

Nr 6 /25.02.2013

Lennureisijate õigused Euroopa Liidus

Õhustransport on tänapäeval kujunenud arvestatava osakaaluga transpordiliigiks. Lennuettevõtjate arvukus, pakutavate sihtkohtade suur valik ning tihedad lennugraafikud peaksid tagama selle, et avatud konkurentsitingimustes on reisijatel võimalik kasutada sobivate hindadega ja hea kvaliteediga teenuseid. Siiski seisavad reisijad neist endist sõltumatutel põhjustel üpris sageli silmitsi probleemiga, et lennureis ei kulge plaanipäraselt. Lennureisijate õiguste kaitseks on Euroopa Liidus vastu võetud määrus 261/2004 (edaspidi: määrus), mille eesmärk on karmistada reisijate kaitstuse standardeid, suurendada reisijate õigusi ning tagada lennuettevõtjate tegutsemine ühtlustatud tingimustel liberaliseeritud turul. Määruse kohaselt on reisijal õigus abile, hoolitsusele ja hüvitisele olukordades, kus reisija jäetakse lennureisist maha, lend tühistatakse või hilineb. Sealjuures ei ole oluline, kas tegemist on näiteks puhkuse- või ärireisiga, kuna ühtemoodi kaitset vajavad kõik reisijad, sõltumata oma reisi eesmärgist. Käesoleva teemalehe eesmärk on anda ülevaade sellest, mida määrusega 261/2004 reisijatele antavad õigused endast kujutavad ning kuidas on seda määrust tõlgendanud Euroopa Kohus.

Määruse kohaldamisalasse kuuluvad lennureisid

Euroopa Liidu lennureisijate õiguste määruse artiklist 3 tuleneb, et määrus kohaldub siis, kui:

- lennureis algab Euroopa Liidu liikmesriigi territooriumil. Sealjuures pole oluline, kas lennu sihtpunkt on samas Euroopa Liidu liikmesriigis, mõnes teises Euroopa Liidu liikmesriigis või väljaspool Euroopa Liitu. Samuti ei oma tähtsust see, millises riigis on registreeritud lendu opereeriv lennuettevõtja;
- lennureis algab kolmandas riigis (st väljaspool Euroopa Liitu) ja selle sihtpunkt on Euroopa Liidu liikmesriigis. Sellisel juhul peavad olema täidetud kaks lisaeeldust: lendu opereeriv lennuettevõtja on "ühenduse ettevõtja"¹, ja reisija ei ole saanud kompensatsiooni selles kolmandas riigis.

Määruse artikli 3 lõikest 3 tuleneb, et määrust ei kohaldata siis, kui reisija reisib tasuta või hinnaalandusega, mis ei ole vahetult või kaudselt avalikkusele kättesaadav. Seda kohaldatakse siiski reisijate suhtes, kellel on lennuettevõtja või reisikorraldaja poolt pidevate lendajate programmi või muu äriprogrammi alusel väljastatud piletid.

Olukorrad, millal reisijal tekivad määruses sätestatud õigused

- Lennureisist mahajätmine

Määruse artikli 2 punkti j ning artikli 3 lõikest 2 tulenevalt tähendab „lennureisist mahajätmine“ seda, kui lennuettevõtja keeldub reisijate lennukiga vedamisest olukorras, kus:

- reisijal on antud lennule broneering ning ta ilmub registreerimisele ettenähtud korras ja ajaks (kui aega pole märgitud, siis mitte hiljem kui 45 minutit enne teatavaks tehtud väljumisaega), või
- lennuettevõtja või reisikorraldaja on suunanud reisija lennult, mille jaoks tal oli broneering, teisele lennule, olenemata põhjusest.

Seega kui reisija näiteks hilineb lennujaama ootamatu liiklusummiku või halbade teelolude tõttu, või lihtsalt põhjusel, et ta on „sisse maganud“, siis ei ole tegemist määruse mõttes „lennureisist mahajätmisega“ ning reisijal ei teki lennuettevõtja vastu määruses nimetatud õigusi. Lennureisist mahajätmiseks ei loeta määruse artikli 2 punkti j kohaselt ka olukorda, kus selleks on mõistlikud põhjused, nagu tervis, ohutus, julgeolek või mittetäielikud reisidokumendid.

