

TARBIJAVAILDLUSTE KOMISJONI OTSUS

Asja number 19-1/25-03470
Otsuse kuupäev 19.12.2025
Komisjoni koosseis Margus Kingisepp

Tarbija
Kaupleja Turkish Airlines Inc. Eesti filiaal (12480784)

Tarbija nõue EL määruse 261/2004 artikli 7 lõike 1 punktis c sätestatud hüvitis summas 600 eurot reisija kohta, kokku viiele reisijale 3000 eurot.

Resolutsioon:

1. Jätta reisijate lennuhüvitise nõue rahuldamata.

Asjaolud:

Reisijad (edaspidi ka tarbijad) on pöördunud tarbijavaidluste komisjoni (komisjon) poole avaldusega kokku viie reisija huvides.

Komisjon alustas asjas menetlust 07.03.2025.

Reisijad on esitanud avalduse hüvitise saamiseks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 261/2004 alusel, 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, alusel.

Avaldusega hõlmatud viiel reisijal (edaspidi ka tarbijad) oli 14.04.2023 ostetud lennupiletid lendamiseks Tallinnast Istanbuli kaudu Dubaisse 25.04.2023.

Esimene lend nr TK1424 TLL-IST oli planeeritud Tallinna Lennujaamast väljuma 25.04.2023 kell 19:55 ja Istanbuli Lennujaama saabuma kell 23:35.

Jätkulend nr TK762 IST-DXB oli planeeritud Istanbuli Lennujaamast väljuma 26.04.2023 kell 00:40 ja Dubai Lennujaama saabuma kell 05:55.

Reisijate esimene lend väljus Tallinna Lennujaamast planeeritust tund aega hiljem, mistõttu ei jõudnud nad oma IST-DXB jätkulennule ja jõudsid lõppsihtkohaks olnud Dubai Lennujaama alles 26.04.2023 kell 13:07 ehk planeeritust 7 h hiljem.

Reisijad nõuavad määruse 261/2004 kohase hüvitise maksmist viiele reisijale kokku summas 3000

eurot.

Reisijad on nõudega pöördunud lennuettevõtte poole, kes on keeldunud hüvitise maksmisest põhjendusega, et lend Tallinnast hilines seoses erakorraliste asjaoludega, mis ei olnud lennuettevõtja kontrolli all. Reisijad toovad menetluse käigus välja, et sama lennu teisele reisijale on lennuettevõtja maksnud hüvitist.

24.03.2025 edastas komisjoni sekretariaadi üleandeid täitev Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet reisija avalduse materjalid lennuettevõtjale seisukoha võtuks.

Lennuettevõtja märgib 07.04.2025 saadetud vastuses reisijate avaldusele, et lennu TK1424 hilinemise põhjustasid lennu maandumiseks sobimatud ilmastikuolud Istanbuli Lennujaamas esialgse ajakava järgi, millest tulenevalt lükati reisijate esimene lend TLL-IST edasi kuni ilmastikuolude paranemiseni.

Reisijad ei nõustunud lennuettevõtja vastusega. 06.09.2025 saadetud seisukohas märgivad reisijad, et sama lennu teine reisija oli juba saanud lennufirmalt sama lennukatkestuse eest hüvitise.

Ilma osas viitavad reisijad Evans vs. Monarch kohtuasjale, mis rõhutab selgelt, et kui halb ilm on lennufirma tegevuse lahutamatu osa, ei saa see olla erakorraline.

Reisijate arvates peab sündmus vastama kolmele kriteeriumile: ettearvatu, vältimatu ja väline. Ilmastikuandmed näitavad, et selliseid tingimusi ei täheldatud. Planeeritud väljumisajal ei olnud olulisi ebasoodsaid ilmastikunähtusi: nähtavus oli hea, tugevaid tuuleiile ega äikest ei olnud. Kokkuvõtvalt leiavad reisijad, et ei esine erakorralisi asjaolusid, mis võiksid sellist viivitust põhjustada.

Enne komisjoni istungit pooled lahenduseni ei jõudnud.

Kaupleja seisukoht:

Lennuettevõtja tugines 07.04.2025 saadetud vastuses sellele, et avaldajate lennu TK1424 hilinemise põhjustasid erakorralised asjaolud. Täpsemalt olid nendeks erakorralisteks asjaoludeks TLL-IST lennu maandumiseks sobimatud ilmastikuolud Istanbuli Lennujaamas esialgse ajakava järgi, millest tulenevalt lükati reisijate esimene lend TLL-IST edasi kuni ilmastikuolude paranemiseni.

