sidevahendite kasutamise võimaldamise kohustust, on praktikas sellisel kujul selgelt aegunud ja võib jätta oma eesmärgi täitmata. Kahjuks ei ole selle regulatsiooni täiendamist ette nähtud ka Euroopa Komisjoni ettepanekus.

Seonduvalt nõ tuhapilvekriisi ja selle pinnalt tekkinud probleemidega lennuettevõtjatele, asutakse seisukohale, et ettepanekus esitatud pikaajalise hilinemise korral lennuettevõtjate poolt hoolitsuskohustuse pakkumist piiravad määruse muudatused on mõistlikud ning tagavad ühelt poolt reisijate kaitse ning teiselt poolt on proportsionaalsed lennuettevõtjate suhtes. Reisijatel on võimalik sellises olukorras 3 ööpäeva jooksul leida alternatiivne lahendus, kuidas oma reisi jätkata.

Ettepanekus kinnitatakse, et lennureisijal, kes jääb ümberistumisega lennust maha eelmise lennu hilinemise tõttu, on õigus hoolitsusele, mida peab pakkuma selle lennu käitaja, kelle lennust maha jäädi, kuna tal on selleks kõige paremad võimalused. Teatavatel juhtudel on reisijatel ka õigus hüvitisele, mida peab pakkuma hilinenud lennu käitaja, kelle tõttu lennust maha jäädi. Siiski kohaldatakse õigust hüvitisele vaid siis, kui ümberistumisega lennud on üheainsa veolepingu osa, kuna sel juhul kannavad hilinemise eest vastutust asjaomased lennuettevõtjad, kes on kavandatud ümberistumisest teadlikud. Lennuettevõtjatele jääb õigus leppida omavahel kokku kulude jagamises.

Nõustatakse ettepanekuga sätestada määruses nr 261/2004 selgesõnaliselt, et hoolitsust tuleb pakkuda nii terminalis kui ka lennuki pardal. Samas asutakse ettepanekus tooduga eriarvamusele selles osas, et joogivesi, arstiabi, tualettruumide kasutamise võimalus ja kliimaseadme kasutamise võimalus tuleks tagada kogu aeg, mitte alles üle tunni kestnud lennurajaga seotud viivitust.

Leitakse, et mõistet „erakorralised asjaolud” tuleks määruses nr 261/2004 määratleda kui asjaolu, mis oma olemuselt või päritolult ei ole omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ning võttes arvesse, et lennuettevõtja on teinud endast kõik oleneva väljub see ikkagi lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt. Vastasel juhul võib juhtuda, et edaspidiselt hakatakse vaidlema selle üle, mis on lennuettevõtja võimuses kontrollida ja mis mitte.

Muudetud määruse nr 261/2004 lisa 1 p 1) a-s ii ja p 2) ap-s i ei ole selge, mida mõeldakse tehniliste probleemide all, mis ei ole iseloomulikud õhusõiduki tavapärasel käitamisel (näiteks rikke kindlakstegemine lennu ajal) ning millised on need tehnilised probleemid, mis on iseloomulikud õhusõiduki tavapärasel käitamises (nt õhusõiduki korrapärase hoolduse või lennueelse ülevaatus käigus leitud puudused ning puudused, mis tulenevad korrapärase hoolduse või lennueelse ülevaatus nõuete eiramisest).

Asutakse seisukohale, et ettepanekus nimetatud lennuettevõtjate töötajate streik ei peaks kuuluma määruse mõttes erakorraliste asjaolude alla. Esiteks on streik lennuettevõtjate jaoks põhimõtteliselt välditav ning isegi juhul, kui lennuettevõtjale ei ole vältimine konkreetsel juhul võimaik, ei tule streik lennuettevõtja jaoks üllatuslikult, vaid on juba varem ette teada.

Muudetud määruses nr 261/2004 loetletud erakorraliste asjaolude osas tuuakse positiivsena esile, et lennuliikluse korraldamise piiranguid või õhuruumi või lennujaama sulgemist käsitatakse erakorralise asjaoluna. Samas jääb ebaselgeks, millised ilmastikutingimused on sellised, milles pole võimalik tagada lennuohutust. Ehkki ei ole võimalik tuua ammendavat

loetelu tingimustest, saaks nimetada praktikas enamlevinud tingimused sarnaselt kindlustuslepingutele.