¹ Lennuettevõtja, kellel on kehtiv lennutegevusluba, mille on välja andnud liikmesriik vastavalt nõukogu 23. juuli 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 2407/92 (lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta) sätetele (EL lennureisijate õiguste määruse artikli 2 punkt a).

Lennureisist mahajätmise põhjus võib olla näiteks ülebroneerimine, st olukord, kus lennuettevõtja on teadlikult müünud rohkem pileteid kui lennukis tegelikult kohti on. Ülebroneerimise põhjuseks tuuakse asjaolu, et praktikas ei kinnita ligi 10% reisijatest õigeaegselt oma broneeringut, ei saabu õigeks ajaks lennujaama või ei teavita lennuettevõtjat sellest, et nad on otsustanud valitud kuupäeval mitte lennata.

Määruses reguleeritud õigused tekivad reisijal ka siis, kui lennust mahajätmine on tingitud muudest põhjustest kui ülebroneerimine. Näiteks on Euroopa Kohus kohtuasjas *Cachafeiro* leidnud, et määruses reguleeritud õigused on reisijatel ka siis, kui lennuettevõtja jättis reisijad lennust maha seetõttu, et eeldas ekslikult, et nende esimene lend hilineb niipalju, et nad ei jõua õigeks ajal teisele lennule. Kohtuasjas *Finnair v. Timy Lassooy* leidis Euroopa Kohus, et määrusest tulenevad õigused on reisijatel ka siis, kui nad jäeti lennust maha põhjusel, et lennukava on ümber korraldatud lennujaama töötajate streigi tõttu.

- Lennureisi tühistamine

Määruse artikli 2 punkti 1 kohaselt on lennu tühistamisega tegemist siis, kui varem kavandatud lend, millele oli broneeritud vähemalt üks koht, jääb ära. Kohtuasjas *Aurora Sousa Rodríguez jt* on Euroopa Kohus lennu tühistamiseks lugenud ka olukorra, kus lennuk väljub, ent pöördub mõne aja pärast uuesti lennujaama tagasi.

- Lennureisi pikaajaline hilinemine

Lennureisi hilinemise all peetakse määruses silmas olukorda, kus lend väljub kavandatud väljumisajast hiljem (artikli 5 lõige 1). Siiski ei teki reisijal määruses reguleeritud õigusi väiksemate hilinemiste puhul, vaid alles siis, kui lennu väljumine hilineb vähemalt kaks tundi. Sõltuvalt lennu pikkusest võib „pikaajalise hilinemisena“ mõistetak aeg olla ka pikem.²

Määrusega reisijatele antavad õigused

- Õigus abile

Määruse artikkel 8 reguleerib lennuettevõtja kohustusi reisijate abistamiseks. Selline kohustus tekib lennust mahajätmise ja lennu tühistamise korral, samuti siis, kui lend hilineb vähemalt viis tundi. Nimetatud artiklis nähakse ette, et lennuettevõtjal on kohustus pakkuda reisijatele valikut piletihinna tagasimaksmise või teekonna muutmise võimaluse vahel.

- Õigus hoolitsusele

Määruse artikkel 9 paneb lennuettevõtjale kohustuse pakkuda reisijatele ooteajaga võrreldes piisavat toitlustamist, hotellimajutust, transporti lennujaama ja majutuskoha vahel ning võimalust kahe telefonikõne tegemiseks või kahe teleksi- või faksiteate või elektronkirja saatmiseks. Kõik nimetatud kohustused on lennuettevõtjal siis, kui:

- a) reisija on lennust maha jäetud või
- b) kui seoses lennu tühistamisega on muudetud teekonda ja uue lennu mõistlikkuse piires oodatav väljumisaeg on vähemalt järgmisel päeval pärast tühistatud lennu kavandatud väljumisaega, või
- c) kui lend hilineb nii palju, et eeldatav väljumisaeg on vähemalt varem väljakuulutatud väljumisajale järgneval päeval.

