Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kolmas koda)

2. juuni 2022 *

Eelotsusetaotlus – Lennutransport – Montréali konventsioon – Artikli 17 lõige 1 – Lennuettevõtja vastutus reisija surma või kehavigastuse korral – Mõiste „surma või vigastuse põhjustanud õnnetus“ – Õhusõidukist väljumisel saadud kehavigastus – Artikkel 20 – Lennuettevõtja vabastamine vastutusest – Mõiste „kahju kannatanud reisija hooletus või muu süüline tegevus või tegevusetus, mis põhjustas kahju või aitas sellele kaasa“ – Niisuguse reisija kukkumine, kes ei hoidnud kinni teisaldatava trapi käsipuust

Kohtuasjas C-589/20,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Landesgericht Korneuburgi (liidumaa kohus Korneuburgis, Austria) 15. septembri 2020. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 10. novembril 2020, menetluses

JR

versus

Austrian Airlines AG,

EUROOPA KOHUS (kolmas koda),

koosseisus: koja president K. Jürimäe, kohtunikud N. Jääskinen, M. Safjan, N. Piçarra (ettekandja) ja M. Gavalec,

kohtujurist: N. Emiliou,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– JR, esindaja: *Rechtsanwalt* F. Raffaseder,

– Austrian Airlines AG, esindaja: *Rechtsanwalt* C. Krones,

– Saksamaa valitsus, esindajad: J. Möller, M. Hellmann ja U. Kühne,

* Kohtumenetluse keel: saksa.

– Euroopa Komisjon, esindajad: G. Braun, K. Simonsson ja G. Wilms,

olles 20. jaanuari 2022. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb küsimust, kuidas tõlgendada rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni, mis sõlmiti Montréalis 28. mail 1999, kirjutati Euroopa Ühenduse poolt alla 9. detsembril 1999 ja kiideti tema nimel heaks nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsusega 2001/539/EÜ (EÜT 2001, L 194, lk 38; ELT eriväljaanne 07/05, lk 491) (edaspidi „Montréali konventsioon“) ning mis jõustus Euroopa Liidu suhtes 28. juunil 2004, artikli 17 lõiget 1 ja artiklit 20.

2 Taotlus on esitatud JRi ja lennuettevõtja Austrian Airlines AG vahelises kohtuvaidluses kahju hüvitamise nõude üle, mille JR esitas seoses kehavigastustega, mis tekkisid, kui ta selle lennuettevõtja teostatud lennul õhusõidukist väljudes trapil kukkus.

Õiguslik raamistik

Rahvusvaheline õigus

3 Montréali konventsiooni preambuli kolmandas ja viiendas lõigus on märgitud:

„[Osalisriigid tunnistavad], et rahvusvahelisel õhuveol on tähtis tagada tarbijate huvide kaitse ning et selleks tuleb kahju hüvitamise põhimõttest lähtudes maksta õiglast hüvitist;

[…]

[…] sobivaim viis huvide õiglase tasakaalu saavutamiseks on riikide koostöö rahvusvahelise õhuveo nõuete edasisel ühtlustamisel ja kodifitseerimisel uues konventsioonis“.

4 Montréali konventsiooni artiklis 17 „Reisija surm ja reisija vigastused; pagasile tekitatud kahju“ lõikes 1 on sätestatud:

„Vedaja 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.“

5 Nimetatud konventsiooni artiklis 20 „Vastutusest vabastamine“ on sätestatud:

„Kui 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. […]“.

Liidu õigus

6 Nõukogu 9. oktoobri 1997. aasta määruse (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta reisijate ja nende pagasi õhuveol (EÜT 1997, L 285, lk 1; ELT eriväljaanne 07/03, lk 489), mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. mai 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 889/2002 (EÜT 2002, L 140, lk 2; ELT eriväljaanne 07/06, lk 246) (edaspidi „määrus nr 2027/97"), põhjendus 9 on sõnastatud järgmiselt:

„[Liidu] lennuettevõtjad võib vastutusest vabastada, kui tegemist on asjaomase reisija hooletuse tõttu tekkinud kahjustusega".

7 Määruse artikli 2 lõikes 2 on sätestatud:

„Käesolevas määruses sisalduvad mõisted, mida ei ole lõikes 1 määratletud, on samaväärsed Montréali konventsioonis kasutatud mõistetega."