Seoses lennuettevõtja vastutusest vabanemisega erakorraliste asjaolude tõttu toetatakse Euroopa Kohtu seisukohta, mille kohaselt välistab erakorraliste asjaolude esinemine mitte ainult lennu tühistamise korral vaid ka lennu hilinemise korral lennuettevõtja vastutusest maksta reisijatele hüvitist. Vastasel juhul oleks tegemist erakorraliste asjaolude tõttu hilinenud lendude reisijatele põhjendamatute eeliste loomisega võrreldes erakorraliste asjaolude tõttu tühistatud lendude reisijatega. Samuti soodustaks selliste erakorraliste asjaolude tõttu hilinenud lendude puhul reisijatele hüvitiste maksmine lendude tühistamist, mis oleks lõppkokkuvõttes reisijatele kahjulik.

Seoses lennuteekonna muutmise regulatsiooniga tehakse ettepanek, et reisija õiguste parema kaitse tagamiseks peaks määruses nr 261/2004 olema selgemalt määratletud, mida tähendab art 8 lg 1 p-s b) sätestatud „esimesel võimalusel“ ja „võrreldavatel tingimustel“. See on eriti oluline, kuna lennuettevõtja ja -reisija huvid on vastupidised ning pooled ebavõrdsed.

Muudetud määruse nr 261/2004 art 8 lg-s 4 on sätestatud, et teekonna muutmisel saab muid transpordiliike kasutusele võtta ning teistsugust teekonda ja teise lennuettevõtja teenuseid kasutada vaid reisijaga kokkulepitud juhul. Antud sätte kehtestamisega võib omakorda tõusetuda küsimus, et mis hetkel lasub reisijal kohustus lennuteekonna muudatus mainitud 12 tunni jooksul vastu võtta, millal oodata ära selle 12 tunni möödumine ning seejärel ise valida endale uus meelepärane teekond.

Kuna reisijatel tuleb tänasel päeval üha rohkem kokku puutuda lennuplaani muutmisega, on sellekohased täiendused määruses nr 261/2004 hädavajalikud ja põhjendatud. Muudetud määruse nr 261/2004 sätestab õigused kavandatud lennuplaani muutmise kohta. Sealjuures ei kehtesta reisijale õigusi olukorras, kus lennuplaani muudetakse selliselt, et lend tõstetakse varasemaks, mitte ei lükata hilisemaks. Eeltoodust tulenevalt ei kaitse ka muudetud määrus nr 261/2004 sellisel juhul reisijaid, mistõttu tuleks ka sellise olukorra puhul tagada reisijate õigus hüvitisele.

Nõustatakse Euroopa Komisjoni seisukohaga, mille kohaselt ei tohiks piirata lennuettevõtjate õigust sätestada konkreetseid eeskirju ühe ja sama lennureisi piletite kasutamisarjajärjekorra kohta, sest vastasel korral väheneb lennuettevõtjate huvi müüa vahemaandumisega lende odavamalt kui otselende, mis aga omakorda kahjustab konkurentsi.

Ettepanekus tehtud muudatused määruses nr 261/2004 täidavad enamjaolt oma eesmärgi ja lahendavad praeguseks kerkinud probleemsed kohad lennuettevõtjale ebaproportsionaalsete kulude tekitamise osas. Ainus, mille puhul jääb siiski küsimusi õhku, on vastutuse jagamine reisi katkemise eest vastutava kolmanda isiku ja lendu teenindanud vedaja vahel. Nimelt pole lennuettevõtjate ja kolmandate isikute vastutuse jagamise põhimõtte tänases määruses nr 261/2004 sätestatud, kuid seda tuleks teha. Seega lennureisijate õigusi käsitleva määruse nr 261/2004 raames tuleks kriitiliselt läbivaadata ning hinnata meetmeid, millega tagatakse, et teenindavatel vedajatel on võimalik täita oma kohustusi, samas kui rahalised kulud jagatakse nõuetekohaselt kõikide lennu hilinemise, tühistamise või lennureisist mahajätmise eest vastutajate vahel.