Muudel juhtudel, st kui lend on küll tühistatud või hilineb, kuid oodatav väljumisaeg on samal päeval, peab lennuettevõtja tagama toitlustamise ning võimaldama tasuta telefonikõnesid.

2010. aasta kevadel mõjutas Euroopa lennuliiklust aprillis purskama hakanud Islandi vulkaan Eyjafjallajökull, mis paiskas õhku vulkaanilise tuha pilve ning tõi kaasa mitme liikmesriigi õhuruumi sulgemise. Ära tuli jätta ligemale 100

² Artikli 6 lõige 1 seob reisija õiguste tekkimise järgmiste olukordadega: lennu kavandatud väljumisaeg hilineb a) kaks tundi või rohkem kuni 1500 kilomeetri pikkuste lendude puhul; või b) kolm tundi või rohkem kõikide üle 1500 kilomeetri pikkuste ühendusesiseste lendude ning kõikide muude 1500-3500 kilomeetri pikkuste lendude puhul; või c) neli tundi või rohkem kõikide muude kui punktides a või b nimetatud lendude puhul.

000 lendu ning see otsus puudutas umbkaudu 10 miljonit reisijat.³ Muu hulgas kerkis sellega seoses ka küsimus, kas lennuettevõtjad peaksid ka sellises olukorras täitma nende määrusega pandud kohustusi reisijatele majutus-toitlustus- ja transpordivõimaluste tagamiseks ajani, mil õhuruumid jälle avatakse. Euroopa Kohus tegi hiljuti otsuse kohtuasjas *Denise McDonagh v Ryanair Ltd*, milles vastas nimetatud küsimusele jaatavalt. Kohtuvaidlus puudutas reisija nõuet, et lennuettevõtja Ryanair täidaks määruse artiklis 9 nimetatud kohustust ning hüvitaks reisijale majutuse, toitlustuse ja transpordi kulud, mida too oli kandnud 7 päeva jooksul, mil tal ei olnud lirimaa õhuruumi sulgemise tõttu võimalik lennata Portugalist Farost tagasi koju Dublinisse. Ryanair väitis, et tuhapilv kujutab endast „äärmiselt erakorralist asjaolu“, mis vabastab lennuettevõtja määruse artiklites 5 ja 9 ettenähtud kohustusest pakkuda reisijatele lennu hilinemise või tühistamise korral hoolitsust. Euroopa Kohus seevastu leidis, et Euroopa õhuruumi osaline sulgemine vulkaanipurske tagajärjel on küll „erakorraline asjaolu“ määruse art. 5 lg 3 tähenduses, kuid see ei vabasta lennuettevõtjaid kohustusest pakkuda reisijatele hoolitsust määruses ettenähtud juhtudel.

- Õigus hüvitisele

Nii lennust mahajätmise, lennu tühistamise kui pikaajalise hilinemise korral on reisijal õigus saada ka rahalist hüvitist, mille summa sõltub lennu pikkusest. Kui lennu pikkus on kuni 1500 kilomeetrit, siis on hüvitise suurus 250 eurot. Ühendusesisese lennu puhul, mis on pikem kui 1500 kilomeetrit, on hüvitis 400 eurot. Kui lend ei ole ühendusesisene (st selle algus- või lõpp-punkt on väljaspool Euroopa Liitu), siis 1500-3500 kilomeetri pikkuse lennu puhul on hüvitise suurus 400 eurot, üle 3500 kilomeetri pikkuse lennu korral on ettenähtud hüvitise suuruseks 600 eurot. Juhul kui reisijale pakutakse sihtkohta jõudmiseks asenduslendu mõnda teist marsruuti pidi, siis on võimalik hüvitist vähendada 50%, ent seda tingimusel, et reisija ei hiline sihtkohta rohkem kui määruses lubatud (artikli 7 lõike 2 kohaselt 2-4 tundi, sõltuvalt lennu pikkusest).