8 Määruse nr 889/2002 põhjendustes 10 ja 18 on märgitud:

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

[…]

(18) Kuivõrd Montréali konventsiooni rakendamiseks on vaja täiendavaid eeskirju määrusega (EÜ) nr 2027/97 hõlmamata küsimustes, on selliste eeskirjade kehtestamine liikmesriikide ülesanne."

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

9 JR, tema abikaasa ja nende kaheaastane poeg reisisid 30. mail 2019 Thessaloníkist (Kreeka) Viini (Austria) Austrian Airlinesi teostatud lennul.

10 Viini lennuväljal väljuti õhusõidukist teisaldatava trapi kaudu, mille kummalgi küljel oli käsipuu; õhusõidukist väljumisel oleks JRi abikaasa, kes läks tema ees ja hoidis kummaski käes ratastega käsipagasit, trapi alumisel kolmandikul peaaegu kukkunud. JR, kes hoidis paremas käes käekotti ja vasakuga kandis süles enda poega, kukkus täpselt samas kohas. Selle kukkumise tagajärjel sai JR vasaku küünarvarreluu murru.

11 JR esitas Austrian Airlinesi vastu hagi Bezirksgericht Schwechatile (Schwechati esimese astme kohus, Austria), nõudes kahjuhüvitisena 4675 eurot, millele lisanduvad kulud ja intress. Ta väitis, et kõnealune trapp ei vastanud Austrian Airlinesi lepingulisele kohustusele tagada oma reisijate kaitse ja turvalisus, kuna ta kukkus, kuigi pärast seda, kui ta oli näinud oma abikaasat äärepealt kukkumas, oli ta trepist alla minnes olnud eriti hoolikas. Siiski ta kukkus, kuna see varikatuseta trapp oli niiske ilma ja uduvihma tõttu muutunud liiga libedaks. JR lisas, et aste, millel ta libastus, oli õline ja määrdunud.

12 Austrian Airlines väitis omalt poolt, et kõnealuse trapi astmed olid perforeeritud või gofreeritud, mis võimaldab vee kiiret äravoolu, mistõttu see trapp ei olnud libe. Seega ei ole ta rikkunud oma lepingust tulenevaid kaitse- ja hoolsuskohustusi ega tegutsenud süüliselt või õigusvastaselt. JRi kukkumine on seega tingitud tema enda käitumisest, kuna ta ei kasutanud nimetatud trapi

kumbagi käsipuud, eriti kuivõrd ta oli just näinud, kuidas tema abikaasa peaaegu kukkus. Lisaks, vaatamata arsti ettekirjutusele loobus JR – kahju piiramise kohustust rikkudes – ravi kohesest jätkamisest lennujaama lähedal asuvas haiglas ning sai arstiabi alles 30. mai 2019 hilisõhtul, mis võis tema vigastusi süvendada.

13 Bezirksgericht Schwechat (Schwechati esimese astme kohus) tuvastas 15. märtsi 2020. aasta otsuses, et enne JRi oli osa kõnealuse õhusõiduki reisijatest kasutanud seda sama teisaldatavat trappi ning ükski neist ei olnud kurtnud astmete libeduse üle ega kukkunud. Nimetatud kohus märkis eelkõige, et kõnealune trapp oli metallist ja sellel ei olnud varikatust – kuna Viini lennujaamas ei ole varikatusega trappe; et selle trapi astmed olid piisavalt laiad, et kaks inimest saaksid kõrvuti alla minna; et nende astmete gofreeritud lehtmetallist pind tagas nende eriti hea libisemiskindluse ning et need seadmed olid sertifitseeritud ja Technischer Überwachungsvereini (tehnilise kontrolli keskus, Austria) poolt kontrollitud. Nimetatud kohus tuvastas, et kõnealusel trapil ei ilmnenud puudusi ega kahjustusi ning et kuigi nimetatud astmed olid niisked, ei olnud need libedad, õlised, rasvaga koos ega muul moel suures ulatuses määrdunud, kuna vaid viimaselt kolmelt astmelt leiti tundmatu koostisega üksikuid väikseid mustusetäppe. Ta järeldas sellest, et JRi kukkumise põhjuseid ei olnud võimalik kindlaks teha.

14 Sama kohus jättis JRi hagi Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuchi (Austria tsiviilseadustik) § 1295 lõike 1 alusel rahuldamata, otsustades sisuliselt, et Austrian Airlines ei ole rikkunud oma kõrvalkohustust tagada nende reisijate turvalisus ning et JR ei võtnud tarvitusele ühtegi ettevaatusabinõu, et ära hoida enda kukkumist.