Kokkuvõttes nenditakse, et EL kehtiv seadusandlus ei ole piisav tagamaks lennureisijate õiguste efektiivset kaitset ning määrus nr 261/2004 tänasel kujul ei täida täielikult selle andmise eesmärke. Sealjuures ei kata ka Euroopa Komisjoni poolt 13.3.2013 tehtud ettepanek ja muudetud määrus nr 261/2004 kõiki vajalikke õiguslikke aspekte. Samas annavad ettepanekus tehtud muudatused selge signaali, et määrus nr 261/2004 on oluliste täienduste ootel, mis lahendavad olulise osa selle rakendamisel ilmnunud probleemidest, ning ülejäänud käesolevas magistritöös esile toodud vajakajäämised leiavad loodetavasti lahenduse edaspidiselt.

AIR PASSENGER RIGHTS IN THE EVENT OF DELAY OR CANCELLATION OF FLIGHT AND DENIED BOARDING

SUMMARY

In the master's thesis I analyzed problems, relating to the obligation to compensate for, care for, and provide assistance, that have arisen in implementing Regulation No 261/2004 which establishes common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights. Also, I addressed issues that have arisen in connection to having to take account of the financial capacity of air carriers, and the shared liability between air carriers and third parties upon ensuring passengers' rights.

In view of the fact that also the European Commission has admitted to the shortcomings of the current regulation pertaining to legal remedies available to air passengers in the EU, and that the discontent associated with it has reached the media, I stemmed from the premises that Regulation No 261/2004 at its present form does not fully serve its purposes. In order to verify that statement, I studied and analyzed practical problems that have arisen during the implementation of Regulation No 261/2004 by the main subject areas of the referred regulation.

First, I described legal remedies, intended for air passengers, that form the main content of Regulation No 261/2004 and which are divided into (1.) right to compensation and care, and (2.) right to reimbursement or re-routing. Right to compensation and care are, in turn, divided into cases of (1.) cancellation of a flight or denied boarding and, (2.) long delay and tarmac delay.

Here, I also examined the legal regulation of extraordinary circumstances which preclude the liability of air carriers, and practical problems arising there from.

Second, I looked into the aspects of taking account of financial capacity of air carriers upon ensuring the effective and consistent implementation of legal remedies stipulated in Regulation No 261/2004.

Third, I studied what sorts of problems are associated with shared liability between an air carrier and a third party who has contributed to the cancellation or delay of flight or denied boarding.

While analyzing the current regulation applicable to air passengers of the European Union, I consistently compared it to the European Commission's 13/03/2013 proposal and amendments of Regulation No 261/2004. In examining the proposal, I pointed out the shortcomings of the amended Regulation No 261/2004, and expressed my opinion on how it would be possible to improve Regulation No 261/2004 even further based on the solutions offered by the European Commission,

I also made additional suggestions, which were not included in the proposals for amendment, as to what would have to be changed in the said regulation and how to do it so it would ensure full protection of the rights of air passengers.

In my master's thesis I reached a conclusion confirming the necessity for amendments of important principles and legal aspects based on Regulation No 261/2004, some of which are discussed below.

The notion "cancellation" should be redefined so that a cancelled flight is a flight which was previously planned and on which at least one place was reserved and which did not operate or did not reach its destination due to some other reasons (e.g. the plane was forced to land at another airport for technical reasons).

As regards the period for informing of the cancellation of the flight, I believe that informing the passenger of cancellation of the flight 14 days before travelling is not sufficient to enable the passenger to buy new tickets without incurring any additional costs. Thus, the period could be longer – at least one month before the journey sounds reasonable and acceptable from the perspective of an air passenger. It is particularly important to stipulate, in Regulation No 261/2004, a longer period of notice for low-capacity airports where there is less competition among air carriers as a result of which a passenger has fewer flights to choose from.

The notion of "denied boarding" should be exhaustively and unambiguously defined in Regulation No 261/2004, so that the definition would include all possible situations where an air carrier may deny boarding to a passenger. It should be stipulated in the amendments to Regulation No 261/2004, that the main reason for denying boarding is overbooking, but there may also be other reasons that are due to the air carrier or third person, and reasons not due to the passenger (incl. reasons relating to the operation of the air carrier). Regulation No 261/2004 should also be amended so that denying boarding for the above mentioned reasons

would not be affected by the fact that the said reasons were caused by extraordinary circumstances.

Article 11 of the current Regulation No 261/2004 is unclear because it does not specify who should be preferred next, in case of denied boarding, after the requirement of Article 11(1) of Regulation No 261/2004 is fulfilled and there are no seats available for everyone on the plane. In practice, boarding is denied to passengers who are last to show up for check-in, but this is not always a reasonable and just solution for those who show up to check in on time, just not considerably before the departure time. Here, a strong rule, that is then always followed, should be laid down, e.g. boarding will generally be denied to passengers who were the last to buy tickets.

