Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
esitatud 26. septembril 2019[1]

Kohtuasi C-532/18

GN, kelle seaduslik esindaja on HM,
versus
ZU, Niki Luftfahrt GmbH likvideerija

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus))

Eelotsusetaotlus – Lennutransport – Montréali konventsioon – Artikli 17 lõige 1 – Lennuettevõtjate vastutus reisijate ees – Mõiste „õnnetus“ – Õhus oleva lennuki pardal kuuma joogi ümberminemise tõttu reisijale tekkinud kehavigastus

I. Sissejuhatus

1. Oberster Gerichtshofi (Austria kõrgeim üldkohus) eelotsusetaotlus puudutab küsimust, kuidas tõlgendada rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni[2] (edaspidi „Montréali konventsioon“) artikli 17 lõiget 1, milles on kindlaks määratud, millistel tingimustel võib lennu kestel kehavigastuse saanud reisija tugineda lendu teostanud lennuettevõtja vastutusele.

2. Taotlus on esitatud ühe alaealise reisija, keda esindab tema isa, ning ühe lennuettevõtja likvideerimise eest vastutava isiku vahelises vaidluses. Põhikohtuasja hageja nõuab hüvitist põletuse eest, mis talle tekitati selle lennuettevõtja teostatud piiriülese lennu ajal teadmata põhjusel ümber läinud kuuma joogiga.

3. Esimest korda palutakse Euroopa Kohtul piiritleda mõiste „õnnetus“ Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 tähenduses, pidades eelkõige silmas neid kohaldamise kriteeriume, millest mõned liikmesriikide kohtud varem lähtunud on. Konkreetsemalt küsitakse Euroopa Kohtult sisuliselt, kas lisaks sellele, et lennuki pardal aset leidnud sündmus peab olema äkiline või ebaharilik ning tingitud asjaomase reisija suhtes välisest tegurist, on vajalik, et see sündmus oleks tingitud õhuveole tüüpilise riski realiseerumisest või seotud selle õhuveoga. Käesolevas ettepanekus esitatud põhjustel leian, et täidetud peavad olema vaid esimesena nimetatud kriteeriumid, mitte aga viimased.

1 Algkeel: prantsuse.

2 Euroopa Ühendus allkirjastas selle 28. mail 1999 Montréalis sõlmitud konventsiooni 9. detsembril 1999 ning see kiideti viimase nimel heaks nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsusega 2001/539/EÜ (EÜT 2001, L 194, lk 38; ELT eriväljaanne 07/05, lk 491). Euroopa Liidu suhtes jõustus see 28. juunil 2004.

II. Õiguslik raamistik

A. Montréali konventsioon

4. Montréali konventsiooni preambuli kolmandas lõigus on märgitud, et osalisriigid „tunn[istavad], et rahvusvahelisel õhuveol on tähtis tagada tarbijate huvide kaitse ning et selleks tuleb kahju hüvitamise põhimõttest lähtudes maksta õiglast hüvitist“. Lisaks on preambuli viiendas lõigus märgitud, et „sobivaim viis huvide õiglase tasakaalu saavutamiseks on riikide koostöö rahvusvahelise õhuveo nõuete edasisel ühtlustamisel ja kodifitseerimisel uues konventsioonis“.

5. Montréali konventsiooni artikli 17 „Reisija surm ja reisija vigastused; pagasile tekitatud kahju“ lõikes 1 on sätestatud, et „[v]edaja vastutab reisija surma või kehavigastuse tõttu tekkinud kahju eest ainult juhul, kui surma või vigastuse põhjustanud õnnetus toimus õhusõiduki pardal või sinna sisenemisel või sealt väljumisel“.

6. Konventsiooni artiklis 20 „Vastutusest vabastamine“ on sätestatud, et „[k]ui vedaja tõendab, et kahju põhjustas või selle tekkele aitas kaasa kahju hüvitamist nõudva isiku hooletus või muu süüline tegevus või tegevusetus või sellise isiku hooletus või muu süüline tegevus või tegevusetus, kellelt kahju hüvitamist nõudev isik on saanud oma õigused, vabastatakse vedaja kas täielikult või osaliselt vastutusest nõude esitaja ees selles ulatuses, milles hooletus või süüline tegevus või tegevusetus põhjustas kahju või aitas kaasa selle tekkimisele. Kui reisija surma või vigastuse tõttu nõuab hüvitist isik, kes ei ole reisija, vabastatakse vedaja samuti täielikult või osaliselt vastutusest selles ulatuses, milles ta tõendab, et kahju põhjustas või sellele aitas kaasa reisija hooletus või muu süüline tegevus või tegevusetus. Käesolevat artiklit kohaldatakse artikli 21 lõike 1 suhtes ja konventsiooni teiste vastutust käsitlevate sätete suhtes.“

7. Konventsiooni artikkel 21 „Hüvitis reisija surma või vigastuse korral“ on sõnastatud järgmiselt:

„1. Kui artikli 17 lõikes 1 käsitletud kahju ei ületa 100 000 Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühikut (SDR, *Special Drawing Right*) reisija kohta, ei saa vedaja keelduda vastutusest ega piirata oma vastutust.

2. Vedaja ei vastuta artikli 17 lõikes 1 käsitletud kahju eest osas, mis ületab 100 000 Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühikut (SDR) reisija kohta, kui vedaja tõendab, et kahju:

a) ei tekkinud vedaja või tema teenistuja või esindaja hooletuse ega muu süülise tegevuse või tegevusetuse tõttu; või

b) tekkis ainuüksi kolmanda isiku hooletuse või muu süülise tegevuse või tegevusetuse tõttu.“

8. Nimetatud konventsiooni artiklis 29 „Nõude alus“ on sätestatud, et „[k]ahju tekkimise korral reisijate-, pagasi- või lastiveol võib konventsiooni või lepingu alusel või lepinguvälise kahju tekkimisega või muul viisil põhjendatud kahjunõudehagi esitada ainult vastavalt konventsioonis kehtestatud tingimustele ja vastutuse piirmääradele, sõltumata sellest, kes on isikud, kellel on õigus hagi esitada, ja millised on nende õigused. Sellise hagi puhul ei rahuldata karistusliku või hoiatava iseloomuga nõuet või muud nõuet, mis ei ole seotud kahju hüvitamisega.“

B. Liidu õigus

9. Määruse (EÜ) nr 889/2002[3], millega muudetakse nõukogu määrust (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta õnnetusjuhtumi puhul[4], põhjendused 5–7 ja 10 on sõnastatud järgmiselt:

„(5) Ühendus on Montréali konventsioonile alla kirjutanud ja väljendanud oma kavatsust sellega ratifitseerimise teel ühineda.

(6) On vaja muuta [määrust (EÜ) nr 2027/97], et viia see kooskõlla Montréali konventsiooni sätetega, luues seeläbi rahvusvahelises õhuveonduses ühtse vastutussüsteemi.

(7) Käesolev määrus ja Montréali konventsioon tugevdavad reisijate ja nende ülalpeetavate kaitset ja neid ei või tõlgendada nii, nagu vähendataks nendega kõnealuste isikute kaitset, mis tuleneb käesoleva määruse vastuvõtmise päeval kehtivatest õigusaktidest.

[…]

(10) Turvalises ja tänapäevases õhuveonduses on reisijate surma või vigastuste korral asjakohane piiramatu vastutus.“

10. Määruse nr 2027/97, mida on muudetud määrusega nr 889/2002 (edaspidi „määrus nr 2027/97“), artiklis 1 on sätestatud, et „[k]äesoleva määrusega rakendatakse Montréali konventsiooni asjakohaseid sätteid, mis käsitlevad reisijate ja nende pagasi õhuvedu, ja kehtestatakse teatavad lisasätted. Lisaks laiendatakse nende sätete kohaldamisala liikmesriigisisestele õhuvedudele.“

11. Määruse nr 2027/97 artikli 2 lõikes 2 on sätestatud, et „[k]äesolevas määruses sisalduvad mõisted, mida ei ole lõikes 1 määratletud, on samaväärsed Montréali konventsioonis kasutatud mõistetega“.