15 Landesgericht Korneuburg (liidumaa kohus Korneuburgis, Austria), kellele JR esitas selle kohtuotsuse peale apellatsioonkaebuse, kahtleb esiteks, kas JRi kukkumine kuulub mõiste „õnnetus“ alla Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 tähenduses, nii nagu seda on tõlgendanud Euroopa Kohus 19. detsembri 2019. aasta kohtuotsuses Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127). Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul tuleneb sellest kohtuotsusest, et niisugune mõiste hõlmab kõiki olukordi, mis tekivad õhusõiduki pardal või sinna sisenemisel või sealt väljumisel, mil reisijate teenindamisel kasutatav ese põhjustas reisijale kehavigastuse, ilma et oleks vaja uurida, kas need olukorrad tingis õhuveole iseloomulik risk. Põhikohtuasjas käsitletav olukord erineb aga olukorrast, mida käsitleti nimetatud kohtuotsuse aluseks olnud kohtuasjas, kuna JRi kukkumist ei põhjustanud niisugune ese.

16 Teiseks leiab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et JR aitas vähemalt kaasa oma kukkumisele, kuna ta ei hoidnud kinni reisijate õhusõidukist väljumiseks paigaldatud teisaldatava trapi käsipuust, ning seda pärast seda, kui ta oli näinud oma abikaasat vahetult enne teda peaaegu kukkumas. Seega soovib sama kohus teada, kas Montréali konventsiooni artikli 20 kohaselt lükkab see kaassüü Austrian Airlinesi vastutuse selle konventsiooni artikli 17 lõike 1 alusel „tagaplaanile või lausa välistab selle“.

17 Neil asjaoludel otsustas Landesgericht Korneuburg (liidumaa kohus Korneuburgis) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas [Montréali konventsiooni] artikli 17 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et mõiste „õnnetus“ selle sätte tähenduses hõlmab olukorda, kus reisija õhusõidukist väljudes ilma tuvastatava põhjuseta kukub teisaldatava trapi viimasel kolmandikul ja vigastab ennast, kusjuures kehavigastust ei põhjustanud reisijate teenindamisel kasutatud ese [19. detsembri 2019. aasta kohtuotsuse Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127)] tähenduses ja trapi kvaliteedil ei olnud puudusi ning eelkõige ei olnud see ka libe?

2. Kas [Montréali konventsiooni] artiklit 20 tuleb tõlgendada nii, et lennuettevõtja vastutus langeb tervikuna ära, kui esinevad niisugused asjaolud, nagu on kirjeldatud [esimeses küsimuses], ja kukkumise hetkel ei hoidnud reisija trapi käsipuust kinni?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene küsimus

18 Esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas Montréali konventsiooni artikli 17 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et olukord, kus reisija ilma tuvastatava põhjuseta kukub õhusõidukist väljumiseks paigaldatud teisaldataval trapil ja vigastab ennast, kuulub mõiste „õnnetus“ alla selle sätte tähenduses ka siis, kui asjaomane lennuettevõtja ei ole sellega seoses oma hoolsus- ja turvalisuse tagamise kohustust rikkunud.

19 Nimetatud sätte kohaselt vastutab lennuettevõtja 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.

20 Euroopa Kohus on juba otsustanud, et tavatähenduses ja arvestades konteksti, milles see mõiste esineb, tähendab mõiste „õnnetus“ sündmust, mis on tahtmatu, kahjustav ja ettenägematu, ning nimetatud mõiste ei nõua, et kahju peab olema tingitud õhuveole iseloomuliku riski realiseerumisest või et esineb seos „õnnetuse“ ja õhusõiduki käitamise või liikumise vahel (vt selle kohta 19. detsembri 2019. aasta kohtuotsus Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punktid 34, 35 ja 41).

21 Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 selline tõlgendus on kooskõlas konventsiooni eesmärkidega, milleks on – nagu nähtub konventsiooni preambuli kolmandast ja viiendast lõigust – „tagada [rahvusvahelisel õhuveol] tarbijate huvide kaitse ning et selleks tuleb kahju hüvitamise põhimõttest lähtudes maksta õiglast hüvitist“, kehtestades selleks lennuettevõtjate objektiivse vastutuse korra, säilitades samas lennuettevõtjate ja reisijate „huvide õiglase tasakaalu“ (vt selle kohta 19. detsembri 2019. aasta kohtuotsus Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punkt 36).