Moreover, in a situation where missing a flight voluntarily means being deprived of the standard compensation under Article 7 of Regulation No 261/2004 whereby the passenger has a right to agreed compensation (Article 4(1) of Regulation No 261/2004), raises a question whether passengers should be motivated at all to miss a flight, and whether it is reasonable for them to voluntarily miss a flight, particularly in a situation where the agreed compensation offered by the air carrier is smaller than the standard compensation paid when a flight is missed against a person's will. I believe it is not well found to enable such an advantage to the air carriers.

No provision of Regulation No 261/2004 specifies how the air carrier and a passenger are to reach an agreement as regards compensation for voluntarily missing a flight pursuant to Regulation no 261/2004. Current regulation No 261/2004 leaves it unclear as to who decides the method for paying compensation which is chosen in the specific case. It should definitely be up to the passenger to decide and it should be stipulated as such also in Regulation No 261/2004.

I agree with the European Court of Justice that passengers whose flight is cancelled and passengers whose flight is delayed suffer similar damage in the form of lost time, and for the purposes of having a right to compensation under Article 7 of Regulation no 261/2004 their situations are alike. Thus, it would be contrary to the principle of fair treatment if such passengers were treated differently. In my opinion, this approach complies with the principles of proportionality and legal certainty.

Here, I agree with the amendment proposed by the European Commission to extend the period, after which the right to compensation may be invoked in case of delay, for all intra-

EU journeys from three hours to five hours, in order to avoid an increase in cancelled flights which, from the passenger's perspective, is usually more inconvenient.

It is important to point out a terminology related problem in current Regulation No 261/2004. Regulation No 261/2004 refers alternately to notions "right to assistance" and "right to care". In order to reduce possible confusion among passengers (for example, upon filing a complaint, problems and misunderstandings may arise regarding what compensation is claimed for), the amendments of Regulation No 261/2004 should define clearly and precisely when "assistance" is meant and when "care".

It needs to be stated that Article 9(2) of Regulation No 261/2004 which stipulates the obligation to enable the use of communication devices to passengers, is, in its present form, clearly outdated and not serving its purpose.

As regards the crises of the volcanic ash cloud, and problems that air carriers encountered in connection to it, I am of the opinion that the amendments limiting air carriers' obligation to care in case of long delay, are reasonable and ensure, on one hand, the protection of passengers and on the other hand, are proportionate with respect to air carriers. In such a situation, passengers have three days to find an alternative solution on how to continue their journey and moreover, they have at least time to adjust to the new and unexpected situation.

The proposal confirms that passengers who miss a flight connection because their previous flight was delayed have a right to care (to be provided by the operating air carrier of the missed flight which is best positioned to provide this care), and, under certain circumstances, a right to compensation (to be provided by the air carrier operating the delayed flight as it was at the origin of the total delay). However, such right would only apply where the connecting flights are part of a single contract of carriage as in that case the air carriers concerned have committed to and are aware of the intended connection between the flights. The air carriers retain the right to agree on distributing costs between themselves.

I agree with the proposal to explicitly stipulate in Regulation No 261/2004 that care is to be offered both in the terminal and on board. However, I believe that passengers should always be provided with drinking water, medical assistance, possibility to use toilets, and relevant warming/cooling air conditioners, and not only after an hour of tarmac delay as is stipulated in Article 6(5) of the amended Regulation No 261/2004.

The notion "extraordinary circumstances" should be defined in Regulation No 261/2004 as circumstances which, by their nature or origin, are not inherent in the normal exercise of the

activity of the air carrier concerned and even though the air carrier has made every effort are beyond its actual control. Otherwise, in the future people might argue over what the air carrier is able to control and what not. The possibility of encountering such a situation should be preventively solved by amending Regulation No 261/2004.

Second, it does not follow from Annex 1 (1)(ii) and (2)(i) of the amended Regulation No 261/2004 what is meant by technical problems which are not inherent in the normal operation of the aircraft, such as the identification of a defect during the flight operation concerned, and which are technical problems which are inherent in the normal operation of the aircraft (e.g. a problem identified during the routine maintenance or during the pre-flight check of the aircraft or which arises due to failure to correctly carry out such maintenance or pre-flight check).