12. Selle määruse artikli 3 lõikes 1 on sätestatud, et „[ü]henduse lennuettevõtja vastutuse suhtes, mis on seotud reisijate ja nende pagasiga, kohaldatakse kõiki Montréali konventsiooni asjakohaseid sätteid“.

III. Põhikohtuasi, eelotsuse küsimus ja menetlus Euroopa Kohtus

13. Põhikohtuasja hageja, kes oli toona kuueaastane, lendas 2015. aasta augustis Hispaania ja Austria vahelisel lennul, mida teostas Austria õiguse alusel asutatud lennuettevõtja Niki Luftfahrt GmbH.

14. Laps istus oma isa kõrval, kes sai lennu ajal lennusaatjalt ilma kaaneta topsi kuuma kohviga ning asetas selle enda ees olevale klapplauale. Seejärel see tops libises ning selle sisu voolas lapsele peale ning osal tema kehast tekkis teise astme põletus. Seda, et kohvitops oleks ümber läinud klapplaua defekti või lennuki vibratsiooni tõttu, ei olnud võimalik tuvastada.

15. Põhikohtuasja hageja, kelle seaduslikuks esindajaks on tema isa, esitas hagi, taotledes Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 alusel, et Niki Luftfahrtilt mõistetaks nimetatud lennu kestel juhtunud õnnetuse tagajärjel tekkinud kahju eest välja 8500 euro suurune hüvitis ning viivised ja kulud.

16. Selleks ajaks juba pankrotis oleva lennukompanii pankrotihaldur eitas vastutuse olemasolu, väites, et tegemist ei olnud õnnetusega selle sätte tähenduses, kuna kohvitops ei läinud ümber mitte ühegi „äkilise ega ootamatu sündmuse“ tõttu. Igal juhul ei realiseerunud ükski „õhuveole iseloomulik risk“ ehk risk, mis oleks eriomane sellele veoliigile, ent see tingimus peaks olema täidetud.

3 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. mai 2002. aasta määrus (EÜT 2002, L 140, lk 2; ELT eriväljaanne 07/06, lk 246).

4 Nõukogu 9. oktoobri 1997. aasta määrus (EÜT 1997, L 285, lk 1; ELT eriväljaanne 07/03, lk 489).

17. Landesgericht Korneuburg (liidumaa kohus Korneuburgis, Austria) rahuldas 15. detsembri 2015. aasta otsusega põhikohtuasja hageja nõude. Nimetatud kohus leidis, et kõnealusel juhul oli tegemist „õnnetusega“ Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 tähenduses, kuna kohvitopsi ümbermineku põhjustas „ebatavaline välisest tegurist tingitud sündmus“. Lisaks leidis see kohus, et realiseerus „õhuveole iseloomulik risk“, võttes arvesse, et õhusõiduk satub käitamisel erinevate kaldenurkade alla, mis võib viia selleni, et lennukis horisontaaltasapinnale asetatud esemed libisevad, ilma et see nõuaks mõnd erilist manöövrit. Viimaks tuvastas see kohus, et lennuettevõtja süüd ei esine, kuna kuumade jookide serveerimine ilma kaaneta topsides on üldlevinud ja ühiskondlikult aktsepteeritud praktika.

18. Oberlandesgericht Wien (liidumaa kõrgeim kohus Viinis, Austria) muutis 30. augusti 2016. aasta kohtuotsusega esimese astme kohtu otsust, asudes seisukohale, et lennuettevõtja vastutus on välistatud, kuna Montréali konventsiooni artikkel 17 hõlmab ainult selliseid õnnetusi, mille on põhjustanud „õhuveole iseloomuliku riski“ realiseerumine ning et kõnealusel juhul ei olnud põhikohtuasja hageja seda tõendanud.

19. Kassatsioonkaebust lahendav Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus) otsustas 26. juuni 2018. aasta otsusega, mis saabus Euroopa Kohtu kantseleisse 14. augustil 2018, menetluse peatada ning esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas olukorras, kus õhus oleva lennuki istme ees olevale klapplauale asetatud tops kuuma kohviga hakkab teadmata põhjusel kohalt libisema, läheb ümber ja tekitab reisijale põletusi, on tegemist [Montréali konventsiooni] artikli 17 lõikes 1 nimetatud „õnnetusega“, mis toob kaasa vedaja vastutuse?“

20. Euroopa Kohtule esitasid oma kirjalikud seisukohad põhikohtuasja kostja, Poola valitsus ja Euroopa Komisjon. 19. juunil 2019 toiminud kohtuistungil esitasid oma suulised seisukohad Prantsusmaa valitsus ja komisjon.

IV. Analüüs

A. Sissejuhatavad märkused

21. Kõigepealt juhin tähelepanu sellele, et eelotsusetaotluse esitanud kohus on märkinud, et Montréali konventsioon on põhikohtuasja asjaolude suhtes kohaldatav, kuna lend, mille kestel vaidlusalune sündmus toimus, oli selle konventsiooni artikli 1 tähenduses rahvusvaheline, sest lennu lähte- ja sihtpunkt asusid erinevate osalisriikide territooriumil [5]. Rõhutan siinkohal, et Montréali konventsiooni kohaldamisalasse kuuluvates valdkondades on liidu liikmesriigid oma pädevuse, mis puudutab

5 See tähendab vastavalt Hispaania Kuningriigis ja Austria Vabariigis.

vastutust reisija surma või vigastuse tõttu tekkinud kahju eest, üle andnud liidule [6] ning et määruse nr 2027/97 artikli 3 lõikes 1 on sätestatud, et „ühenduse lennuettevõtja“ [7] vastutuse suhtes reisijate ees, millega käesoleval juhul näib tegu olevat, kohaldatakse kõiki Montréali konventsiooni asjakohaseid sätteid [8].

22. Järgnevalt juhin veel kord tähelepanu [9] sellele, et Montréali konventsiooni sätted on liidu õiguskorra lahutamatuks osaks, [10] mistõttu on Euroopa Kohus pädev otsustama konventsiooni tõlgendamise üle, lähtudes liidule siduvatest rahvusvahelise õiguse normidest ja eelkõige Viini konventsiooni [11] artiklist 31, mille kohaselt tuleb lepingut tõlgendada heas usus, andes lepingus kasutatud mõistetele konteksti arvestades tavatähenduse ning lähtudes lepingu mõttest ja eesmärgist [12]. Lisaks on Euroopa Kohus, pidades silmas Montréali konventsiooni eesmärki, milleks on rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamine, juba leidnud, et selles konventsioonis kasutatud mõisteid, kuigi neid seal määratletud ei ole, „tuleb tõlgendada ühetaoliselt ja autonoomselt, vaatamata selle konventsiooni osalisriikide õigusnormides neile kontseptsioonidele antud erinevatele tähendustele“ [13].

23. Viimaks tuleneb Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikast, et eelotsusetaotluse menetluses on liikmesriigi kohtus lahendada oleva kohtuasja faktilise ja õigusliku raamistiku kindlakstegemine üksnes selle liikmesriigi kohtu pädevuses [14]. Märgin siinkohal, et käesoleval juhul on selge, nagu eelotsuse küsimusest sõnaselgelt nähtub, et põhjust, miks kohvitops ümber läks ja selle sisu hagejale peale voolas, ei olnud võimalik tuvastada. Lisaks sellele nähtub eelotsusetaotlusest, et põhikohtuasja kostja poolt alguses esitatud vastuväidet, mis puudutas kahju tekkimisele kaasa aidanud kannatanu süüd, liikmesriigi kohtus enam ei käsitleta [15]. Euroopa Kohus peab taotletud tõlgenduse niisiis andma eelotsusetaotluse esitanud kohtu tuvastatud asjaoludest lähtudes.

6 Vt selle kohta deklaratsioon Euroopa Ühenduse pädevuse kohta Montréali konventsiooniga reguleeritavates küsimustes, punkt 4, mis sisaldub ühenduse poolt 29. aprillil 2004 esitatud heakskiitmiskirjas ning on kättesaadav internetis aadressil https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf.