Määruse tekstis viidatakse hüvitise saamise õigusele küll üksnes lennust mahajätmise (art 4 lg 3) ja lennu tühistamise (art 5 lg 1 p c) korral, lennu hilinemise puhuks määruse tekst hüvitise saamise õigust otseselt ei sätesta. Siiski on Euroopa Kohus kohtuasjades *Sturgeon* ja *Nelson* leidnud, et tühistamise või pikaajalise hilinemisega (olukord, kus reisija jõuab oma sihtpunkti kolm tundi või hiljem) lennureisijatele tekitatud kahju on analoogne, st seisneb eelkõige ajakaotuses. Seetõttu ei ole õigustatud hilinenud lendude ja tühistatud lendude reisijate erinev kohtlemine ning reisijatel on õigus määruse artiklis 7 sätestatud hüvitisele ka lennu pikaajalisel hilinemisel. Niisiis ei ole lennuettevõtjal võimalik hüvitise maksmise kohustusest vabaneda näiteks seeläbi, et lennu tühistamist nimetatakse hilinemiseks.

Lisaks on Euroopa Kohus kohtuasjades *Sturgeon* ja *Nelson* selgitanud, et määruse artiklis 7 reguleeritud hüvitise eesmärk on kompenseerida reisijatele lennu ärajäämisest tingitud ebamugavusi ning ajakaotust. Tegemist ei ole niisiis kahjuhüvitisega. See tähendab, et lennuettevõtja ei saa hüvitise väljamaksmisest keelduda näiteks põhjusel, et reisija ei ole tõendanud, et tal on lennureisi tühistamise tõttu tekkinud kahju.

Lennureisi tühistamise või pikaajalise hilinemise korral vabaneb lennuettevõtja hüvitise maksmise kohustusest siis, kui hilinemise või tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks olnud võimalik vältida ka siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed (määruse art 5 lg 3). Lennust mahajätmise puhul selline hüvitisest vabastamise alus ei kohaldu.

Praktikas põhjendavad lennuettevõtjad lendude tühistamist või hilinemist sageli halbade ilmastikuolude või tehniliste probleemidega. Siit edasi tekib küsimus, kas nimetatud põhjendustele tuginedes saaks keelduda ühtlasi ka reisijale hüvitise maksmisest, ehk teisisõnu, kas ilmastikuolud või lennuki tehniline rike kujutab endast „erakorralist asjaolu“ määruse artikli 5 lõike 3 mõttes.

Halba ilma ei saa mitte alati võrdsustada erakorraliste asjaoludega. Õiguskirjanduses leitakse, et erakorraliste asjaoludega ei ole tegemist näiteks siis, kui lend tühistatakse põhjusel, et konkreetne lennuk ei ole varustatud teatavates ilmastikutingimustes õhkutõusmiseks või maandumiseks vajaliku tehnikaga või näiteks ei ole võimalik lennukile teha õigeaegselt jäätõrjet. Sellisel juhul ei ole lennu tühistamise põhjus ju tegelikult seotud halva ilmaga, vaid lennuettevõtja puuduliku ettevalmistusega antud ilmastikuoludes töötamiseks. Samas valitseb üksmeel selles, et näiteks Islandi tuhapilve võib tõesti pidada hüvitise maksmisest vabastavaks „erakorraliseks asjaoluks“.

Mis puudutab lennuki tehnilisi probleeme, siis kohtuasjas *Wallentin-Hermann* on Euroopa Kohus õhutranspordi toimumise eritingimustele ja õhusõidukite tehnoloogilisele keerukusele viidates märkinud, et lennuettevõtjad seisavad oma tegevuses harilikult silmitsi erinevate tehniliste probleemidega, mis paratamatult kaasnevad nende

³ http://www.businessweek.com/globalbiz/content/apr2010/gb20100427_110426.htm.

lennukite tööga. Niisuguste probleemide vältimiseks viiakse lennukite puhul läbi eriti range regulaarne kontroll. Seetõttu tuleb lennuki puudulikkusest hooldusest tingitud tehniliste probleemide lahendamist lugeda lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omaseks ning järelikult ei ole need käsitletavad „erakorraliste asjaoludena“. Tehnilised probleemid võivad olla „erakorralised asjaolud“ siis, kui need tulenevad sündmustest, mis ei ole omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad viimase tegeliku kontrolli alt (lennuki varjatud tootmisdefekt, mis mõjutab lennuohutust; sabotaaži või terrorismiga põhjustatud kahjustus).