I believe that a strike of employees of operating air carriers, stipulated in Annex 1(1)(vii) of the proposal and the amended Regulation No 261/2004 should not fall under extraordinary circumstances. In particular for the following two reasons. First, a strike can, in principle, be avoided by the air carrier and even if it cannot be avoided by taking any necessary measures therefore, air carriers are aware of a strike beforehand and thus, it is not unexpected for them.

On the contrary, it should be prescribed in Regulation No 261/2004 that in case of cancellation of flights due to labour disputes at the air carrier, passengers have to be notified in advance and with sufficient amount of time to rearrange their flights with the least costs.

What is positive about the extraordinary circumstances listed in the amended Regulation No 261/2004 is that they point out that air traffic management restrictions or closure of airspace or an airport are considered as extraordinary circumstances (Annex 1(1)(v) of the amended Regulation No 261/2004).

However, as regards meteorological conditions mentioned in Annex 1(1)(vi) of the amended Regulation No 261/2004, it is unclear what meteorological conditions are incompatible with flight safety. Here, if an exhaustive list of conditions cannot be provided, a list with a few conditions most encountered in real life could be provided similarly to insurance contracts where e.g. a storm is considered an insurance case (i.e. wind velocity 17 m/s or more).

As regards the air carrier being relieved of liability due to extraordinary circumstances, I support the position of the European Court of Justice whereby extraordinary circumstances relieve an air carrier of liability to pay compensation not only in case of cancellation of flight but also in case of delayed flight. Otherwise undue advantage would be created for passengers

whose flights are delayed due to extraordinary circumstances compared to passengers whose flights are cancelled due to extraordinary circumstances. Paying compensation for passengers in case of delayed flights due to extraordinary circumstances would contribute to the cancellation of flights which in the end would be to the detriment of passengers.

In order to ensure better and more effective protection of passenger rights, Regulation No 261/2004 should contain a clear definition as to what is meant by “at the earliest opportunity“ and “under comparable transport conditions“ in Article 8(1)(b). This is particularly important as air carriers and air passengers have contrary interests in defining these notions and the parties to the dispute are not equal.

Article 8(4) of the amended Regulation No 261/2004 stipulates that, in case of re-routing, other modes of transport and a different route and services of a different air carrier may be used only when agreed with passenger. This provision may, however, raise the following practical issue - at what specific time a passenger is obligated to accept re-routing (incl. services of another air carrier and/or services with another mode of transport) during the 12 hours and when to wait for the 12 hours to pass and then choose a new route of one’s liking.

Since today passengers are more and more faced with rescheduling, the amendments in Regulation No 261/2004 are necessary and justified. Article 6(3) of the amended Regulation No 261/2004 stipulates rights for changing planned flight schedules. Article 6 of the amended Regulation No 261/2004 does not prescribe rights for passengers in a situation where a flight is rescheduled to leave earlier, not later from the time of the planned flight. Based on the foregoing, even the amended Regulation No 261/2004 does not protect passengers and under this provision also their right to compensation should be guaranteed.

I agree with the position of the European Commission whereby the right of air carriers to stipulate rules for the sequential use of flights within a same journey should not be limited as it would impair airlines from offering indirect flights at lower prices than direct flights and therefore hurt competition. However, passengers may not be denied boarding on a return journey of the same ticket on the grounds that they did not take the outward journey.

The proposed relevant amendments in Regulation No 261/2004 serve their purpose in most part and solve problems that have emerged as regards disproportionate expenses incurred by air carriers. The only question that remains unanswered is the issue of shared liability between a third party who is responsible for the disruption of the journey and the carrier operating the flight.

Namely, current Regulation No 261/2004 does not stipulate the principle of shared liability between air carriers and a third party, however, it should be clearly defined and delimited in the amended Regulation No 261/2004. Thus, the measures, stipulated in Regulation No 261/2004, which are used to ensure that operative carriers can perform their obligations, while monetary expenses are duly distributed between parties responsible for delayed flights, cancelled flights or denied boarding, should be critically reviewed and assessed.

In conclusion, it may be said that current European Union legislation is not sufficient to ensure effective protection of air passengers and Regulation No 261/2004 in its present form does not fully serve its purposes. Even the proposal made by the European Commission on 13 March 2013 and the amended Regulation No 261/2004 do not cover each legal aspect which is necessary and important to achieve the objectives of Regulation No 261/2004 and ensure enhanced protection of air passenger rights under the regulation.