7 Nimetatud määruse artikli 2 lõike 1 punktis b on see määratletud kui lennuettevõtja, kellel on kehtiv lennutegevusluba, mille liikmesriik on väljastanud vastavalt nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrusele (EMÜ) nr 2407/92 lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta (EÜT 1992, L 240, lk 1; ELT eriväljaanne 06/02, lk 3), mis tunnistati kehtetuks ja asendati alates 1. novembrist 2008 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrusega (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT 2008, L 293, lk 3).

8 Vt eelkõige 6. mai 2010. aasta kohtuotsus Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punkt 18); 22. novembri 2012. aasta kohtuotsus Espada Sánchez jt (C-410/11, EU:C:2012:747, punkt 19); 26. veebruari 2015. aasta kohtuotsus Wucher Helicopter ja Euro-Aviation Versicherung (C-6/14, EU:C:2015:122, punkt 35) ja 9. septembri 2015. aasta kohtuotsus Prüller-Frey (C-240/14, EU:C:2015:567, punkt 25 jj).

9 Vt ka minu ettepanek kohtuasjas Guaitoli jt (C-213/18, EU:C:2019:524, punkt 29).

10 Alates käesoleva ettepaneku 2. joonealuses märkuses nimetatud jõustumiskuupäevast.

11 23. mail 1969 sõlmitud Rahvusvaheliste lepingute õiguse Viini konventsioon (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1155, lk 331).

12 Vt eelkõige 22. novembri 2012. aasta kohtuotsus Espada Sánchez jt (C-410/11, EU:C:2012:747, punktid 20–22); 17. veebruari 2016. aasta kohtuotsus Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punktid 23 ja 24) ning 12. aprilli 2018. aasta kohtuotsus Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, punktid 19–22).

13 Vt selle kohta 6. mai 2010. aasta kohtuotsus Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punktid 21 ja 22), mis puudutab nimetatud konventsiooni artikli 22 lõike 2 aluseks olevat mõistet „kahju“.

14 Vastavalt ELTL artiklile 267, mille aluseks on liikmesriigi kohtute ja Euroopa Kohtu ülesannete selge eristamine, kuulub kõigi vaidluse aluseks olevate faktiliste asjaolude hindamine liikmesriigi kohtute pädevusse (vt eelkõige 19. juuli 2012. aasta kohtuotsus Garkalns, C-470/11, EU:C:2012:505, punkt 30, ja 7. augusti 2018. aasta kohtuotsus Prenninger jt, C-329/17, EU:C:2018:640, punkt 27).

15 Eelotsusetaotluse esitanud kohus ei täpsusta, kas vaidlus põhikohtuasjas puudutas vigastuse saanud alaealise ja/või tema isa, kes kohvitopsi käsitses ning kes alaealist selles kohtumenetluses esindas, võimalikku süülist tegevust.

B. Mõiste „õnnetus“ Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 tähenduses

1. Eelotsuse küsimuse ese ning vastanduvad seisukohad

24. Käesolevas kohtuasjas palutakse Euroopa Kohtul *sisuliselt* kindlaks määrata, kas mõistet „õnnetus“ Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 tähenduses tuleb tõlgendada nii, et see hõlmab olukorda, kus õhus olevas lennukis klapplauale asetatud tops kuuma kohviga läheb teadmata põhjusel ümber ning põhjustab põletuse reisijale, kes võiks sel juhul nimetatud sätte kohaselt nõuda, et asjaomane lennuettevõtja hüvitaks talle selle kehavigastusega seonduva kahju.

25. Kuigi eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimus on sõnastatud põhikohtuasja asjaoludest lähtudes, eelistaksin siiski, kui Euroopa Kohus ei piirduks sellise vastuse andmisega, mis kehtib üksnes konkreetse juhtumi osas, vaid kasutaks talle siin antud võimalust tõlgendada nimetatud mõistet, määratledes abstraktsed ehk üldisemad hindamiskriteeriumid[16]. Tuleb rõhutada, et käesolev kohtuasi on esimene, kus Euroopa Kohtul palutakse nimetatud mõistet tõlgendada.

26. Tõden siinkohal, nagu eelotsusetaotluse esitanud kohuski, et Montréali konventsioon mõiste „õnnetus“ *määratlust ei sisalda*, kuigi sellise sündmuse asetleidmine on ilmselgelt määrav tingimus selleks, et lennuettevõtjal tekiks nimetatud konventsiooni artikli 17 lõike 1 alusel vastutus reisijale tekitatud füüsilise kahju (surm või kehavigastus) eest[17]. See mõiste esines ka sarnases sättes, milleks oli Varssavi konventsiooni[18], mis asendati Montréali konventsiooniga[19], artikkel 17, ilma et ka selles varasemas konventsioonis oleks seda mõistet defineeritud.

27. Mõned liikmesriigi kohtud on aga arendanud välja kohtupraktika, millele eelotsusetaotluse esitanud kohus sõnaselgelt viitab ja mis puudutab mõistet „õnnetus“ Varssavi ja/või Montréali konventsiooni tähenduses.[20] Täpsustan, et hoolimata erinevustest Varssavi konventsiooni artikli 17 ja Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 vahel olen arvamusel, et neist teisena nimetatu sätteid tuleb siiski tõlgendada ka esimesega seotud otsuseid arvestades, pidades silmas, et sisuliselt on need ühesugused[21].

28. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et Montréali konventsiooni artikli 17 lõige 1 näib talle antud juhul olevat kohaldatav, kuna liikmesriigi kohtute poolt kasutatud mõistete kohaselt põhjustas põhikohtuasja hageja kehavigastuse „äkiline“ ja kannatanu suhtes „välisest tegurist“ tingitud sündmus, mis tõi viimasele kaasa „ootamatu kahju“. Ta rõhutab, et põhikohtuasi keskendub küsimusele, kas mõiste „õnnetus“ selle sätte tähenduses eeldab lisaks sellele, et eelnimetatud kriteeriumid on täidetud, ka seda, et tegemist oleks „õhuveole iseloomuliku riski“[22] realiseerumisega.

16 ELTL artiklis 267 sätestatud liikmesriigi kohtute ja Euroopa Kohtu vahelise koostöö raames, kus mõlemal on ülesanne aidata otseselt ja vastastikku kaasa liidu õiguse ühetaolisele kohaldamisele kõikides liikmesriikides, võib Euroopa Kohus eelotsuse küsimuse sõnastuse pinnalt ja eelotsusetaotluse esitanud kohtult saadud andmeid silmas pidades tuletada need asjaolud, mis liidu õiguse tõlgendamisega seonduvad. Samuti on peetud võimalikuks möönda, et isegi kui sõnastuse poolest näib esitatud küsimuse eesmärk olevat liidu õiguse otsene kohaldamine põhikohtuasjale, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus tegelikult, et seda õigust tõlgendataks põhikohtuasjade faktilisi ja õiguslikke asjaolusid silmas pidades (vt eelkõige 18. jaanuari 1979. aasta kohtuotsus van Wesemael jt, 110/78 ja 111/78, EU:C:1979:8, punkt 21; 17. novembri 2011. aasta kohtuotsus Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, punkt 21; 8. novembri 2012. aasta kohtuotsus Gülbahce, C-268/11, EU:C:2012:695, punkt 32, ning 13. veebruari 2014. aasta kohtuotsus Crono Service jt, C-419/12 ja C-420/12, EU:C:2014:81, punktid 28 ja 29).

17 Lisaks sellele on määruse nr 2027/97 artikli 2 lõikes 2 viidatud Montréali konventsioonis kasutatud mõistetele, sealhulgas selles määruses kasutatud ja seal defineerimata mõiste „õnnetus“ osas.

18 12. oktoobril 1929 Varssavis allakirjutatud rahvusvaheliste õhuvedude reeglite ühtlustamise konventsioon. Täpsustan, et mõistet „õnnetus“ kasutati, seda täpsustamata, ka selle konventsiooni artikli 30 lõikes 2, kus käsitleti käesoleva asja seisukohast asjassepuutumatut olukorda, kui õhuvedu teostab mitu vedajat järjestikku.