22 Seega, kui reisija ilma tuvastatava põhjuseta kukub õhusõidukist väljumiseks paigaldatud teisaldatava trapi viimasel kolmandikul ja vigastab ennast, kuulub see kukkumine mõiste „õnnetus“ alla Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 tähenduses. Asjaolu, et asjaomane lennuettevõtja ei rikkunud selles osas oma hoolsus- ja turvalisuse tagamise kohustust, ei sea seda liigitust kahtluse alla.

23 Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 40 märkis, piisab nimelt selle sätte alusel vedaja vastutuse tekkimiseks sellest, kui reisija surma või kehavigastuse põhjustanud õnnetus toimus õhusõiduki pardal või sinna sisenemisel või sealt väljumisel. See vastutus ei saa seega sõltuda nimetatud vedaja süüst või hooletusest.

24 Järelikult tuleb esimesele küsimusele vastata, et Montréali konventsiooni artikli 17 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et olukord, kus reisija ilma tuvastatava põhjuseta kukub õhusõidukist väljumiseks paigaldatud teisaldataval trapil ja vigastab ennast, kuulub mõiste „õnnetus“ alla selle sätte tähenduses ka siis, kui asjaomane lennuettevõtja ei ole sellega seoses oma hoolsus- ja turvalisuse tagamise kohustust rikkunud.

Teine küsimus

25 Teise küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas Montréali konventsiooni artiklit 20 tuleb tõlgendada nii, et kui reisijale kahju tekitanud õnnetus seisneb selles, et reisija ilma tuvastatava põhjuseta kukub õhusõidukist väljumiseks paigaldatud teisaldataval trapil, siis asjaolu, et kukkumise hetkel ei hoidnud see reisija trapi käsipuust kinni, võib kujutada endast tõendit nimetatud reisija hooletusest või muust süülisest tegevusest või tegevusetusest, mis põhjustas talle kahju või aitas kaasa selle tekkele kõnealuse sätte tähenduses, ning seega vabastab lennuettevõtja vastutusest sama reisija ees.

26 Montréali konventsiooni artikli 20 esimeses lauses on sätestatud, et kui 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 see hooletus või süüline tegevus või tegevusetus põhjustas kahju või aitas kaasa selle tekkimisele.

27 Põhimõtet, mille kohaselt võib liidu lennuettevõtjad vastutusest vabastada asjaomase reisija süü korral, on samuti kirjas määruse nr 2027/97 põhjenduses 9.

28 Nagu Euroopa Kohus on juba otsustanud, on Montréali konventsiooni artiklis 20 ette nähtud võimalus vabastada lennuettevõtja vastutusest või piirata tema hüvitamiskohustust sellise reisija ees, kes kandis kahju õnnetuse tagajärjel selle konventsiooni artikli 17 lõike 1 tähenduses, ning selle eesmärk on tagada lennuettevõtjate ja reisijate „huvide õiglane tasakaal“, millele on viidatud käesoleva kohtuotsuse punktis 21 (vt selle kohta 19. detsembri 2019. aasta kohtuotsus Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punkt 39).

29 Kuivõrd Montréali konventsioonis ja määruses nr 2027/97 ei ole selle konventsiooni artikli 20 esimese lause kohaldamiseks ette nähtud erisätteid seoses lennuettevõtjal lasuva kohustusega tõendada kahju hüvitamist nõudva isiku hooletust või muud süülist tegevust või tegevusetust või sellise isiku hooletust või muud süülist tegevust või tegevusetust, kellelt kahju hüvitamist nõudev isik on saanud oma õigused, peab eelotsusetaotluse esitanud kohus lähtuvalt menetlusautonoomia põhimõttest, millele viidatakse eelkõige määruse nr 889/2002 põhjenduses 18, kohaldama liikmesriigi õiguse asjaomaseid norme, kuid seda tingimusel, et need normid järgivad võrdväärsuse põhimõtet ja tõhususe põhimõtet, nagu need on Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktikas määratletud (vt analoogia alusel 9. juuli 2020. aasta kohtupraktika Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punktid 38–40 ja seal viidatud kohtupraktika).

30 Selles raamistikus on eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne teha kindlaks, kas asjaomane lennuettevõtja on tõendanud asjaomase reisija hooletust või muud süülist tegevust või tegevusetust, ning vajaduse korral hinnata, mil määral see hooletus, tegevus või tegevusetus põhjustas sellele reisijale kahju või aitas kaasa selle tekkele, et selles ulatuses vabastada vedaja vastutusest nimetatud reisija ees, võttes arvesse kõiki asjaolusid, milles see kahju tekkis.

