



RIIGIKOGU KANTSELEI ÕIGUS- JA ANALÜÜSIOSAKOND

Euroopa Kohtu praktika lennureisijate õiguste kohta

Nr. 10

11.06.2018

Viis aastat tagasi ilmus Teemalehes ülevaade selle kohta, millised õigused on lennureisijatel Euroopa Liidus juhul, kui lennureis ei kulge plaanipäraselt.¹ Tegemist on valdkonnaga, mida reguleerib Euroopa Liidu määrus 261/2004 (edaspidi: määrus)² ning mille tõlgendamine kuulub seega Euroopa Kohtu pädevusse. Eelkõige on reisijal määruse kohaselt õigus abile, hoolitsusele ja hüvitisele olukordades, kus reisija jäetakse lennureisist maha, lend tühistatakse või hilineb. Käesolev kirjutis võtab kokku viimase viie aasta jooksul lisandunud olulisemad Euroopa Kohtu lahendid lennureisijate õiguste kohta.

1. Kohtulahendid määruse kohaldamisala kohta

Määruse artikli 3 lõike 1 järgi kohaldub määrus siis, kui:

- a) lennureis algab Euroopa Liidu liikmesriigi territooriumil;
- b) lennureis algab kolmandas riigis (st väljaspool Euroopa Liitu) ja selle sihtpunkt on Euroopa Liidu liikmesriigis. Sellisel juhul peavad olema täidetud kaks lisaeldust: lendu opereeriv lennuettevõtja on “ühenduse ettevõtja”, ja reisija ei ole juba saanud hüvitist või abi selles kolmandas riigis.

Hiljutises kohtuasjas *Wegener* tuli Euroopa Kohtul tõlgendada määruse kohaldamist olukorras, kus Berliinist reisi alustanud reisija, kelle lennul oli ette nähtud vahemaandumine koos lennuki vahetusega Casablancas (Maroko), jõudis sihtpunkti Agadiri (Maroko) plaanitud neli tundi hiljem. Hilinemise põhjuseks oli asjaolu, et lend Berliinist väljus hilinemisega ning selleks ajaks, kui reisija jõudis Casablancasse, oli tema istekoht juba antud teisele reisijale. Seetõttu registreeriti reisija järgmisele Casablancast Agadiri väljuvale lennule. Reisija nõudis hüvitist, mille määruse artiklid 6 ja 7 sellises olukorras ette näevad, ent lennuettevõtja keeldus hüvitise maksmisest. Euroopa Kohus leidis, et kuna tegemist oli ühe broneeringuga, siis kuulub selline vahemaandumisega lend määruse kohaldamisalasse isegi siis, kui vahemaandumine toimub väljaspool Euroopa Liidu territooriumi.

2. Kohtulahendid olukordade kohta, millal reisijal tekivad määruses sätestatud õigused

2.1. Lennu hilinemine

Määruse kohaselt on reisijal õigus hüvitisele lennu hilinemise korral. Hilinemisega seoses on Euroopa Kohtul kohtuasjas *Germanwings* tulnud tõlgendada määruses kasutatud mõistet “saabumisaeg”, sest reisija ja lennuettevõtja vahel oli tekkinud vaidlus selle üle, kas lend oli hilinenud nii palju, et reisijatel tekiks õigus hüvitisele. Nimelt oli lennu planeeritud saabumisaeg sihtpunkti 14.40, lennuki rattad puudutasid Köln/Bonni lennujaama lennuraja pinda kell 17.38 (st

¹ A. Värv. Lennureisijate õigused Euroopa Liidus, Teemaleht nr 6/2013 (25.02.2013).

² 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.

2 tundi ja 58 minutit hiljem), lennuk saabus seisuplatsile kell 17.43 (3 tundi ja 3 minutit hiljem) ning lennuki uksed avati veidi pärast seda. Euroopa Kohus leidis, et „saabumisaeg”, mida kasutatakse lennureisijatele põhjustatud hilinemise ulatuse kindlaksmääramisel, tähistab aega, mil avatakse vähemalt üks lennuki uks, eeldusel, et reisijad tohivad sel hetkel lennukist väljuda.

2.2. Reisiklassi muutmine

Määruse artikkel 10 reguleerib olukordi, kus lennuettevõtja muudab reisiklassi. Muuhulgas näeb selle artikli lõige 2 ette lennu pikkusest sõltuvad tagasimakse summa arvutamise alused (protsendina pileti hinnast) juhtudel, kui reisija paigutatakse ostetud piletiga võrreldes madalamasse reisiklassi.