19 Vt Montréali konventsiooni preambul ja artikkel 55.

20 Eelotsusetaotluse esitanud kohus viitab seejuures teosele Reuschle, F., *Montrealer Übereinkommen – Kommentar*, De Gruyter, Berliin, 2. trükk, 2011, Montréali konventsiooni artikli 17 kommentaar, eelkõige punkt 13 jj.

21 Selle liikmesriikide kohtupraktika kohta vt ka käesoleva ettepaneku punkt 43 jj.

22 Saksakeelses originaaltekstis allajoonitud mõiste „ein für die Luftfahrt typisches Risiko“.

29. See kohus märgib, et pidades silmas Varssavi ja/või Montréali konventsiooni osalisriikide kohtute tehtud otsuseid ning erinevaid õiguskirjanduses avaldatud seisukohti, räägivad *mitmed käsitlused* viimatinimetatud kriteeriumi täitmise vajadusele vastu.

30. Esimese käsitluse kohaselt, mida eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul toetab kõige suurem osa Saksa õiguskirjandust ja kohtupraktikat[23], peaks kõnealune mõiste „õnnetus“ piirduma olukordadega, kus on realiseerunud õhusõiduki või õhusõiduki pardale sisenemiseks ja sealt väljumiseks kasutatava lennutehnilise seadeldise olemusest, seisukorrast või käitamisest tulenev risk[24]. See on põhjendatav asjaoluga, et Montréali konventsiooni osalisriikide tahe ei olnud jätta lennuettevõtja kanda üldisi igapäevaeluga seotud riske. Sel juhul peaks olema vigastada saanud isiku kohustus tõendada, et riski realiseerumine oli võimalik vaid seonduvalt õhuveoga. Käesoleval juhul aga, pidades silmas, et vaidlusaluse sündmuse põhjust ei ole võimalik kindlaks teha, kaasneks selle tõlgendusega põhikohtuasja hageja esitatud hagi rahuldamata jätmine.

31. Teise käsitluse kohaselt seevastu ei ole Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 sõnastust, sellega kehtestatud vastutuse regulatsiooni ning selle tõhususe tagamise vajadust silmas pidades vajalik sellele sättele tuginemiseks õhuveole iseloomuliku riski realiseerumist tõendada. Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et viimatinimetatud argumendid on veenvad. Ta täpsustab, et mõned autorid on sellest järeldanud, et „õnnetuseks“, millega võib kaasneda lennundusettevõtja vastutus, on nimelt reisija keha peale kuuma joogi ümberminek[25]. Põhikohtuasjas tuleks sellise tõlgenduse korral tunnistada lennundusettevõtja vastutust.

32. Viimaks peab eelotsusetaotluse esitanud kohus võimalikuks kolmandat käsitlust, mida nimetatakse vahepealseks lahenduseks ja mille kohaselt tuleneb artikli 17 lõikes 1 ette nähtud vastutus lihtsalt asjaolust, et käsitletav sündmus leidis aset lennuki pardal või pardale sisenemisel või sealt väljumisel, ilma et õhuveole iseloomuliku riski realiseerumine vajalik oleks, ent seejuures on vedajal võimalik vastutusest vabaneda, kui ta tõendab, et puudus seos õhusõiduki käitamisega. Käesoleval juhul tuleks ka selle tõlgenduse korral möönda põhikohtuasja kostja vastutuse tekkimist, pidades silmas, et asjaomase õnnetuse põhjust ei olnud võimalik tuvastada.

33. Need erinevad käsitlused tulevad esile ka käesolevas kohtuasjas *Euroopa Kohtule esitatud seisukohtades*. Põhikohtuasja kostja leiab, et Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 alusel saab lennuettevõtjate vastutus tekkida vaid juhul, kui õnnetuse ehk välisest tegurist tingitud äkilise ja ootamatu sündmuse põhjustas õhuveole iseloomulik risk. Kuuma joogi ümberminemisest tingitud kehavigastuse tekkimise risk võib aga realiseeruda ka igapäevaelus[26].

23 Eelotsusetaotluse esitanud kohus tsiteerib Schmid, R., „Artikel 17“ teoses *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, Luchterhand, Saksamaa, 2016, punktid 16 ja 17 (vt ka ingliskeelne versioon Schmid, R., „Article 17“ teoses *Montreal Convention*, Kluwer, Madalmaad, 2006, punktid 16 ja 17), ning Ruhwedel, E., *Der Luftbeförderungsvertrag*, Luchterhand, Köln, 3. trükk, 1998, punkt 331. Lisaks peab ta silmas Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) 21. novembri 2017. aasta kohtuotsust (X ZR 30/15, NJW 2018, 861), märkides siiski, et selles nõutakse üksnes seose olemasolu õhuveole iseloomuliku riskiga. Sellele kohtuotsusele eelnevast ajast vt Landgericht Frankfurti (Frankfurti esimese astme kohus, Saksamaa) 16. detsembri 2005. aasta kohtuotsus (NJW-RR 2006, 704), lisaks kohtupraktikale, millele on viidatud teoses Führich, E., *Reiserecht – Handbuch und Kommentar*, C. H. Beck, München, 2015, lk 1059.

24 Risk, mis võib tuleneda näiteks lennuki lennukõrguse või kiiruse muutmisest.

25 Eelotsusetaotluses viidatakse selles osas teostele Reuschle, F., *op. cit.*, 20. joonealune märkus, punkt 15; Stefula, M., *Schadenersatz für Passagiere im Luftfahrtgesetz*, Verlag Österreich, Viin, 2001, punktid 123 ja 136 (vt ka viimatinimetatud teose kokkuvõtet, mille on koostanud Müller-Rostin, W., *NZV*, 2002, lk 75), ning Kehrberger, H.-P., „Overhead Bin-Unfälle an Bord von Luftfahrzeugen – Eine Fallstudie“, *Festschrift für Werner Guldimann*, Luchterhand, Berliin, 1997, punktid 129 ja 130, seoses Varssavi konventsiooni artikliga 17.

26 Näitena selle kohta, milles võib seisneda igapäevaelu tavariskile vastanduv õhusõiduki käitamisega seotud spetsiifiline risk, mainib põhikohtuasja kostja kuuma joogi ümber minemist turbulentsi, lennukõrguse või õhusõiduki kaldenurga muutmise või klapplaua defekti tõttu, milliseid asjaolusid põhikohtuasjas tuvastatud ei ole.

34. Poola valitsus seevastu eitab õhuveole iseloomuliku riski nõuet, ent leiab siiski, et asjaomase sündmuse – mis peab olema äkiline ja ootamatu ning tingitud reisija suhtes välisest tegurist – ning õhusõiduki liikumise või käitamise vahel peab olema tõenäoline põhjuslik seos, mis käesoleval juhul oli olemas [27].

35. Prantsusmaa valitsus ja komisjon [28] on aga arvamusel, et põhikohtuasjas käsitletav olukord on hõlmatud „õnnetuse“ mõistega nimetatud artikli 17 lõike 1 tähenduses, kuivõrd tegemist on õhuveo ajal aset leidnud äkilise ja kannatanu suhtes välisest tegurist tingitud sündmusega, ilma et oleks vajalik tuvastada õhuveole iseloomuliku riski realiseerumist – mida peab vajalikuks põhikohtuasja kostja – ega ka mitte põhjuslikku seost õhuveoga – mida peab vajalikuks Poola valitsus. Järgnevalt esitatud põhjustel, mis on kooskõlas ülalnimetatud tõlgendusreeglitega, on selline ka minu arvamus [29].

2. Grammatiline tõlgendamine

36. Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 *sõnastuse* osas tuleb tähelepanu juhtida [30] sellele, et kehtivad on ainult kuus keeleversiooni, mis on tunnistatud autentseteks, sealhulgas kolm keeleversiooni, mis vastavad Euroopa Liidu ametlikele keeltele, st inglise, hispaania ja prantsuse keeleversioon [31].

37. Artikli 17 lõikes 1 on sätestatud, et „[v]edaja vastutab reisija surma või kehavigastuse tõttu tekkinud kahju eest ainult juhul, kui surma või vigastuse põhjustanud õnnetus toimus õhusõiduki pardal või sinna sisenemisel või sealt väljumisel“.