31 Eelkõige võib asjaolu, millele viitab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et asjaomane reisija ei hoidnud kinni õhusõidukist väljumiseks paigaldatud teisaldatava trapi käsipuust, muidugi põhjustada või aidata kaasa selle reisija kehavigastuse tekkimisele. Siiski ei saa liikmesriigi kohus selle hinnangu andmisel jätta tähelepanuta asjaolu, et alaealise lapsega reisiv reisija peab samuti tagama lapse turvalisuse, mis võib viia selleni, et see reisija ei hoia kinni niisugusest käsipuust või lakkab seda tegemast, et võtta vajalikke meetmeid, vältimaks lapse turvalisuse kahjustamist.

32 Hinnates Montréali konventsiooni artikli 20 esimese lause kohaldamise eesmärgil tõendina asjaomase reisija hooletusest või muust süülisest tegevusest või tegevusetusest seda asjaolu, millele viitas ka eelotsusetaotluse esitanud kohus, et see reisija nägi, et vahetult tema ees oleks tema abikaasa kõnealusel teisaldataval trapil peaaegu kukkunud, ei tohi jätta tähelepanuta, et nimetatud reisija kinnitab, et sellise vahetu kukkumise nägemine muutis ta seda trappi mööda alla astudes eriti ettevaatlikuks. Siiski jääb vastavalt käesoleva kohtuotsuse punktis 29 nimetatud kohtupraktikale selle kohtu ülesandeks kontrollida niisuguse kinnituse tähendust seoses kohaldatavate riigisiseste õigusnormidega.

33 Samuti ei saa välistada, et asjaolu, et vigastatud reisija keeldus arstiabist vahetult pärast õnnetuse toimumist, aitas kaasa talle tekkinud kehavigastuste süvenemisele. Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 76 märkis, tuleb selles kontekstis siiski arvesse võtta ka seda, kui tõsised tundusid need vigastused vahetult pärast õnnetuse toimumist, ning sellele reisijale kohapeal meedikute antud teavet arstiabi saamise edasilükkamise ja võimaluse kohta saada niisugust abi vahetus läheduses.

34 Eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb teisele küsimusele vastata, et Montréali konventsiooni artikli 20 esimest lauset tuleb tõlgendada nii, et kui reisijale kahju tekitanud õnnetus seisneb selles, et reisija ilma tuvastatava põhjuseta kukub õhusõidukist väljumiseks paigaldatud teisaldataval trapil, siis saab asjaomase lennuettevõtja vabastada vastutusest selle reisija ees üksnes ulatuses, milles kõiki selle kahju tekkimise asjaolusid arvesse võttes tõendab see lennuettevõtja vastavalt kohaldatavatele riigisisestele õigusnormidele ning järgides võrdväärsuse põhimõtet ja tõhususe põhimõtet, et nimetatud reisija hooletus või muu süüline tegevus või tegevusetus põhjustas reisijale tekkinud kahju või aitas selle tekkele kaasa kõnealuse sätte tähenduses.

Kohtukulud

35 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kolmas koda) otsustab:

1. **Rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni, mis sõlmiti Montréalis 28. mail 1999, kirjutati Euroopa Ühenduse poolt alla 9. detsembril 1999 ja kiideti tema nimel heaks nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsusega 2001/539/EÜ, artikli 17 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et olukord, kus reisija ilma tuvastatava põhjuseta kukub õhusõidukist väljumiseks paigaldatud teisaldataval trapil ja vigastab ennast, kuulub mõiste „õnnetus“ alla selle sätte tähenduses ka siis, kui asjaomane lennuettevõtja ei ole sellega seoses oma hoolsus- ja turvalisuse tagamise kohustust rikkunud.**

2. **Rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni, mis sõlmiti Montréalis 28. mail 1999, artikli 20 esimest lauset tuleb tõlgendada nii, et kui reisijale kahju tekitanud õnnetus seisneb selles, et reisija ilma tuvastatava põhjuseta kukub õhusõidukist väljumiseks paigaldatud teisaldataval trapil, siis saab asjaomase lennuettevõtja vabastada vastutusest selle reisija ees üksnes ulatuses, milles kõiki selle kahju tekkimise asjaolusid arvesse võttes tõendab see lennuettevõtja vastavalt kohaldatavatele riigisisestele õigusnormidele ning järgides võrdväärsuse põhimõtet ja**

tõhususe põhimõtet, et nimetatud reisija hooletus või muu süüline tegevus või tegevusetus põhjustas reisijale tekkinud kahju või aitas selle tekkele kaasa kõnealuse sätte tähenduses.

Allkirjad