However, the amendments made in the proposal send a clear signal that Regulation No 261/2004 is waiting for significant amendments which solve a large amount of the problems that have arisen during its implementation, other shortcomings highlighted in this master's thesis will hopefully be overcome in the future.

KASUTATUD ALLIKAD

Kasutatud kirjandus

1. A. Mäll. Lennureisijate õiguste kaitse Euroopa Liidus. Viibivad lennud. – Juridica 2006, nr 9.
2. A. Staudinger, R. Schmidt-Bendun. Neuregelung über Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste. – Neue Juristische Wochenschrift 2004/27.
3. B. Hess. Europäisches Zivilprozessrecht. Verlag C. F. Müller 2010.
4. K. Sein K, A. Värv. Lennureisija õigus saada hüvitist. Euroopa Liidu lennureisijate õiguste määrus. – Juridica, 2013, nr 2.
5. K. Sein. Mis on vääramatud jõud? – Juridica 2004, nr 8.
6. L. Giesberts, G. Kleve. Ausgleichsansprüche für Fluggäste bei Verspätungen – Offene Auslegungsfragen zur FluggastVO nach dem EuGH-Urteil vom 19. 11. 2009. – Neue Zeitschrift für Verkehr 2010/6.
7. M. Kingisepp. Tarbijakaitseõigus Euroopa Liidus ja Eestis. Läte 2011.
8. W. Müller-Rostin. Fluggastrechte im internationalen Luftverkehr. – Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 2010/8.

Kasutatud õigusaktid

9. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 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 (EÜ) nr 295/91. - ELT L 46, 17.2.2004, lk 1-7.
10. Euroopa Nõukogu 13.06.1990.a direktiiv 90/314/EMÜ reisipakettide, puhkusepakettide ja ekskursioonipakettide kohta. – ELT L 158, 23.06.1990, lk 59-64.
11. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. mai 1998.a direktiiv 98/27/EÜ tarbijate huve kaitsvate ettekirjutuste kohta. – ELT L 166, 11.06.1998, lk 51-55.
12. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruar 2011.a määrus (EÜ) nr 181/2011, mis käsitleb bussireisijate õigusi ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2006/2004. – ELT L 55, 28.2.2011, lk 1-12.
13. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. mai 2002.a määrus (EÜ) nr 889/2002, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta õnnetusjuhtumi puhul. – ELT L 140, 30.5.2002, lk 2-5.
14. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. juuli 2006.a määrus (EÜ) nr 1107/2006, puudega ja liikumispuudega isikute õiguste kohta lennureisi puhul. – ELT L 204, 26.7.2006, lk 1-9.
15. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. september 2008.a määrus (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (uuestisõnastamine). – ELT 293, 31.10.2008, lk 3-20.
16. Rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon (Montreali konventsioon). – EÜT L 194, 18.07.2001, lk 38; ELT eriväljaanne 07/05, lk 492-502.
17. Rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni ratifitseerimise seadus. - RT II 2003, 7, 24.

18. Turismiseadus. - RT I 2000, 95, 607.

19. Võlaõigusseadus. – RT I 2001, 81, 487; RT I, 05.04.2013, 4.

Kasutatud kohtupraktika

20. RKTko 3-2-1-51-05 (AS Enimex kassatsioonkaebus Tallinna Ringkonnakohtu tsiviilkolleegiumi 20. 01. 2005. a otsusele Anne Helene Gjelstadi hagi AS Enimex vastu varalise ja moraalse kahju hüvitamiseks).
21. EKo C 210/00, 11.07.2002, Käserei Champignon Hofmeister; EKo C-491/01, 10. 12.2002, British American Tobacco (Investments) ja Imperial Tobacco.
22. EKo 10.01.2006, C-344/04, The Queen International Air Transport Association (IATA) ja European Low Fares Airline Association (ELFAA) vs Department for Transport.
23. EKo 10.07.2008, C-173/07, Emirates Airlines vs Diether Schenkel.
24. EKo C-549/07, 22.12.2008, Friederike Wallentin-Hermann vs Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA.
25. EKo 19.11.2009, C-432/07 ja C-402/07, Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon ja Alana Sturgeon vs. Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) ning Stefan Böck ja Cornelia Lepuschitz vs. Air France SA (C-432/07).
26. EKo 12.05.2011, C-294/10, Andrejs Eglītis ja Edvards Ratnieks vs. Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija.
27. EKo 13.10.2011, C-83/10, Aurora Sousa Rodríguez, Yago López Sousa, Rodrigo Puga Lueiro, Luis Rodríguez González, María del Mar Pato Barreiro, Manuel López Alonso, Yaiza Pato Rodríguez vs Air France.
28. EKo 04.10.2012, C-22/11, Finnair Oyj vs. Timy Lassooy.
29. EKo 04.10.2012, C-321/11, Germán Rodríguez Cachafeiro, María de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor vs Iberia, Líneas Aéreas de España SA.