38. Kõigepealt tõden, nagu eelotsusetaotluse esitanud kohuski, et Montréali konventsiooni artikli 17 lõikes 1 ei ole sõnastatud nõuet, mille kohaselt kaasneb lennuettevõtja vastutus selle sätte alusel üksnes siis, kui vaidlusaluse sündmuse on põhjustanud õhuveole iseloomulik risk, nagu leiab põhikohtuasja kostja, või kui see on põhjuslikus seoses õhusõiduki olemuse või käitamisega, nagu pakub Poola valitsus. Leian aga, et kui kõnealuse konventsiooni autoritel oleks olnud kavatsus sellised piiravad kriteeriumid ette näha, ei oleks nad jätnud seda sõnaselgelt tegemata [32], ent antud juhul seda tehtud ei ole. Lisaks ei viita sellisele kavatsusele ka ettevalmistavad tööd [33].

27 Poola valitsuse hinnangul tuleneb see seos sellest, et lennu kestel kuumade jookide serveerimine on nii lennuettevõtjate kui teiste vedajate tavapärane praktika, mis võib olla osaks veoteenusest või käsitatav sellega otseselt seotud lisateenusena.

28 Täpsustan, et kohtuistungil väljendas komisjon oma seisukohta selgemalt, kinnitades, et ühineb Prantsusmaa valitsuse esitatud seisukohaga.

29 Vt käesoleva ettepaneku punkt 22.

30 Vt ka minu ettepanek kohtuasjas Guaitoli jt (C-213/18, EU:C:2019:524, punkt 58).

31 Montréali konventsiooni kuue keeleversiooni (st inglise, araabia, hiina, hispaania, prantsuse ja vene keel) arvesse võtmise kohta vt 6. mai 2010. aasta kohtuotsus Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punkt 24) ja 17. veebruari 2016. aasta kohtuotsus Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punktid 23 ja 31–34).

32 Vt võrdluseks mõiste „lennuõnnetus“ üksikasjalikku definitsiooni Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. oktoobri 2010. aasta määruse (EL) nr 996/2010 tsiviillennunduses toimuvate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/56/EÜ (ELT 2010, L 295, lk 35), artiklis 2, kuigi kõnealuse määruse artikli 1 kohaselt ei reguleeri see, erinevalt Montréali konventsioonist, lennuettevõtjate vastutust.

33 Eelotsusetaotluse esitanud kohus mainib, et pidades silmas eespool 23. joonealuses märkuses viidatud Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) kohtuotsust, ei soovitud Montréali konventsiooni välja töötamisel piirata vastutust õhuveole iseloomulike riskide realiseerumise juhtumitega. Täpsustan, et selle kohtuotsuse punktis 21 on märgitud, et nimetatud konventsiooni vastuvõtmisega päädinud rahvusvahelise konverentsi protokolli kohaselt ei olnud lennundusele omase ohu realiseerumist seatud tingimuseks, mis peab olema täidetud selleks, et tegemist oleks õnnetusega.

39. Samamoodi rõhutan, nagu Prantsusmaa valitsuski, et võrreldes Montréali konventsioonile eelnenud Varssavi konventsiooni [34] vastava sättega tehti artikli 17 lõikesse 1 tähelepanuväärne täpsustus ehk lisati väljend „ainult juhul, kui“ [35], mis kajastab selle autorite tahet mitte seada lennuettevõtja vastutuse tekkimisele muid tingimusi peale selle, et õnnetus on toimunud sellistel asjaoludel ja sellel on olnud sellised tagajärjed, nagu artikli 17 lõikes 1 sätestatud. Sellest täpsustusest tuleneb minu arvates, et viimati nimetatud sätte tähenduses tuleb mõistet „õnnetus“ tõlgendada nii, et selle esemeline kohaldamisala tõlgendamise tagajärjel ei aheneks.

40. Kõnealuse mõiste osas tõden, et sõnastus, mida kasutatakse Montréali konventsiooni artikli 17 lõikes 1 seonduvalt lennuettevõtja vastutusega reisija surma või vigastuse korral, erineb oluliselt mõistetest, mida on kasutatud kõnealuse konventsiooni artikli 17 lõikes 2 ja artiklis 18 seonduvalt lennuettevõtja vastutusega vastavalt registreeritud pagasi või lasti hävimise, kaotsimineku või kahjustumise tõttu tekkinud kahju eest. Erinevalt esimesena nimetatud sättest ei räägita viimati nimetatutes mitte „õnnetusest“, vaid lihtsalt registreeritud pagasile või lastile kahju põhjustanud „sündmusest“ [36]. Sellest erinevast sõnastusest tuleneb minu meelest, et artikli 17 lõike 1 kohaldamiseks peab reisija surma või vigastuse põhjustanud sündmus lisaks sellele, et see on toimunud lennuki pardal, pardale sisenemisel või sealt väljumisel [37], olema käsitatav „õnnetusena“ lähtudes Euroopa Kohtu poolt kindlaks määratavatest kriteeriumidest.

41. Kuigi mõistet „õnnetus“ on Montréali konventsioonis kasutatud mitmel korral, ei ole selle sisu täpsemalt selgitatud ka teistes sätetes, kus see esineb [38]. Selle konventsiooni artiklis 28, mis puudutab ettemakseid reisijate surma või vigastuse korral, on vaid mainitud, et viimati nimetatud kahju peab olema tekkinud „lennuõnnetuse“ [39] tagajärjel, ilma seda kuidagi täpsustamata.

42. Juhin tähelepanu, et tulenevalt Viini konventsiooni artiklis 31 sätestatust peab Montréali konventsiooni artikli 17 lõikes 1 kasutatud mõiste „õnnetus“ tõlgendamisel andma sellele „[asjaomase mõiste] tavatähenduse“.

43. Leian siinkohal, nagu on teinud nii eelotsusetaotluse esitanud kohus kui käesoleva kohtuasja menetluses oma seisukohad esitanud pooled, et varasemast kohtupraktikast inspiratsiooni saamiseks tuleb arvesse võtta seda, kuidas on kõnealust mõistet tõlgendanud erinevad Varssavi ja/või Montréali konventsiooni *osalisriikide kohtud* [40], kuigi nende kohtupraktika Euroopa Kohtule siduv ei ole.

44. Esiteks märgin, et teatud kriteeriumid on Varssavi konventsiooni artiklis 17 ja Montréali konventsiooni artikli 17 lõikes 1 sisalduva mõiste „õnnetus“ sisustamisel osalisriikide kohtute poolt valitud sõnastuse erinevustest hoolimata leidnud laialdast tunnustamist. Sisuliselt peab kannatanu nende kohtute hinnangul tõendama, et nõude aluseks olev sündmus, mis leidis aset õhuveo ajal ehk õhusõiduki pardal või pardale sisenemisel või sealt väljumisel, ning mis põhjustas füüsilist kahju, oli ühelt poolt „äkiline“ või „ebaharilik“ ning teiselt poolt tingitud asjaomase reisija suhtes „välisest

34 Varssavi konventsiooni artiklis 17 oli sätestatud: „[v]edaja vastutab kahju eest, mis on põhjustatud reisija surmast või vigastusest, *kui* kahju põhjustanud õnnetus toimus õhusõiduki pardal või sinna sisenemise või sealt väljumise ajal“ (kohtujuristi kursiiv).

35 See väljend esineb nii Montréali konventsiooni artikli 17 prantsuskeelses versioonis („par cela seul“) kui ka ingliskeelses („upon condition only“) ja hispaaniakeelses („por la sola razón“) versioonis.

36 Nõnda on see nii Montréali konventsiooni prantsuskeelses versioonis kui ka ingliskeelses (kus kasutatakse mõisteid „accident“ ja „event“) ja hispaaniakeelses (kus kasutatakse mõisteid „accidente“ ja „hecho“) versioonis.

37 Rõhutan, et Montréali konventsiooni artikli 17 lõikega 1 hõlmatud ajavahemik on pikem kui sõna otseses mõttes lennu kestus, mis hõlmab aega õhusõiduki õhkutõusust maandumiseni.

38 See tähendab Montréali konventsiooni artiklis 28 („Ettemaksed“), artikli 33 („Kohtualluvus“) lõigetes 2 ja 3 ning artikli 36 („Järjestikused veod“) lõikes 2.