Seda sätet tõlgendas Euroopa Kohus 2016. aastal kohtuasjas *Mennens*. Kõnealuses asjas oli reisija ostanud ühe ja ühtse pileti lendudeks Düsseldorfist Dubaisse, sealt Tokiosse ning Tokiost edasi Singapuri, sealt Dubaisse ning Dubaist Frankfurti. Reisid Düsseldorfist Tokioni pidid olema esimeses reisiklassis, Singapuri, Dubai ja Frankfurdi vahelised lennud aga äriklassis. Iga lennureisi maksumust eraldi ei olnud piletil välja toodud. Düsseldorf ja Dubai vahelisel lennul paigutati reisija esimese klassi asemel äriklassi. Vajaduse Euroopa Kohtu poolse tõlgenduse järele tingisid lennuettevõtja ja reisija erimeelsused küsimuses, kuidas tuleks tõlgendada määruse artiklis 10 sisalduvaid termineid „pilet”, „pileti hind” ja „lend”. Reisija arvates tähendas määruse artiklis 10 viidatud „lennu pikkus” seda, et tuleb kokku liita kõikide piletil loetletud reiside pikkus ning selle tulemusena olnuks tal õigus nõuda hüvitist 75% ulatuses pileti hinnast. Lennuettevõtja seisukoht aga oli, et „lennu pikkuse” all on mõeldud vaid selle reisi pikkust, mille käigus reisiklassi muutmine aset leidis, ning sellisel juhul olnuks hüvitis märksa väiksem.

Euroopa Kohus asus seisukohale, et kuna hüvitama peab konkreetset ebamugavust seoses asjaomase lennuga, siis hõlmab hüvitise summa ainult konkreetse lennu hinda, mitte koguhinda, milleks pilet õiguse annab. Juhul kui piletile ei ole konkreetse lennu hinda märgitud, tuleb aluseks võtta see osa pileti hinnast, mis vastab nimetatud lennu pikkuse ja selle reisi, millele reisijal oli õigus, kogupikkuse suhtarvule.

3. Reisija õiguste sisu ja nende maksmapanekut puudutavad kohtulahendid

3.1. Hüvitise arvutamise aluseks oleva vahemaa määramine

Määruse artikli 7 lg 1 sätestab lennu pikkusest sõltuvad summad, mille ulatuses on reisijal õigus nõuda hüvitist lennu hilinemise või tühistamise korral. Sama artikli lg 4 näeb ette, et vahemaid mõõdetakse suurringjoone meetodil. Kohtuasjas *Bossen jt* lendasid reisijad Roomast Hamburgi vahemaandumisega Brüsselis. Et Roomast Brüsselisse suunduv lend hilines, siis ei olnud neil võimalik jõuda edasilennule ning nad jõudsid Hamburgi alles järgmise lennuga, kavandatud saabumisaegast 3 tundi ja 50 minutit hiljem. Reisijatele maksti hüvitist 250 eurot, lähtudes Rooma ja Hamburgi vahelisest vahemaast (1326 kilomeetrit). Reisijad leidsid, et hüvitise arvutamisel tuleks Rooma ja Brüsseli ning Brüsseli ja Hamburgi vaheline vahemaa liita. Selliselt arvutades oleks vahemaa 1656 kilomeetrit ning hüvitis 150 euro võrra suurem. Euroopa Kohus leidis, et ümberistumistega lennuühenduste puhul hõlmab mõiste „vahemaa” üksnes vahemaad esimese väljumiskoha ja lõppsihtkoha vahel, mida mõõdetakse vahemaa mõõtmise suuringjoone meetodil, ning seda sõltumata tegelikult läbitud lennutrajektoorist.

3.2. Lennu kellaaja muutusest teatamine

Määruse artikli 5 lõike 1 punktist c tuleneb reisija õigus saada lennu tühistamise korral hüvitist, välja arvatud juhul, kui teda on lennu tühistamisest määruuses nimetatud tähtaegade jooksul eelnevalt teavitatud. Punkti c alapunkt i näeb teavitamise tähtajana ette vähemalt kaks nädalat enne lendu.