Kuna lennu hilinemise põhjuseks olid erakorralised asjaolud vastavalt määruse 261/2004 artikli 5 lõikele 3 ei anna lennu hilinemine avaldajatele õigust artikli 7 lõike 1 punktis c sätestatud hüvitisele.

Raportitest nähtub, et Istanbuli Lennujaamas esinesid 25.04.2023 hilistundidel äikesetormid ja hoovihmad. Selliste ilmastikutingimuste tõttu halvenes ka nähtavus. Kuna äikesetormidega kaasnes paratamatult ka äike, mis on lennundusjulgestuse seisukohalt eriti ohtlik, võttis lennuettevõtja vastu otsuse lend TLL-IST edasi lükata. kuniks Istanbuli Lennujaamas esinesid

lendamiseks sobivad ilmastikuolud.

Lennuettevõtja on lisanud oma väite tõendamiseks METAR ja TAF raportid..

Paraku oli sellest ka mõjutatud reisijate reisi esimene TLL-IST lend ning sellest tulenevalt pidi lennuettevõtja leidma alternatiivseid võimalusi reisijate lõppsihtkohta toimetamiseks. Lennuettevõtja tegi endast kõik, et reisijad võimalikult kiiresti lõppsihtkohta toimetada, kuid paraku ei olnud see eeltoodud erakorraliste asjaolude tõttu võimalik ilma hilinemiseta.

Lennuettevõtja viitab 22.12.2008 otsusele kohtuasjas C-549/07: Wallentin-Hermann (EKL 2007, I-11061), mille punktis 40 tuvastab Euroopa Kohus, et erakorralistele asjaoludele tugineda sooviv isik ei pea tasuma hüvitist, kui neid asjaolusid ei oleks mingil moel saanud vältida sobivate meetmetega, see tähendab meetmetega, mis erakorraliste asjaolude ilmnemise hetkel vastasid asjaomasele lennuettevõtjale tehniliselt ja majanduslikult vastuvõetavatele tingimustele. Sama otsuse punktis 41 Euroopa Kohus täpsustas, et isegi kogu tema käsutuses oleva personali või kõigi seadmete ja rahaliste vahendite kasutamise juures ei pea lennuettevõtte nõustuma oma ettevõtte suutlikkusele vastuvõetamatute ohverdustega, milleta ta poleks suutnud vältida, et erakorralised asjaolud viiksid selle lennu tühistamiseni või kolm või enam tundi hilisema saabumiseni.

Lisaks viitab lennuettevõtja 12.05.2011 Euroopa Kohtu otsusele kohtuasjas C-294/10: Eglītis ja Ratnieks, EU:C:2011:303, milles kohus hindas, kas peale lennu esialgse edasilükkamise õhuruumi sulgemise tõttu saab isik tugineda erakorralistele asjaoludelemääruse 261/2004 tähenduses, kui lõplikult tühistati lend põhjusel, et lennumeeskonna lubatud tööaeg polnud selle lennu lõpuleviimiseks piisav.

Punktis 37 leidis Euroopa Kohus, et „määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et kuiõrd lennuettevõtja on kohustatud võtma kõik vajalikud meetmed erakorraliste asjaolude ületamiseks, peab ta vajaduse korral võtma lennu planeerimise etapis mõistlikult arvesse niisuguste asjaolude võimalikust ilmnemisest tulenevat riski. Ta peab seega nägema ette teatud ajavaru, mis lubaks tal lend võimaluse korral tervikuna teostada, kui erakorralised asjaolud on ära langenud. Seda sätet ei saa aga tõlgendada nii, et see paneb kohustuse vajalike meetmetena planeerida üldiselt ja erisusteta minimaalset ajavaru, mis kohalduks vahet tegemata kõigi lennuettevõtjate suhtes kõigis olukordades, kus erakorralised asjaolud ilmnevad.

Tulenevalt määruse nr 261/2004 artikkel 5 lg-st 3 ning väljakujunenud Euroopa Kohtu praktikast leiab lennuettevõtja, et ta pole kohustatud määruse alusel hüvitist maksma, kui lennu hilinemine on põhjustatud erakorralistest asjaoludest, mida lennuettevõtja ei saanud vältida. Lennu tegemiseks sobimatud ilmastikuolud on määruse alusel ja Euroopa Kohtu praktikas tunnustatud sellisteks erakorralisteks asjaoludeks.

18.07.2025 esitas lennuettevõtja täiendava seisukoha reisijate avaldusele.