39 Samamoodi on see ka ingliskeelses („aircraft accidents“) ja hispaaniakeelses („accidentes de aviación“) versioonis. Reuschle, F., *op. cit.*, 20. joonealune märkus, punkt 26, on märgitud, et eristada tuleb õhusõiduki endaga seotud õnnetusi (näiteks allakukkumine), mida käsitletakse Montréali konventsiooni artiklis 28, ning õhusõiduki pardal juhtunud õnnetusi, ent mõiste „õnnetus“ artikli 17 tähenduses hõlmab mõlemat liiki õnnetusi. Nõustun selle viimase seisukohaga, ent ei võta siinkohal seisukohta nimetatud artikli 28 eesmärgi osas.

40 Vt käesoleva ettepaneku punkt 27 jj.

tegurist“ [41]. Teisisõnu ei saa õnnetusena käsitada sellist kahju põhjustanud sündmust, mis tuleneb kannatanu enda reaktsioonist õhusõiduki tavapärasele, normaalsele ja ettenähtavale toimimisele või mille on põhjustanud kannatanu varasem tervislik seisund. Selliste hindamiskriteeriumide osas leitud konsensus nähtub eelkõige [42] Ameerika kohtupraktikast [43], Saksamaa kohtupraktikast [44] ning Prantsusmaa kohtupraktikast [45]. Ka käesolevas kohtuasjas esitatud seisukohad on selles küsimuses kokkulangevad.

45. Leian, et määratlemaks, millised olukorrad on käsitatavad „õnnetusena“ Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 tähenduses, saaks Euroopa Kohus ka käesolevas asjas lähtuda neist asjaomase mõiste tavatähendusega [46] igati kooskõlas olevatest kriteeriumidest. Juhin siinkohal tähelepanu sellele, et eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab minu meelest õigesti, et sellistel asjaoludel nagu põhikohtuasjas on kõik eelnimetatud kriteeriumid täidetud [47]. Samuti on teiste osalisriikide kohtud, eelkõige Ameerika omad [48], leidnud, et see, kui õhusõiduki pardal läheb kuum jook ümber reisija peale, on käsitatav õnnetusena Varssavi konventsiooni artikli 17 tähenduses.

46. Teiseks tõden, et nagu eelotsusetaotluses märgitakse, on erimeelsus küsimuses, kas nende sätete kohaselt saab nõuda õhuveole iseloomuliku riskiga seotud täiendava kriteeriumi kontrollimist. Põhikohtuasja kostja väidab, et Austria kohtupraktikas [49] on selline kriteerium kehtestatud, ent eelotsusetaotluse esitanud kohus kahtleb selle seisukoha õigsuses, võttes eelkõige arvesse seda, et Saksamaa kohtupraktika näib olevat arenenud selle kriteeriumi olulisuse vähendamise suunas [50]. Peale selle, kuigi Ameerika kohtupraktikas on teatud kohtud küll üht sedalaadi kriteeriumi [51] kohaldanud, ei

41 Rõhutan, et selle kontrollimist, kas väidetav kahju tekkis asjaomasest reisijast endast tingitud põhjustel (mida kontrollitakse seoses küsimusega, kas vaidlusalune sündmus on käsitatav Montréali konventsiooni artikli 17 lõikes 1 sätestatud vastutuse aluseks oleva õnnetusena), ei tohi segi ajada hiljem lahendatava küsimusega selle kohta, kas on tõendatud, et nimetatud reisija aitas oma tegevuse või tegevusetusega talle kahju tekkimisele kaasa nõnda, et lennuettevõtja võiks vastutusest vabaneda vastavalt selle konventsiooni artiklile 20.

42 Vt ka Mercadal, B., „Transports aériens“, teoses *Répertoire de droit commercial*, Dalloz, Pariis, 2000, punkt 110 jj.; Grigorieff, C.-I., „Le régime d'indemnisation de la convention de Montréal“, *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012, nr 4, lk 662–665, ning Letacq, F., „Fascicule 925“, *Jurisclasseur Transport*, Lexis360, Pariis, 2018, punkt 70.

43 Vt eelkõige U.S. Supreme Court'i (Ameerika Ühendriikide ülemkohus) 4. märtsi 1985. aasta kohtuotsus Air France *vs*. Saks (470 U.S. 392 (1985), kättesaadav internetis aadressil https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/). Selles põhjapanevas kohtuotsuses on märgitud, et mõiste „õnnetus“, Varssavi konventsiooni, mis oli „drafted in French by continental jurists“, artikli 17 tähenduses hõlmab „an *unexpected or unusual* event or happening that is *external* to the passenger“, ja mitte juhtumit, mil „the injury indisputably results from the passenger's own internal reaction to the usual, normal, and expected operation of the aircraft“ ning et „[a]ny injury is the product of a chain of causes, and we require only that the passenger be able to prove that some link in the chain was an *unusual or unexpected event external* to the passenger“ (kohtujuristi kursiiv).

44 Vt eelkõige kohtuotsused, millele on viidatud Reuschle, F., *op. cit*., 20. joonealune märkus, punkt 13.

45 Lisaks 42. joonealuses märkuses nimetatud autorite poolt viidatud Prantsusmaa otsustele vt Cour de cassation (kassatsioonikohus, Prantsusmaa) tsiviilasjade 1. koja 15. jaanuari 2014. aasta kohtuotsus (ECLI:FR:CCASS:2014:C100011 ning varasemad kohtulahendid, mida on mainitud internetis aadressil https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi&idTexte=JURITEXT000028482732&fastReqId=1262213182&fastPos=2).

46 Prantsus- ja ingliskeelne sõna „accident“ tuleneb ladinakeelsest sõnast „accidens: see, mis saabub juhuse läbi“; teoses Cornu, G. jt *Vocabulaire juridique*, 12. trükk, PUF, Pariis, 2018, lk 11, on see defineeritud järgmiselt: „événement ou fait involontaire dommageable imprévu“ (ettenägematu kahjustav tahtmatu sündmus või tegu) ning *Encyclopædia Britannica*'s (https://academic.eb.com/levels/collegiate/article/accident/605405) järgmiselt: „[an] unexpected event, typically sudden in nature and associated with injury, loss, or harm“ (ootamatu sündmus, mis on tüüpiliselt äkilist laadi ja millega kaasneb vigastus, kahju või valu).

47 Vt käesoleva ettepaneku punkt 28.

48 Vt muu hulgas U.S. District Court of Puerto Rico (Puerto Rico esimese astme föderaalkohus, Ameerika Ühendriigid) 17. juuni 1988. aasta kohtuotsus Diaz Lugo *vs*. American Airlines, Inc. (686 F. Supp. 373 (D.P.R 1988), kättesaadav internetis aadressil https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/686/373/1362396/), ning U.S. District Court of California (California esimese astme föderaalkohus, Ameerika Ühendriigid) 15. mai 2007. aasta kohtuotsus Wipranik *vs*. Air Canada jt. (2007 WL 2441066, kättesaadav internetis aadressil https://www.aviationlawmonitor.com/wp-content/uploads/sites/579/2013/06/Wipranik.pdf).

49 Põhikohtuasja kostja viitab selles osas Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus) 2. juuli 2015. aasta kohtuotsusele (2 Ob 58/15s, kättesaadav internetis aadressil https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000.pdf).

50 Vt nimetatud kohtu põhjendusi, mis on ära toodud käesoleva ettepaneku 23. ja 33. joonealuses märkuses.

51 Vt eelkõige U.S. District Court of New Yorki (New Yorki esimese astme föderaalkohus, Ameerika Ühendriigid) 10. jaanuari 2017. aasta kohtuotsus Lee *vs*. Air Canada (228 F. Supp. 3d 302 (2017), kättesaadav internetis aadressil https://www.leagle.com/decision/infdco20170210967), ning kohtupraktika, millele on viidatud teoses Naveau, J., Godfroid, M., ja Frühling, P., *Précis de droit aérien*, Bruylant, Brüssel, 2. trükk., 2006, punkt 214.

ole ülemkohus ega teised kohtud siiski sellist kitsendavat lähenemist valinud [52]. Viimaks märgin, et Prantsusmaa kohtupraktikas on Varssavi konventsiooni artikli 17 kohaldamisega seoses mõnikord püütud tuvastada õhuveole iseloomulikku riski, ent see ei puudutanud otseselt mõistet „õnnetus“ ega ole enam ka aktuaalne [53].