Samas kohtuasjas on Euroopa Kohus rõhutanud, et lisaks erakorraliste asjaolude esinemisele peab olema tõendatud ka see, et neid asjaolusid ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud tarvitusele kõik vajalikud meetmed. „Vajalikud meetmed“ on Euroopa Kohtu arvates sellised, mis erakorraliste asjaolude ilmnemise hetkel vastasid muu hulgas asjaomasele lennuettevõtjale tehniliselt ja majanduslikult vastuvõetavatele tingimustele, kusjuures ei piisa sellest, et lennuettevõtja on järginud õhusõiduki hoolduse miinimumnõudeid. Tegelikult peab lennuettevõtja tõendama, et arvestades tema suutlikkust, ei oleks ta isegi kogu tema käsutuses oleva personali, seadmete ja rahaliste vahenditega saanud vältida lennu tühistamist erakorraliste asjaolude tõttu. Kuidas hinnata, mis on „vajalikud meetmed“, seda on Euroopa Kohus täpsustanud kohtuasjas *Eglītis ja Ratnieks*. Antud juhul tühistati lend seetõttu, et Rootsi õhuruumi avamist oodates sai otsa meeskonna lubatud tööaeg. Euroopa Kohtu arvates tähendavad lennuettevõtjalt oodatavad „vajalikud meetmed“ seda, et erakorraliste asjaolude ilmnemise riski peab mõistlikult arvesse võtma juba lennu planeerimise etapis. Samas ei peaks lennuettevõtja nõustuma oma ettevõtte suutlikkusele asjakohasel hetkel vastuvõetamatute ohverdustega. Seega tuleb „vajalike meetmete“ üle otsustamisel tuleb lähtuda konkreetsest lennuettevõtjast ning konkreetsest juhtumist.

Samas on oluline rõhutada, et kui lennuettevõtja keeldub reisijale hüvitist maksmast erakorralistele asjaoludele viidates, siis lasub tal kohustus ka tõendada, et sellised asjaolud esinesid ning et neid ei oleks olnud võimalik vältida ka siis, kui oleks võetud tarvitusele kõik vajalikud meetmed.

Age Värv

nõunik

age.varv@riigikogu.ee

Kasutatud allikad:

- Euroopa Parlamendi ja EL Nõukogu määrus 261/2004/EÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus 295/91/EMÜ. ELT L 046, 17.02.2004, lk 1–8. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:046:0001:01:ET:HTML>
- A. Mäll, Lennureisijate õiguste kaitse Euroopa Liidus. Viibivad lennud. Juridica, X/2006, lk 707.
- S. Sendmeyer, Alle Jahre wieder: Europäische Fluggastrechte im Schneechaos. Neue Juristische Wochenschrift, 2011, lk 811.
- Euroopa Kohtu 4.10.2012.a otsus kohtuasjas C-321/11: *Germán Rodríguez Cachafeiro jt.*
- Euroopa Kohtu 4.10. 2012.a otsus kohtuasjas C-22/11: *Finnair Oyj versus Timy Lassooy.*
- Euroopa Kohtu 13. 10 2011.a otsus kohtuasjas C-83/10: *Aurora Sousa Rodríguez jt.*
- Euroopa Kohtu 31.01. 2013 otsus kohtuasjas C-12/11: *Denise McDonagh v Ryanair Ltd.*
- Euroopa Kohtu 19.11.2009 otsus liidetud kohtuasjades C-432 ja C-402/07: *Sturgeon jt.*
- Euroopa Kohtu 23.10. 2012. a otsus liidetud kohtuasjades C-581/10 ja 629/10: *Nelson jt.*
- Euroopa Kohtu 22. 09.2008 otsus kohtuasjas C-549/07: *Wallentin-Hermann.*
- Euroopa Kohtu 12. 05.2011 otsus kohtuasjas C-294/10: *Andrejs Eglītis ja Edvards Ratnieks versus Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija.*