Lennuettevõtja jääb kindlaks seisukohale, et lennu hilinemise põhjuseks olid lendamiseks sobimatud ilmastikuolud, mis kvalifitseeruvad erakorralisteks tingimusteks vastavalt määruse

261/2004 artikli 5 lõikele 3, mistõttu ei ole reisijatel õigust artikli 7 lõike 1 punktis c sätestatud hüvitisele.

Lennu TK1424 väljumine Tallinna lennujaamast viibis seetõttu, et TAF-raportid prognoosisid Istanbuli lennujaama piirkonnas lendamiseks sobimatuid ilmastikuolusid. TAF raportid näitavad selgelt äikesevihmade ja tugeva sademete ohtu, mis takistasid lennu ohutut maandumist.

Et lennu hilinemise põhjuseks olid tõepoolest ebasoodsad ilmastikuolud, kinnitab lisaks eeltoodule ka lennuettevõtja operatsioonisüsteemist saadatud MVT-sõnum.

MVT-sõnumis toodud IATA kood 84 tähendab rahvusvaheliselt tunnustatud IATA standardi järgi, et lennu hilinemise põhjustas Air Traffic Flow Management piirang

sihtlennujaamas ilmastiku tõttu. Eurocontrol määras lennule hilisema

stardiaja, sest Istanbuli lennujaamas ei olnud võimalik halva ilma tõttu rohkem

lende samal ajal vastu võtta. **ATFM-piirangud on ohutusmehhanismid, millega**

reguleeritakse lennuliikluse tihedust halbade ilmastikuolude korral.

MVT-sõnumi kohaselt (kood 84) hilines lend halva ilmastiku tõttu Istanbuli lennujaamas 101 minutit. Lennuki pukseerimine (off-block time) algas kell 18:33 UTC ehk 1 tund ja 38 minutit pärast planeeritud väljumisaega kell 16:55 UTC, mis tähendab 98-minutilist viivitust lennu väljumisel. MVT-sõnumi kood 84 kajastab seda viivitust tervikuna ja kinnitab, et lennu edasilükkamine oli tingitud üksnes Eurocontrol'i määratud hilisemast stardiajast Istanbuli lennujaamas valitsenud ebasoodsate ilmastikuolude tõttu.

Lennuohutusnõudeid järgides ei olnud lennuettevõtjal lubatud esimest lendu teostada enne, kui maandumine Istanbuli lennujaamas oli taas ohutuks muutunud. See toimus lennuettevõtjast sõltumatult alles niivõrd hilja, et reisijate jätkulend oli selleks ajaks juba Istanbulist lahkunud.

Komisjoni põhjendus:

Komisjon, hinnanud kõiki asjaolusid ja tõendeid kogumis, leidis, et reisijate hüvitisnõue tuleb jätta rahuldamata.

Komisjon nõustub reisijatega, et asjas kuulub kohaldamisele määrus 261/2004.

Liidetud kohtuasjades C-402/07 ja C432/07 19.11.2009 Euroopa Kohtu poolt tehtud otsuse p 61 kohaselt tuleb määruse 261/2004 artiklit 7 tõlgendada selliselt, et hüvitise saamise õiguse kohaldamise eesmärgil võib hilinenud lendude reisijaid võrdsustada tühistatud lendude reisijatega, ja nad võivad tugineda õigusele saada hüvitist, mis on ette nähtud määruse artiklis 7, kui nad hilinenud lennu tõttu kaotavad aega kolm tundi ja rohkem, s.o. kui jõuavad sihtpunkti kolm tundi pärast lennuettevõtja poolt algselt kavandatud saabumisaega või hiljem.

Määruse 261/2004 artikli 6 lg 1 p. (b) kohaselt loetakse hilinemiseks, kui lennu kavandatud väljumisaeg hilineb neli tundi või rohkem kõikide muude kui punktides a või b nimetatud lendude puhul.

Määruse 261/2004 artikli 7 lg 1 p. c kohaselt saavad reisijad hüvitist 600 euro ulatuses kõikide muude, kui punktides a või b nimetatud lendude puhul.

Käesoleva vaidluse puhul on tegemist muu lennuga (Tallinn-Istanbul-Dubai), mille pikkus on 5067 kilomeetrit (<https://www.airmilescalculator.com/distance/tll-to-ist-dxb>).

Komisjon tuvastas asja materjalide alusel, et vaidlusaluse juhtumi korral olid täidetud määruse 261/2004 artikli 3 lõike 2 tingimused, s.t. reisijatel oli kinnitatud broneering asjaomasele lennule ning nad ilmusid registreerimisele.

