



Lennuettevõtjad on kohustatud maksma reisijatele hüvitist ka siis, kui lennu tühistamise põhjuseks olid ettenägematud tehnilised probleemid

Hüvitamiskohustusest võivad lennuettevõtjad olla vabastatud aga eeskätt selliste tehniliste probleemide korral, mille põhjuseks on lennuohutust mõjutavad varjatud tootmisdefektid või sabotaaži- või terrorismiaktid

Euroopa Liidu õiguse alusel¹ on lennuettevõtja kohustatud lennu tühistamise korral hoolitsema lennureisijate eest ning maksma neile hüvitist (250–600 euro ulatuses sõltuvalt vahemaast). Lennuettevõtja ei ole siiski kohustatud hüvitist maksma juhul, kui ta suudab tõendada, et tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed.

Corina van der Lans oli broneerinud lennupileti KLM lennule Quitost (Ecuador) Amsterdam (Madalmaad). Lennuk saabus Amsterdam 29-tunnise hilinemisega. KLM sõnul oli hilinemine tingitud erakorralistest asjaoludest ehk mitmest rikkest: defektid olid kaks lennukiosa, nimelt mootorikütusepump ja hüdromehaaniline sõlm. Need osad ei olnud kohapeal kättesaadavad ja need tuli Amsterdamist lennukiga kohale toimetada, et paigaldada need seejärel lennukisse. KLM sõnul ei olnud defektsete osade keskmine eluiga möödunud ja nende tootja ei olnud konkreetselt osutanud sellele, et kõnealustel osadel võib teatud east alates esineda vigu.

C. van der Lans pöördus Rechtbank Amsterdam (Amsterdam esimese astme kohus) poole, kes otsustas esitada Euroopa Kohtule eelotsuse küsimused. Ta palub sisuliselt selgitada, kas tehniline probleem, mis tekkis ootamatult ega ole tingitud puudulikest hooldusest ning mida ei tuvastatud korrapärase hoolduse käigus, on hõlmatud mõistega „erakorralised asjaolud”, mis vabastaks lennuettevõtja hüvitamiskohustusest.

Oma tänases otsuses märgib Euroopa Kohus kõigepealt, et tema praktikast tulenevalt võivad tehnilised probleemid tõepoolest kuuluda erakorraliste asjaolude hulka. Kuid niisuguste probleemide ilmnemisega seotud asjaolusid saab pidada „erakorralisteks” vaid siis, kui need on seotud sündmusega, mis ei ole oma olemuselt või päritolult omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljub tema tegeliku kontrolli alt.² Euroopa Kohtu sõnul on see nii näiteks olukordades, kus asjaomase lennuettevõtja lennukipargi moodustavate lennukite tootja või pädev ametiasutus avastab, et need lennukid – olgugi et juba kasutuses – on varjatud tootmisdefektiga, mis mõjutab lennuohutust. Nii on see ka õhusõidukile sabotaaži või terrorismiga põhjustatud kahjustuste puhul.

Õhusõidukite käitamisel on tehniliste probleemide ilmnemine aga paratamatu kaasnähe, mis tähendab, et lennuettevõtjatel tuleb oma tegevuses selliste probleemidega igapäevaselt tegelda. Seetõttu ei saa õhusõidukite hoolduse käigus või niisuguse hoolduse puudumise tõttu ilmnevad tehnilised probleemid iseenesest olla „erakorralised asjaolud”.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrus (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91 (ELT L 46, lk 1 ; ELT eriväljaanne 07/08, lk 10).

² Vt Euroopa Kohtu 22. detsembri 2008. aasta otsus Wallentin-Hermann, (kohtuasi [C 549/07](#)), pressiteade nr [100/08](#).

Euroopa Kohus lisab, et rike, mille põhjustab teatavate lennukiosade enneaegne rivist väljalangemine, on kahtlemata ootamatu sündmus. Niisugune rike on aga lahutamatult seotud lennuki väga keerulise töötamissüsteemiga, kusjuures lennuettevõtja käitab lennukit tingimustes, eeskätt ilmastikutingimustes, mis on tihti rasked või isegi ekstreemsed, ning pealegi on selge, et ükski lennukiosa ei ole igavene.

Seetõttu on lennuettevõtja tegevuses niisugune ootamatu sündmus lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omane, sest lennuettevõtjal tuleb selliseid ettenägematuid tehnilisi probleeme igapäevaselt lahendada. Lisaks ei ole sellise rikke ennetamine või kõrvaldamine, sealhulgas enneaegselt defektse osa asendamine, lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt väljas, sest lennuettevõtja ülesanne on tagada oma majandustegevuses kasutatavate õhusõidukite hooldus ja tõrgeteta funktsioneerimine.

Järelikult ei saa selline tehniline probleem nagu kõnesolev kuuluda mõiste „erakorralised asjaolud” alla.

Euroopa Kohus märkis sellega seoses veel, et Euroopa õigusest tulenevate kohustuste täitmine ei mõjuta lennuettevõtja õigust taotleda hüvitist hilineamise põhjustanud mis tahes isikult, sealhulgas defektsete osade tootjalt.

MÄRKUS: Eelotsusetaotlus võimaldab liikmesriikide kohtutel taotleda kohtuvaidluste lahendamisel Euroopa Kohtult liidu õiguse tõlgendamist või liidu õigusakti kehtivuse üle otsustamist. Euroopa Kohus ei lahenda siseriiklikku kohtuvaidlust. Kohtuasja lahendamine kooskõlas Euroopa Kohtu otsusega on siseriikliku kohtu ülesanne. Euroopa Kohtu otsus on ühtlasi siduv ka teistele siseriiklikele kohtutele, kes lahendavad sarnast probleemi.

Ajakirjandusele mõeldud mitteametlik dokument, mis ei ole Euroopa Kohtule siduv.

Otsuse [terviktekst](#) on CURIA veebileheküljel alates selle kuulutamise päevast.

Täiendavat teavet annab Gitte Stadler, ☎ (+352) 4303 3127

Kohtuotsuse kuulutamise pildid on kättesaadavad agentuuri [Europe by Satellite](#) kaudu ☎ (+32) 2 2964106