Kohtuasjas *Krijgsman* oli reisija broneerinud lennupileti veebipõhise reisibüroo kaudu. Lennu kavandatud väljumisaeg oli 14. novembril 2014 kell 15:15. Lennuettevõtja teatas 9. oktoobril reisibüroole, et lend on tühistatud; reisibüroo aga saatis reisijale kirja lennu tühistamise ning uue lennuaja kohta 4. novembril 2014, seega kümme päeva enne algselt kavandatud lendu. Kohtuvaidluse sisuks oli küsimus, kelle käest saab reisija nõuda määrusega ettenähtud hüvitist. Lennuettevõtja väitis, et tema oli oma teavitamiskohustuse õigeaegselt täitnud. Reisibüroo aga leidis, et tema ülesanne piirdub lepingu sõlmimisega reisija ja lennuettevõtja vahel, tema ei vastuta lennuettevõtja tehtud lennuplaani muudatuste eest ja taolises olukorras peab reisijaid lennuplaani muudatustest teavitama lennuettevõtja, kellele on broneeringuga koos saadetud ka reisija meiliaadress.

Euroopa Kohus leidis selles olukorras, et määrusest tulenevalt lasub hüvitise maksmise kohustus lennuettevõtjal, kes peab ka tõendama, kas ja millal on reisijat teavitatud lennu tühistamisest.

3.3. Erakorralised asjaolud hüvitise maksmisest keeldumise alusena

Lennu tühistamise korral on lennuettevõtja määruse artikli 5 lg 3 kohaselt vabastatud hüvitise maksmise kohustusest juhul, kui tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed.

“Erakorraliste asjaolude” mõistet on Euroopa Kohus viimase viie aasta jooksul tõlgendanud mitmes lahendis. Kohtuasjas *Krüsemann jt* tühistati või hilines hulk lende seetõttu, et erakordselt suur hulk lennuettevõtja töötajaid puudus töölt haiguse tõttu. Selline puudumine järgnes juhatuse poolt töötajatele saadetud teatele ettevõtte restruktureerimise plaanide kohta. Lennuettevõtja leidis, et selline ette teatamata streik on erakorraline asjaolu ning seepärast ei pea ta reisijatele lendude tühistamisest või hilinemisest tingitud hüvitist maksma. Euroopa Kohus märkis, et „erakorralisteks asjaoludeks“ saab kvalifitseerida vaid neid sündmusi, mis oma olemuselt või päritolult ei ole omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad tema tegeliku kontrolli alt; kuna aga ettevõtete restruktureerimine ja reorganiseerimine on osa nende loomulikust juhtimisest, siis restruktureerimise teatele järgnenud streik ei kuulu mõiste „erakorralised asjaolud“ alla.

Kohtuasjas *Pešková ja Peška* oli tegemist olukorraga, kus enne lennu väljumist kulus 1 tund ja 45 minutit lennukil tuvastatud tehnilise rikke parandamiseks ning seejärel pörkas lennuk vahesihtkohas maandumisel kokku linnuga, mistõttu tuli lennukit uuesti kontrollida. Lennukit kontrollis järjest kaks eksperti, kuna lennuki omanik keeldus tunnustamast esialgse kontrolli läbi viinud äriühingu luba. Kontrollimisel tehnilisi probleeme ei tuvastatud, kuid nende intsidentide tõttu hilines lend sihtkohta üle 5 tunni. Euroopa Kohus leidis esiteks, et lennuki kokkupõrge linnuga kuulub mõiste „erakorralised asjaolud“ alla. Teiseks tuli kohtul vastata küsimusele, kas lennuettevõtja poolt läbiviidud kahte järjestikust kontrolli saab pidada „vajalikeks meetmeteks“, mida lennuettevõtja peab rakendama lennu hilinemise vältimiseks. Kohus leidis, et kui pärast kokkupõrget linnuga on kontrolli juba teinud ekspert, kellel on õigusnormide alusel selleks luba, ei kujuta teine kontroll endast sellist meetet, mida lennuettevõtja peaks rakendama. Sellest tuleneb, et taoline lisakontroll ei vabasta lennuettevõtjat kohustusest maksta reisijatele hüvitist lennu hilinemise eest.

Kohtuasjas *van der Lans* hilines lennu väljumine Quitost (Ecuador) ning seega ka sihtkohta Amsterdamist saabumine 29 tundi põhjusel, et enne väljumist avastati lennukil mitu tehnilist rikut. Vajalikud varuosad ei olnud kohapeal kättesaadavad ning need tuli Amsterdamist lennukiga kohale toimetada. Defektsete osade keskmine eluiga ei olnud möödunud, ka ei olnud nende tootja konkreetselt osutanud sellele, et kõnealustel osadel võib teatud eest alates esineda vigu. Seetõttu leidis lennuettevõtja, et sellise rikke näol on tegemist erakorraliste asjaoludega, mistõttu ta keeldus reisijatele hilinemise eest hüvitist maksmast. Euroopa Kohus märkis, et teatud juhtudel võivad tehnilised probleemid kujutada endast erakorralisi asjaolusid, näiteks kui selgub, et juba kasutuses olevad lennukid on varjatud tootmisdefektiga, mis mõjutab lennuohutust. Antud juhul aga ilmnis tehniline probleem ainult ühel õhusõidukil. Euroopa Kohus asus seisukohale, et niisuguse rikke ilmnemine on kahtlemata ootamatu sündmus, ent see on lennuettevõtja