Järgnevalt kontrollis komisjon, kas reisijatel esineb õiguslik alus nõuda määruse 261/2004 artikli 7 lõike 1 punktis c sätestatud hüvitist summas 600 eurot reisija kohta, viiele reisijale kokku 3000 eurot.

Eelnevalt viidatud kohtuasjade alusel kuuluvad hilinemise korral kohaldamisele tühistamise sätted, mistõttu on komisjon tuvastanud, et antud juhtumi puhul ei rakendu ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktis c kirjeldatud välistused.

Lennuettevõtja ei ole määruse 261/2004 artikli 5 lõike 3 järgi kohustatud maksma hüvitist, kui ta suudab tõestada, et tühistamise (hilinemise) põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed. Asjaolude tõestamise kohustus on lennuettevõtjal.

Kohtuasjas C-74/19 (LE vs. Transportes Aereos Portugueses) 11.06.2020

märkis Euroopa Kohus, et „erakorralisteks asjaoludeks“ lennureisijate õiguste määruse tähenduses võib 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

Lisaks toob kohus välja, et vabanemaks oma kohustusest maksta reisijatele lennu pikaajalise hilinemise eest hüvitist, võib tegutsev lennuettevõtja tugineda „erakorralistele asjaoludele“, mis mõjutasid selle lennuettevõtja enda poolt sama lennukiga teostatud eelnevat lendu, tingimusel, et selle asjaolu ja järgnenud lennu hilinemise või tühistamise vahel esineb otsene põhjuslik seos.

Kohus märgib, et „erakorralise asjaolu“ esinemise korral peab lennuettevõtja, kes soovib vabaneda reisijatele hüvitise maksmise kohustusest, rakendama kõiki enda käsutuses olevaid vahendeid, et tagada teekonna muutmine mõistlikult, rahuldavatel tingimustel ja esimesel võimalusel, mille hulka kuulub ka see, et otsitakse teisi otse- või vahemaandumisega lende, mida võivad teostada teised lennuettevõtjad, kes kas kuuluvad samasse lennundusallianssi või mitte ja mis saabuvad

varem kui asjaomase lennuettevõtja järgmine lend.

Õhustranspordi valdkonnas on erakorraline asjaolu sündmus, mis ei ole oma olemuselt või päritolult omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljub tema tegeliku kontrolli alt (EKo 31.01.2013, C-12/11, p 29).

Lennuhüvitise määruse nr 261/2004 põhjenduse p. 14 teisest lause kohaselt võivad erakorralised asjaolud eelkõige esineda poliitiliselt ebastabiilsetes oludes, asjaomase lennu tegemiseks sobimatute ilmastikutingimuste tõttu, turvalisuse ohu, ettenägematute lennuohutusega seotud vajakajäämistele ning streikide korral, mis mõjutavad tegutseva lennuettevõtja toimimist.

Lennuettevõtja on hüvitisnõude mitterahuldamisel tuginenud esialgselt sellele, et lennu TK1424 hilinemise põhjustasid erakorralised asjaolud. Täpsemalt olid nendeks erakorralisteks asjaoludeks TLL-IST lennu maandumiseks sobimatud ilmastikuolud Istanbuli Lennujaamas esialgse ajakava järgi, millest tulenevalt lükati reisijate esimene lend TLL-IST edasi kuni ilmastikuolude paranemiseni.

Menetleja palus Transpordiametilt teavet 25.04.2023 lennu TK1424 TLL-IST väljalennu hilinemise asjaolude kohta lennuettevõtja poolt 07.04.2025 komisjonile esitatud METAR ja TAF ilmastikuraportite alusel.

26.06.2025 saadetud kirjas asub Transpordiamet seisukohale, et käitaja poolt lisatud tõendite alusel ei saa öelda, et ilmaolud oleksid olnud maandumiseks sobimatud. Lisatud tõendite alusel ei saa otsustada, mis oli lennu hilinemise täpsed asjaolud.

18.07.2025 saadetud täiendavas seisukohas viitab lennuettevõtja sellele, et TAF-raportid prognoosisid Istanbuli lennujaama piirkonnas lendamiseks sobimatuid ilmastikuolusid. TAF raportid näitavad selgelt äikesevihmade ja tugeva sademete ohtu, mis takistasid lennu ohutut maandumist.

Täiendava tõendina viitab lennuettevõtja oma operatsioonisüsteemist saadetud MVT-sõnumile (kood 84). MVT-sõnumi kood 84 kajastab seda viivitust tervikuna ja kinnitab, et lennu edasilükkamine oli tingitud üksnes Eurocontrol-i määratud hilisemast stardiajast Istanbuli lennujaamas valitsenud ebasoodsate ilmastikuolude tõttu.

