



Pressi- ja teabeosakond

Euroopa Liidu Kohus
PRESSITEADE nr 31/20
Luxembourg, 12. märts 2020

Kohtuotsus (kohtuasi C-832/18)
A jt vs. Finnair Oyj

Lennureisijal, kes on saanud tühistatud lennu eest hüvitist ja kes on nõustunud reisima ühe teise lennuga, on õigus saada hüvitist asenduslennu hilinemise eest

Reisijad broneerisid Finnairilt otseleenu Helsingist (Soome) Singapuri. See lend, mis pidi väljuma 11. oktoobril 2013 kell 23.55, tühistati lennuki tehnilise rikke tõttu. Reisijad nõustusid Finnairi ettepanekuga ning nende teekonda muudeti nii, et nad paigutati ümberistumisega lennule Helsingi–Chongqing (Hiina)–Singapur, mis pidi väljuma järgmisel päeval, 12. oktoobril 2013 kell 17.40, ja Singapuri pidid nad jõudma 13. oktoobril kell 17.25. Finnair oli tegutsev lennuettevõtja asenduslennul Helsingi–Chongqing–Singapur. Asjaomase lennuki tüüri servomootori rikke tõttu nende asenduslend aga hilines. Seetõttu saabusid nad Singapuri 14. oktoobril 2013 kell 00.15.

Reisijad esitasid Finnairi vastu hagi, milles palusid kohustada lennuettevõtjat lennureisijate õigusi käsitleva määruse¹ alusel maksma igale reisijale 600 eurot koos viivisega algse lennu Helsingi–Singapur tühistamise eest. Lisaks sellele palusid nad kohustada Finnairi maksma igaühele neist ka 600 eurot koos viivisega asenduslennu Helsingi–Chongqing–Singapur enam kui kolmetunnise hilinemisega sihtkohta jõudmise eest.

Finnair maksis 600 euro suuruse hüvitise algse lennu Helsingi–Singapur tühistamise eest. Seevastu keeldus ta rahuldama nende teist hüvitisnõuet esiteks seetõttu, et nad ei saa nõuda selle määruse alusel veel ühte hüvitist, ja teiseks sellepärast, et asenduslend hilines „erakorraliste asjaolude“ tõttu selle määruse tähenduses. Ta väidab, et rikkis oli üks tüüri kolmest servomootorist, mis võimaldasid seda lendu sooritavat lennukit juhtida, ning täpsustab sellega seoses, et lennuki tootja oli andnud teada, et mitmel seda tüüpi lennukil oli tüüri servomootorite puhul varjatud tootmis- või projekteerimisviga. Lisaks sellele on tüüri servomootori puhul tegemist nn *on condition*-tüüpi osaga, mis asendatakse uue osaga ainult siis, kui eelmisel osal ilmneb rike.

Neil asjaoludel palus Helsingin hovioikeus (Helsingi apellatsioonikohus, Soome) Euroopa Kohtul selgitada, kas lennureisija, kes on saanud tühistatud lennu eest hüvitist ja kes on nõustunud talle pakutud asenduslennuga, saab nõuda hüvitist asenduslennu hilinemise eest, kui hilineti nii palju tunde, et tekib õigus hüvitisele, ja asenduslendu teostas sama lennuettevõtja, kes oleks pidanud teostama tühistatud lennu.

Sellega seoses tõdes Euroopa Kohus, et määrus ei sisalda ühtegi sätet, mis piiraks kõnealuses teekonna muutmise olukorras olevate reisijate õigusi, sealhulgas nende hüvitise saamise õiguse võimalikku piirangut.

Sellest tuleneb, et Euroopa Kohtu kohtupraktika alusel **on õigus hüvitisele lennureisijal, kes jõuab pärast seda, kui ta on nõustunud oma lennu tühistamise tagajärjel lennuettevõtja poolt pakutud asenduslennuga, oma lõppsihtkohta kolm või enam tundi pärast saabumisaega, mille lennuettevõtja selle asenduslennu puhul algselt ette nägi.**

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 2004, L 46, lk 1; ELT eriväljaanne 07/08, lk 10; parandus ELT 2018, L 155, lk 35).

Nimelt on reisijatele, kelle lend on tühistatud või pikaajaliselt hilinenud, põhjustatud ebamugavusi nii nende algset broneeritud lennu tühistamise kui ka hiljem nende asenduslennu pikaajalise hilinemisega. Seetõttu on nende tõsiste ebamugavuste heastamise eesmärgiga kooskõlas anda nendele reisijatele õigus hüvitisele iga sellise järjestikuse ebamugavuse eest.

Lisaks küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus, kas lennuettevõtja saab tugineda oma hüvitise maksmise kohustusest vabanemiseks „erakorralistele asjaoludele“, mis seisnevad niisuguse osa rikked, mis asendatakse ainult siis, kui eelmisel osal ilmneb rike, tingimusel et tal on varuosa kogu aeg olemas.

Euroopa Kohus märgib, et tema kohtupraktika kohaselt võib „erakorralisteks asjaoludeks“ pidada sündmusi, mis oma olemuselt või põhjuselt ei ole asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omased ja väljuvad tema tegeliku kontrolli alt, kusjuures need kaks tingimust on kumulatiivsed. Lennukite hooldusele omased tehnilised rikked ei saa põhimõtteliselt olla iseenesest „erakorralised asjaolud“.

Sellise *on condition*-tüüpi osa rike, mille vahetamiseks lennuettevõtja on valmistunud nii, et tal on varuosa kogu aeg olemas, kujutab endast sündmust, mis on oma olemuselt või põhjuselt asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omane ega välju tema tegeliku kontrolli alt, välja arvatud juhul, kui selline rike ei ole olemuslikult seotud lennuki operatiivsüsteemiga – kas see nii on, peab välja selgitama eelotsusetaotluse esitanud kohus. **Lennuettevõtja ei saa seega tugineda oma hüvitise maksmise kohustusest vabanemiseks „erakorralistele asjaoludele“, mis seisnevad nn *on condition*-tüüpi osa rikked.**

MÄRKUS: Eelotsusetaotlus võimaldab liikmesriikide kohtutel taotleda kohtuvaidluste lahendamisel Euroopa Kohtult liidu õiguse tõlgendamist või liidu õigusakti kehtivuse üle otsustamist. Euroopa Kohus ei lahenda riigisisest kohtuvaidlust. Kohtuasja lahendamine kooskõlas Euroopa Kohtu otsusega on liikmesriigi kohtu ülesanne. Euroopa Kohtu otsus on ühtlasi siduv ka teistele liikmesriikide 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