47. Nagu ma juba alguses märkisin [54], leian omalt poolt, et sellise riski nõue, mis ka kohtupraktikas näib olevat kehtestatud vaid vähesel määral, ei kajastu mitte kuidagi Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 sõnastuses. Selle sätte eesmärke silmas pidades muutub minu seisuskoht veelgi kaalukamaks.

3. Teleoloogiline tõlgendamine

48. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu ja Prantsusmaa valitsuse eeskujul leian [55], et Montréali konventsiooni ning eelkõige selle artikli 17 lõike 1 eesmärkidega ei ole kooskõlas see, kui panna selle sätte alusel elule või tervisele tekkinud kahju hüvitamist taotlevale isikule kohustus tõendada, et esines õhuveole iseloomulik risk või võimalik põhjuslik seos õhuveoga, ehk et esinesid need tingimused, mille esinemist tuleks vastavalt põhikohtuasja kostja ning Poola valitsuse meelest kontrollida selleks, et sündmust saaks käsitada õnnetusena nimetatud sätte tähenduses.

49. Kõigepealt märgin, et Montréali konventsiooni eesmärk on selle konventsiooni kohaldamisalaga hõlmatud õigusnormide ja siinkohal konkreetsemalt lennuettevõtjate vastutust puudutavate õigusnormide *ühtlustamine*. Konventsiooni preambuli viiendas põhjenduses on märgitud, et osalisriikide eesmärk oli „rahvusvahelise õhuveo nõuete edasi[ne] ühtlustami[ne] ja kodifitseerimi[ne]“ ehk Varssavi konventsiooniga eelnevalt loodud ühtse süsteemi tugevdamine [56]. Lisaks sellele on Montréali konventsiooni artiklis 29 sätestatud, et kahju hüvitamise hagisid, sealhulgas selliseid, mille aluseks on konventsiooni artikli 17 lõige 1, saab esitada ainult vastavalt konventsioonis kehtestatud tingimustele ja vastutuse piirmääradele, mis jätab riigisisese õiguse konventsiooni kohaldamisalasse kuuluva lennuettevõtjate vastutuse reguleerimisel mängust välja [57].

50. Leian seetõttu, et mõistet „õnnetus“ Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 tähenduses ei saa tõlgendada nii, et selle tulemusena seatakse nimetatud sätte alusel hagi esitamisele sellised piiravad tingimused, mida nimetatud konventsiooni autorid ka kaudselt soovinud ei ole, nagu õhuveole iseloomuliku riski nõue või põhjuslik seos õhuveoga. Seda seisukohta toetavad minu meelest ka määruse nr 889/2002 preambul ja eelkõige selle põhjendus 7, kus antakse mõista, et Montréali konventsiooni sätteid, millel on kaitsev eesmärk, tuleks tõlgendada reisijatele ja nende ülalpeetavatele soodsalt [58].

52 Vt eespool 43. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus ning kohtupraktika, millele on viidatud teostes Tompkins, G. N., *Liability Rules Applicable to International Air Transportation As Developed by the Courts in the United States – From Warsaw 1929 to Montreal 1999*, Kluwer, Madalmaad, 2010, punktid 8.5.5 ja 8.9.1–8.9.17, ning Diederiks-Verschoor, I. H., *An Introduction to Air Law*, Kluwer, Madalmaad, 2012, lk 153–160.

53 Mercadal, B., *op. cit.* 42. joonealune märkus, punktid 117–124 ning Letacq, F., *op. cit.* 42. joonealune märkus, punkt 57, kus on märgitud, et varem oli Prantsusmaal nõutav lendamisele või lennundustegevusele iseloomuliku riski esinemine seonduvalt pardale sisenemise või sealt väljumisega nimetatud artikli 17 tähenduses, ent sellest kriteeriumist on loobutud, nagu anglosaksi maades.

54 Vt käesoleva ettepaneku punkt 38.

55 Vt selle kohta ka 25. joonealuses märkuses viidatud teosed.

56 Reisijate kaitse tugevdamise kohta vt käesoleva ettepaneku punkt 59.

57 Nimetatud artiklis 29 on kõnealuse konventsiooniga kehtestatud ainureguleerimise põhimõttest sätestatud erand, viidates vaidluse suhtes kohaldatavatele riigisisestele õigusnormidele küsimuses, mis puudutab isikuid, „kellel on õigus hagi esitada, ja millised on nende õigused“.

58 Vt väljavõtted nimetatud preambulist käesoleva ettepaneku punktis 9.

51. Juhin siinkohal tähelepanu sellele, et Euroopa Kohus on varem korduvalt märkinud, et Montréali konventsiooni preambulist [59] tuleneb, et *sisulises mõttes* oli konventsiooni osalisriikide eesmärk „rahvusvahelisel õhuveol […] tagada tarbijate huvide kaitse ning […] kahju hüvitamise põhimõttest lähtudes [õiglase hüvitise maksmine]“. Seega on nimetatud riigid kehtestanud lennuettevõtjate vastutuse range korra [60], tagades seejuures tasakaalu lennuettevõtjate ja reisijate huvide vahel [61].

52. Kui aga asuda seisukohale, et Montréali konventsiooni artikli 17 lõikega 1 hõlmatud kahju põhjustanud sündmus peab olema iseloomulik just õhuveole, kaasneks sellega reisija jaoks õiguste vähenemine või neist õigustest sootuks ilma jäämine tulenevalt sellest, kuidas see kriteerium mõjutab mitte üksnes tõendamiskoormist, vaid ka selle sätte soovitavat toimet.

53. Esiteks, kuna kannatanule ei ole kättesaadavad kõik õhusõiduki lendamise ja lennutegevusega seotud andmed, mis on olemas üksnes lennuettevõtjal, oleks tal nimetatud artikli 17 lõike 1 alusel kahju hüvitamise nõudmiseks ülemäära keeruline tõendada, et esines õhuveole iseloomulik risk või põhjuslik seos õhuveoga.

54. Teiseks muudaksid sellised nõuded selles sättes sisalduva normi suuresti sisutühjaks, kuna hulka kahju põhjustanud sündmusi ei saaks selle sätte tähenduses õnnetusena käsitada, sest need võivad samamoodi aset leida ka muudel juhtudel peale õhuveo ehk igapäevaelus. Sellise välistuse korral väheneks oluliselt nende juhtumite hulk, mille korral nimetatud sätte alusel kaasneb lennuettevõtja vastutus, piirdudes üksnes õhuvedude kõige tõsisemate intsidentidega nagu tugev turbulets või õhusõiduki purunemine.

55. Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 sõnastust ja selle eesmärke puudutavaid eeltoodud kaalutlusi toetab ka analüüs, mis käsitleb selle sätte konteksti.

4. Kontekstuaalne tõlgendamine

56. Montréali konventsiooni artikli 17 lõikele 1 ja täpsemalt seal sisalduvale mõistele „õnnetus“ taotletud tõlgenduse andmisel tuleb minu arvates, nagu on märgitud ka eelotsusetaotluses ning kõigis Euroopa Kohtule esitatud seisukohtades, võtta arvesse selle sätte ning teiste selle konventsiooni sätete koosmõjust tulenevat lennuettevõtjate *vastutuse korda*.

57. Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 kohaselt vastutab lennuettevõtja täielikult reisija surma või kehavigastuse korral ainuüksi sellest asjaolust tulenevalt, et õnnetus juhtus õhusõiduki pardal või sinna sisenemisel või sealt väljumisel. [62] Teiseks on selle konventsiooni artikli 21 lõikes 1 sätestatud, et juhul, kui kahju on teatud hüvitise piirmäärast väiksem [63], nagu see käesoleval juhul on [64], ei saa vedaja sellest objektiivsest vastutusest vabaneda ning lõikes 2 on sätestatud, et selle piirmäära ületamise korral võib ta süü eeldusel põhinevast vastutusest vabaneda, kui ta tõendab, et kahju ei tekkinud tema enda

59 Täpsemalt nimetatud preambuli kolmandast ja viiendast lõigust.

60 Käsitlen selle korra sisu käesoleva ettepaneku punktis 56 jj.

61 Vt 6. mai 2010. aasta kohtuotsus Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punkt 30 jj.); 22. novembri 2012. aasta kohtuotsus Espada Sánchez jt (C-410/11, EU:C:2012:747, punktid 29 ja 30); 17. veebruari 2016. aasta kohtuotsus Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punktid 38 ja 48) ning 12. aprilli 2018. aasta kohtuotsus Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, punktid 34 ja 43).

62 Selles sättes kasutatud väljendi „ainult juhul“ kohta vt käesoleva ettepaneku punkt 39.

63 See tähendab 100 000 Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühikut (SDR) reisija kohta; 30. detsembrist 2009 tõsteti see summa 113 100 SDRini (selle kahetasandilise süsteemi ja asjaomase lävendi korrigeerimise kohta vt juhis, mis on kättesaadav internetis aadressil https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_fr.pdf). Täpsustan, et kõnealuse konventsiooni artiklis 23 on sätestatud, et kohtumenetluses konverteeritakse summad Rahvusvahelise Valuutafondi (IMF) liikmeks oleva osalisriigi (nagu Austria Vabariik) omavääringusse vastavalt selle vääringu väärtusele arvestusühiku suhtes kohtuotsuse tegemise päeval, lähtudes konkreetsel päeval IMFi poolt kasutatavast hindamismeetodist, mis on avaldatud tema internetilehel (vt https://www.imf.org/fr/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR).

64 Pidades silmas taotletava hüvitise suurust (vt käesoleva ettepaneku punkt 15).

või tema teenistuja või esindaja süül või tekkis ainuüksi kolmanda isiku süül. Viimaks on kõnealuse konventsiooni artikli 20 kohaselt vedajal võimalik mõlemal artiklis 21 nimetatud juhul oma vastutust piirata või sellest vabaneda, kui ta tõendab ära kannatanu süü, mida põhikohtuasja puhul ei tuvastatud [65].

58. Kõigist neist sätetest tuleneb, et Montréali konventsiooni autorid nägid ette sellise vastutuse korra, mis on soodne vigastada saanud reisija jaoks, võttes arvesse, et viimane ei pea tõendama lennuettevõtja, tema teenistujate või esindajate süülist käitumist, vaid selle, et talle on tekkinud kahju, ning põhjusliku seose selle kahju ja õnnetusena käsitatava asjaolu vahel. Eelnimetatud sätetes ei ole mitte kuidagi mainitud vajadust selle järele, et reisija tõendaks, et tegemist oli õhuveole iseloomuliku riski realiseerumisega või et kahju põhjustanud sündmus on otseselt seotud õhuveoga ehk õhusõiduki olemuse ja käitamisega. Alles hilisemas staadiumis, kui on tuvastatud, et tegemist oli õnnetusega Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 tähenduses, võib lennuettevõtja vastuargumendina püüda oma vastutust vähendada või sellest vabaneda, esitades piisavad tõendid asjaolude kohta, mille tõendamine on nõutav eelkõige vastavalt konventsiooni artiklile 20.

59. Pealegi, kui vaadelda praegu Montréali konventsioonist tulenevat surma põhjustamise või kehavigastuse tekitamisega seotud vastutuse regulatsiooni *kõrvuti* selle regulatsiooniga, mis oli ette nähtud Varssavi konventsioonis, siis nähtub iseäranis ilmekalt reisijate kaitse tugevdamise kavatsus, millest juhindudes see hilisem konventsioon vastu võeti [66]. Varssavi konventsioonis oli sellisel juhul ette nähtud lihtsalt lennuettevõtja süü eeldamisel põhinev vastutus [67], mis Montréali konventsiooni kohaselt muutus rangemaks vastutuseks. Lisaks sellele oli Varssavi konventsioonis ette nähtud maksimaalne hüvitise summa, mille lennuettevõtja võib olla kohustatud tasuma [68], milline piirang Montréali konventsioonis kaotati. Tahe tugevdada lennuettevõtjate vastutuse suhtes kehtivat regulatsiooni selleks, et paremini hüvitada reisijatele surma põhjustamise ja kehavigastuse tekitamisega seotud kahju, on samuti esile toodud määruse nr 889/2002 preambulis [69].

60. Selle arengu arvesse võtmine toetab minu arvamust, et mõistet „õnnetus“ kõnealuse artikli 17 lõike 1 tähenduses ei saa tõlgendada nii, et see nõuab õhuveole iseloomuliku riski esinemist või otsest seost õhuveoga, kuna need kriteeriumid ei ole kooskõlas ei selle mõiste tavatähenduse, Montréali konventsiooni eesmärkide ega sellega kehtestatud vastutuse regulatsiooni sisuga. Selliseid asjaolusid nagu põhikohtuasjas saab minu arvates käsitada selle mõistega hõlmatutena, nagu ka eelotsusetaotluse esitanud kohus näib kalduvat leidma.

61. Kokkuvõttes leian, et Montréali konventsiooni artikli 17 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et reisija surma või talle kehavigastuse tekkimise põhjustanud mis tahes sündmus, mis on aset leidnud õhusõiduki pardal või pardale sisenemisel või sealt väljumisel, mis on äkilist või ebaharilikku laadi ning tingitud asjaomase reisija suhtes välisest asjaolust, on käsitatav lennuettevõtja vastutuse kaasa tuua võiva õnnetusena selle sätte tähenduses, ilma et oleks vaja välja selgitada, kas see sündmus on tingitud õhuveole iseloomulikust riskist või on õhuveoga otseselt seotud.

65 Vt käesoleva ettepaneku punkt 23.

66 Selle kohta vt ka eespool 23. joonealuses märkuses viidatud Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) kohtuotsuse punkt 21.

67 Vt Varssavi konventsiooni artikkel 17 koosmõjus artikliga 20, kus oli sätestatud, et lennuettevõtja vastutuse eeldus on ümberlükatav.

68 Vastavalt Varssavi konventsiooni artikli 22 lõikele 1. Algul seal ette nähtud lävendite muutmise kohta vt Grigorieff, C.-I., *op. cit.*, 42. joonealune märkus, lk 653–656.

69 Selle määruse põhjendustes 7 ja 10 on märgitud, et „[see määrus] ja Montréali konventsioon tugevdavad reisijate ja nende ülalpeetavate kaitset“ ning „[t]urvalises ja tänapäevases õhuveonduses on reisijate surma või vigastuste korral asjakohane piiramatu vastutus“. Lennuõnnetuses kannatada saanud reisijatele kahju hüvitamise korra märkimisväärset parandamist, eelkõige mis puudutab tõendamiskoormist, rõhutati ka Prantsusmaal ja Šveitsis avaldatud ametlikes aruannetes, mis on kättesaadavad internetis vastavalt aadressidel http://www.assemblee-nationale.fr/12/pdf/rapports/r0675.pdf ja https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2004/2701.pdf.

V. Ettepanek

62. Eeltoodud kaalutlusi silmas pidades teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Oberster Gerichtshofi (Austria kõrgeim üldkohus) eelotsuse küsimusele järgmiselt:

Montréalis 28. mail 1999 sõlmitud ja Euroopa Ühenduse nimel nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsusega 2001/539/EÜ heaks kiidetud rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni artikli 17 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et reisija surma või talle kehavigastuse tekkimise põhjustanud mis tahes sündmus, mis on aset leidnud õhusõiduki pardal või pardale sisenemisel või sealt väljumisel, mis on äkilist või ebaharilikku laadi ning tingitud asjaomase reisija suhtes välisest asjaolust, on käsitatav lennuettevõtja vastutuse kaasa tuua võiva õnnetusena selle sätte tähenduses, ilma et oleks vaja välja selgitada, kas see sündmus on tingitud õhuveole iseloomulikust riskist või on õhuveoga otseselt seotud.