Lennuohutusnõudeid järgides ei olnud lennuettevõtjal lubatud esimest lendu teostada enne, kui maandumine Istanbuli lennujaamas oli taas ohutuks muutunud.

Menetleja palus Transpordiametil hinnata lennuettevõtja poolt esitatud täiendavaid tõendeid.

26.11.2025 saadetud kirjas märgib Transpordiamet, et faktilisest (METAR) ja prognoositud (TAF) ilmast lähtudes ei saa öelda, et ilmaolud oleksid olnud maandumiseks sobimatud.

Lennule TK1424 määrati Eurocontrol-i poolt ATFM piirang 84 (ilm tõttu sihtlennuväljal), mille üle lennuettevõtjal puudub kontroll.

Lennuettevõtja saadetud lisatõendusmaterjalide kohaselt leidis Transpordiamet, et lennuettevõtja ei saanud vältida lennu hilinemist. Asjaolu oli ettenägematu, vältimatu ja väljaspool lennuettevõtja tegelikku kontrolli EL määruse nr 261/2004 põhjenduse 15 kohaselt.

Komisjon hindas esitatud tõendeid ja leidis järgmist.

Transpordiameti poolt kontrollitud andmete kohaselt määrati lennule TK1424 tõesti Eurocontrol'i poolt ATFM piirang 84.

ATFM-piirang (Air Traffic Flow Management), mille Eurocontrol lennule määrab, ei ole lennukeeld, vaid liikluse voogude juhtimiseks antud ajapiirang.

Piirang „84 – Weather at destination“ viitab, et sihtlennuväljal oli ilmast tingitud läbilaskevõime vähenemine (nt udu, äike, tugev tuul).

Eurocontrol'i ATFM lennuohutusnõudeid peavad järgima kõik Euroopa õhuruumis tegutsevad lennuettevõtjad.

Eurocontrol'i kui avaliku võimu otsus on lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt väljas ning viimane ei saanud seda mõjutada. Lennuohutusnõudeid järgides ei olnud lennuettevõtjal lubatud esimest lendu teostada enne, kui maandumine Istanbuli lennujaamas oli taas ohutuks muutunud. Antud juhul oli lennu hilinemine otseselt seotud ATFM piiranguga.

Komisjon nõustub Transpordiametiga, et nimetatud asjaolu oli ettenägematu, vältimatu ja väljaspool lennuettevõtja tegelikku kontrolli vastavalt määruse nr 261/2004 põhjendusele 15.

Lennuhüvitise määruse nr 261/2004 põhjenduse p. 15 kohaselt loetakse erakorralised asjaolud olemasolevaks, kui lennuliikluse korraldamist käsitleva otsuse mõju konkreetsele lennukile konkreetsetel päeval põhjustab lennu pikaajalise hilinemise, lennu väljumise järgmisele päevale edasilükkamise või selle lennuki ühe või mitme lennu tühistamise, kuigi asjaomane lennuettevõtja on võtnud kõik mõistlikud meetmed tühistamiste vältimiseks.

Riigikohus on kohtuasjas 2-23-117906 p. 14 rõhutanud, et lennuettevõtja vabaneb hüvitise maksmise kohustusest vaid siis, kui erakorralisi asjaolusid ei oleks saanud vältida isegi siis, kui lennuettevõtja oleks võtnud omalt poolt kõik mõistlikud meetmed, et vältida lennu hilinemist või tühistamist.

Komisjoni hinnangul puudusid juhtumi korral lennuettevõtjal võimalused vältida Eurocontrol'i piirangut isegi siis, kui lennuettevõtja oleks võtnud omalt poolt kõik mõistlikud meetmed.

Eeltoodust tulenevalt on komisjon hinnangul lennuettevõtjale seatud Eurocontrol'i piirang käsitletav erakorraliste asjaoluna määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses.

Erakorralise asjaolu esinemisel ei ole lennuettevõtja määruse 261/2004 artikli 5 lõike 3 järgi kohustatud maksma hüvitist. Seetõttu tuleb reisijate lennuhüvitisnõue jätta rahuldamata.

TKS § 60 lg 2 järgi kui pooled komisjoni otsusega ei nõustu ja seda ei järgi võivad nad pöörduda sama vaidluse läbivaatamiseks maakohtusse.

Margus Kingisepp

/allkirjastatud digitaalselt/