tavapärasele tegevusele omane, sest lennuettevõtjal tuleb selliseid ettenägematuid tehnilisi probleeme igapäevaselt lahendada. Kohus märkis samuti, et sellise rikke ennetamine või kõrvaldamine, sealhulgas enneaegselt defektse osa asendamine, ei ole lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt väljas, sest lennuettevõtja ülesanne on tagada oma majandustegevuses kasutatavate õhusõidukite hooldus ja tõrgeteta funktsioneerimine. Seega ei pidanud kohus kirjeldatud olukorda selliseks, mis võimaldaks lennuettevõtjal keelduda hüvitise maksmisest.

3.4. Hagi esitamise koht

Kui reisijal tekib õigus hüvitisele, saab ta oma nõude esitada otse lennuettevõtjale. Ent juhul, kui lennuettevõtja hüvitise maksmisest keeldub, tuleb pöörduda kohtu poole. Kohtuasjas *flightright* tegeles Euroopa Kohus küsimusega, kelle vastu ja millisesse kohtusse tuleks hagi esitada. Kohtuasja sisuks olid olukorrad, kus ümberistumisega lennu hilinemise lõppsihtkohta põhjustas esimese lennu hilinemine, reisijad aga olid oma piletid ostnud selle lennuettevõtja käest, kes opereeris teist lendu. Esiteks tuli kohtul vastata küsimusele, kas reisijad saavad esitada hagi just hilinenud lendu teostanud lennufirma vastu, olgugi et see ei olnud reisijate lepingupartneriks. Sellele küsimusele vastas kohus jaatavalt, leides, et seda lennuettevõtjat tuleb käsitada tegutsevana selle isiku nimel, kes on reisijaga lepingu sõlminud. Teiseks tuli lahendada küsimus, kas reisija võib esitada oma nõude selle riigi kohtusse, kus asus reisi lõppsihtpunkt, isegi kui hilinenud lendu opereerinud lennuettevõtja ei asu selles riigis. Selle küsimuse lahendamisel tugines Euroopa Kohus määrusele nr 1215/2012, mis reguleerib kohtualluvuse ja kohtuotsuste täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusajades³ ning mis näeb ette võimaluse kaevata teenuse osutaja kohtusse selles riigis, kus tuleb kohustus täita. Ka sellele küsimusele vastas Euroopa Kohus jaatavalt, põhjendades seda sellega, et ümberistumisega lennu puhul on „kohustuse täitmise kohaks“ teise lennu saabumise koht.

Age Värv

nõunik

age.varv@riigikogu.ee

Kasutatud allikad

- Euroopa Kohtu 31.05.2018 otsus kohtuasjas C-537/17: *Wegener*
- Euroopa Kohtu 22.06.2016 otsus kohtuasjas C- 255/15: *Mennens*
- Euroopa Kohtu 04.09.2014 otsus kohtuasjas C- 452/13: *Germanwings*
- Euroopa Kohtu 07.09.2017 otsus kohtuasjas C- 559/16: *Bossen jt*
- Euroopa Kohtu 11.05.2017 otsus kohtuasjas C- 302/16: *Krijgsman*
- Euroopa Kohtu 17.04.2018 otus kohtuasjas C-195/17: *Krüsemann jt*
- Euroopa Kohtu 04.05.2017 otsus kohtuasjas C- 315/15: *Pešková ja Peška*
- Euroopa Kohtu 17.09.2015 otsus kohtuasjas C-257/14: *van der Lans*

Õigus- ja analüüsiosakond on Riigikogu struktuuriüksus, mis nõustab rahvaesindajaid ja nende heaks töötavaid ametnikke. Käesolev informatsioon on koostatud osakonna algatusel. Autorid on valmis arutlema huvilistega töö sisu üle. Kõik kommentaarid on teretulnud.

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 1215/2012, 12. detsember 2012, kohtualluvuse ning kohtuotsuste tunnustamise ja täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusajades. ELT L 351, 20.12.2012, lk 1–32.