30. EKo 23.10.2012, C-581/10 ja C 629/10, Emeka Nelson, Bill Chinazo Nelson, Brian Cheimezie Nelson vs. Deutsche Lufthansa AG (C-581/10), TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd, International Air Transport Association vs. Civil Aviation Authority.
31. EKo C-12/11, 31.01.2013, Denise McDonagh vs. Ryanair Ltd.
32. EKo C-11/11, 26.02.2013, Air France vs Heinz-Gerke Folkerts ja Luz-Tereza Folkerts.

Muud allikad

33. Euroopa Komisjoni ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus 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. KOM(2013) 130 lõplik. Brüssel, 13.3.2013.
34. Euroopa Komisjoni MEMO. Lennureisijate õiguste muutmine – korduma kippuvad küsimused. Brüssel, 13.03.2013.a. Arvutivõrgus kättesaadav: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-203_et.htm
35. Euroopa Parlamendi raporti projekt (2011/2150(INI)). Transpordi- ja turismikomisjon. Euroopa Parlamendi resolutsiooni ettepanek lennureisijatele kehtivate õiguste tõhususe ja rakendamise kohta. 24.11.2011.
36. Euroopa Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile ja nõukogule vastavalt määruse (EÜ) nr 261/2004 artiklile 17 kõnealuse määruse (millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta) toimimise ja selle tulemuste kohta. KOM(2007) 168 lõplik. Brüssel, 04.04.2007.
37. Euroopa Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile ja nõukogule. Euroopa nägemus reisijate hüvanguks: Teatis reisijate õiguste kohta kõikide transpordiliikide puhul. KOM(2011) 898 lõplik. Brüssel, 19.12.2011.
38. Euroopa 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. Euroopa Komisjoni teatis KOM(2011) 174 lõplik. Brüssel, 11.4.2011.
39. Euroopa Liidu kaebuse vorm lennureisijatele (eesti keeles). Arvutivõrgus kättesaadav: http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/air/doc/complain_form/eu_complaint_form_et.pdf

40. Internetis ilmunud ERR uudised ja Tarbija24 22. jaanuari 2013 meediaväljaande artiklid: Amet: lennureisijad peavad oma õiguste osas ka ise aktiivsed olema. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://uudised.err.ee/index.php?06270861> ja <http://www.tarbija24.ee/1111854/amet-lennureisijad-peavad-oma-oiguste-eest-aktiivselt-seisma/>
41. K. Vaksmaa ettekanne „Lennureisijate õigused Eestis ja Euroopa Liidus“. Avalik loeng. Tartu Ülikooli Õigusteaduskond Tallinnas, 16.04.2013.
42. Tarbijakaitseameti juuni 2008.a meediaväljaande artikkel „Millele pöörata tähelepanu reisikindlustuse sõlmimisel ja lennupiletite ostmisel.“ Arvutivõrgus kättesaadav: http://www.tarbijakaitseamet.ee/public/kindlustuse_artikke_juuni_2008.pdf
43. Tarbijakaitseameti 30.01.2013 ettekirjutus nr 6-25/13-01164-001 lennuettevõtjale SmarLynx Airlines Estonia OÜ.
44. Valge raamat: Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas. Euroopa Komisjoni teatis KOM(2011) 144 lõplik. Brüssel, 28.3.2011.
45. Valge raamat. Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustamiseks. Euroopa Komisjoni teatis KOM(2011) 370. Brüssel, 12.09.2011.

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina **Kadi Palm**

(sünnikuupäev: 07.01.1987)

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose

**LENNUREISIJATE ÕIGUSED LENNU HILINEMISEL, TÜHISTAMISEL JA
LENNUREISIST MAHAJÄTMISEL,**

mille juhendaja on **Irene Kull**,

1.1. reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1.2. üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tartu Ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace´i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tartus, 6. mai 2013.a.