



Järjestikuseid etappe hõlmavate lendude reisijatele tuleb hüvitada lennureisist mahajätmise, kui see on tingitud hilineemisest, mille eest vastutab esimese lennu vedaja

Lennureisist mahajätmise korral hüvitise maksmise kohustus ei hõlma üksnes lennu ülemüümise juhtusid, vaid ka muid, eelkõige operatiivsete põhjustega seonduvaid olukordi

Määrus reisijatele hüvitise maksmise ja neile abi osutamise kohta¹ annab teatavad õigused lennureisijatele, kelle lähte- või sihtlennujaam asub mõnes liikmesriigis. Määruse kohaselt tähendab „lennureisist mahajätmine” seda, kui lennuettevõtja keeldub vastu reisija tahtmist tema lennukiga vedamisest, kuigi reisija on ilmunud lennule õigel ajal ja tal on kinnitatud broneering. Määrus näeb siiski ette juhud, kui vedaja selline keeldumine võib olla õigustatud. Muudel juhtudel on reisijal õigus kohe makstavale hüvitisele, pileti ostuhinna tagasimaksmisele või lõppsihtkohta jõudmiseks teekonna muutmisele ning õigus hoolitsusele kogu järgmise lennuni kuluva ooteaja vältel.

G. Rodríguez Cachafeiro ja M. Martínez-Reboredo Varela-Villamor ostsid mõlemad Iberia lennupileti reisiks A Coruñast (Hispaania) Santo Domingosse. See pilet hõlmas kahte lendu: A Coruña – Madrid ning Madrid – Santo Domingo. A Coruña lennujaamas, Iberia registreerimislauas registreerisid nad oma pagasi otse lõppsihtkohani ja said kaks pardakaarti kahele järjestikusele lennule.

Esimene lend hilines tunni ja kakskümmend viis minutit. Eeldusel, et esimese lennu hilinemise tõttu jäävad need kaks reisijat Madridis ümberistumisega lennust maha, tühistas Iberia nende pardakaardid teisele lennule. Vaatamata hilinenud maandumisele Madridi lennujaamas, ilmusid nad lähteväravasse hetkel, kui lennuettevõtja teatas, et pardaleminek oli lõppemas, kuid Iberia teenindav töötaja neid siiski pardale ei lasknud, kuna nende pardakaardid olid tühistatud ja nende kohad olid antud teistele reisijatele. Nad suunati Santo Domingosse järgmisel päeval ühe teise lennuga ja nad jõudsid sihtkohta 27 tundi hiljem.

Leides, et lennufirma Iberia jättis nad lennureisist maha põhjendamatult, pöördusid nad Hispaania kohtusse, et lennuettevõtjalt mõistetakse nende kummagi kasuks välja 600 euro suurune hüvitis, nagu näeb ette määrus üle 3500 kilomeetri pikkuste ühenduseväliste lendude puhul. Menetluse käigus väitis Iberia, et seda olukorda ei saa käsitleda „lennureisist mahajätmise”, vaid ümberistumisega lennust mahajäämisena – mille korral hüvitist ei maksta –, kuna nende lennureisist mahajätmise otsust ei tinginud ülemüümine, vaid varasema lennu hilinemine.

Selles olukorras otsustas siseriiklik kohus pöörduda Euroopa Kohtu poole küsimusega, kas mõiste „lennureisist mahajätmine” hõlmab üksnes olukordi, kus lend on algselt ülemüüdud või laieneb see ka muudele olukordadele.

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

Täna kuulutatavas otsuses on Euroopa Kohus seisukohal, et mõiste „lennureisist mahajätmine” hõlmab lisaks ülemüümise juhtudele ka muid, eelkõige operatiivsete põhjustega seonduvaid olukordi.

Selline tõlgendus tuleneb määruse sõnastusest ja peale selle ka määruse eesmärgist tagada lennureisijate kaitstuse kõrge tase. Nimelt võttis liidu seadusandja, eesmärgiga vähendada nende reisijate arvu, kes vastu nende tahtmist lennureisist maha jäetakse ja keda varem oli liiga palju, 2004. aastal vastu uue määruse, mis andis mõistele „lennureisist mahajätmine” laiema tähenduse, millega on hõlmatud kõik võimalikud olukorrad, kus lennuettevõtja võib reisija vedamisest keelduda. Seega tähendaks mõiste „lennureisist mahajätmine” ulatuse piiramine nii, et hõlmatud on vaid ülemüümise juhud, tegelikult oluliselt reisijate kaitse piiramist, jättes need reisijad ilma igasugusest kaitsest, isegi kui nad satuvad olukorda, milles – sarnaselt ülemüüdud lennuga – neid endid süüdistada ei saa, mis oleks vastuolus seadusandja eesmärgiga.

Lisaks näeb määrus ette need juhud, mil lennureisist mahajätmine on õigustatud eelkõige tervise, ohutuse või julgeoleku või mittetäielike reisidokumentidega seotud põhjustel. Euroopa Kohus on seisukohal, et käesoleva juhtumi sarnane lennureisist mahajätmine ei ole samastatav ühegi viidatud põhjusega, kuna lennureisist mahajätmise põhjuses ei saa reisijat ennast süüdistada. Lennuettevõtja seevastu on niisuguse mahajätmise eest igal juhul vastutav. Nimelt oli ta kas enda teostatava esimese lennu hilinemise põhjustaja või eeldas ekslikult, et asjaomased reisijad ei jõua õigeaegselt järgmisele lennule või müüs piletid järgmistele lendudele, millele jõudmiseks ei olnud piisavalt aega. Euroopa Kohus on seisukohal, et lennuettevõtja ei või olulisel määral laiendada neid olukordi, kus ta võib põhjendatult reisija lennureisist maha jätta – see oleks vastuolus määruse eesmärgiga. Operatiivsete põhjustega seonduv lennureisist mahajätmine kuulub seega põhjendamatute keeldumiste hulka, mis annab määrusest tulenevad õigused.

MEELDETULETUS: 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 kuulutamisest saab pildisalvestisi [„Europe by Satellite”](#) kaudu ☎ (+32) 2 2964106