Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kaheksas koda)

5. juuni 2025*

Eelotsusetaotlus – Rahvusvaheline lennutransport – Montréali konventsioon – Lennuettevõtja vastutus – Artikkel 19 – Kahju, mis tuleneb reisijate, pagasi või lasti hilinemisest õhuveol – Artikli 31 lõige 2 – Kaebuse esitamise tähtajad – Kaebuse esitamine enne kuupäeva, mil asjaomane pagas tehti seda vastu võtma õigustatud isikule kättesaadavaks

Kohtuasjas C-292/24,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Landgericht Frankfurt am Maini (Frankfurdi apellatsioonikohus, Saksamaa) 2. jaanuari 2024. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 25. aprillil 2024, menetluses

AD

versus

Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal,

EUROOPA KOHUS (kaheksas koda),

koosseisus: koja president S. Rodin (ettekandja), kohtunikud N. Piçarra ja O. Spineanu-Matei,

kohtujurist: M. Szpunar,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– AD, esindaja: *Rechtsanwalt* M. Hotes,

– Euroopa Komisjon, esindajad: G. von Rintelen ja N. Yerrell,

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi ilma kohtujuristi ettepanekuta,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: saksa.

kohtuotsuse

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 31 lõike 2 teist lauset.

2 Taotlus on esitatud lennureisija AD ja lennuettevõtja Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal (edaspidi „Iberia“) vahelises kohtuvaidluses, mille ese on viimase vastutus kahju eest, mis tulenes AD ja temaga koos reisivate isikute pagasi hilinemisest õhuveol.

Õiguslik raamistik

Montréali konventsioon

3 Montréali konventsiooni kolmandas põhjenduses tunnistavad konventsiooniosalised, et „rahvusvahelisel õhuveol on tähtis tagada tarbijate huvide kaitse ning et selleks tuleb kahju hüvitamise põhimõttest lähtudes maksta õiglast hüvitist“.

4 Selle konventsiooni viiendas põhjenduses on märgitud, et „sobivaim viis huvide õiglase tasakaalu saavutamiseks on riikide koostöö rahvusvahelise õhuveo nõuete edasisel ühtlustamisel ja kodifitseerimisel uues konventsioonis“.

5 Montréali konventsiooni artiklis 19 „Hilinemine“ on sätestatud:

„Vedaja vastutab kahju eest, mis tulenes reisijate, pagasi või lasti hilinemisest õhuveol. Vedaja ei vastuta hilinemisest tulenenud kahju eest, kui ta tõestab, et tema, tema teenistujad ja esindajad võtsid kõik vajalikud meetmed kahju vältimiseks või et temal, tema teenistujail või esindajail ei olnud võimalik asjakohaseid meetmeid võtta.“

6 Selle konventsiooni artikkel 31 „Kaebuse õigeaegne esitamine“ sätestab:

„1. Kui registreeritud pagasit või lasti vastu võtma õigustatud isik on pagasi või lasti kätte saanud ega ole kaebust esitanud, tõendab see *prima facie*, et pagas või last on kohale toimetatud heas seisukorras ning veodokumendi või artikli 3 lõikes 2 ja artikli 4 lõikes 2 käsitletud muul infokandjal säilitatavate andmete kohaselt.

2. Kahju korral esitab pagasit või lasti vastu võtma õigustatud isik vedajale kaebuse viivitamata pärast kahju avastamist, registreeritud pagasi puhul hiljemalt seitsme päeva jooksul selle kättesaamisest ning lasti puhul hiljemalt neljateistkümne päeva jooksul kättesaamisest. Pagasi või lasti hilinemise korral esitatakse kaebus kahekümne ühe päeva jooksul pagasi või lasti kättesaamisest.

3. Kaebus koostatakse kirjalikult ja antakse üle või saadetakse eespool nimetatud tähtaja jooksul.

4. Kui eespool nimetatud tähtaja jooksul kaebust ei esitata, võib vedaja vastu hagi esitada üksnes juhul, kui vedaja on toime pannud pettuse.“

Liidu õigus

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

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

8 15. detsembril 2021 teostasid AD ja veel kaks isikut lennu, mis oli broneeritud Iberialt, Maini-äärsest Frankfurtdist (Saksamaa) Panama Citysse (Panama), vahemaandumisega Madridis (Hispaania). Kuna nende pagas ei jõudnud Panama Citysse õigel ajal, teatas AD samal päeval, et pagas puudub, ning võttis telefoni teel ühendust Iberia pagasiotsinguteenusega.

9 Selle olukorra tõttu lükkasid AD ja koos temaga reisinud isikud oma reisi jätkamise edasi ning AD märkis Iberia kontaktvormil, et ta soovib, et see ettevõtja võtaks temaga isiklikult ühendust hiljemalt 18. detsembril 2021, ning et kui seda ei toimu, siis ostavad nad asendusvarustuse ja jätkavad reisi. Kuna Iberia ei vastanud, ostsid nad asendusvarustuse. Alles pärast selle ostmist toimetati pagas 20. detsembril 2021 Panama Citysse.

10 AD esitas Amtsgericht Frankfurt am Mainile (Frankfurdi esimese astme kohus, Saksamaa) hagi, milles nõudis Iberialt, tuginedes tal olevatele õigustele ning neile õigustele, mille loovutasid talle koos temaga reisinud isikud, et talle hüvitataks asendusvarustuse kulud, sõidukulud ja asenduslennu piletihind.

11 See kohus jättis 30. jaanuari 2023. aasta otsusega kaebuse rahuldamata põhjendusel, et Montréali konventsiooni artikli 31 lõike 2 teises lauses ette nähtud kaebuse esitamise tähtajast ei peetud kinni ning et ka selle konventsiooni artikli 31 lõikes 4 ette nähtud erand ei olnud kohaldatav.

12 AD esitas selle kohtuotsuse peale apellatsioonkaebuse Landgericht Frankfurt am Mainile (Frankfurdi apellatsioonikohus, Saksamaa), kes on eelotsusetaotluse esitanud kohus.

13 AD leiab, et tema avaldus, millega ta palus Iberial võtta temaga ühendust hiljemalt 18. detsembril 2021, kujutas endast enne tähtaega esitatud kaebust, milles Iberiat teavitati kahju peatsest tekkimisest nõuetekohaselt ja järgides Montréali konventsiooni artikli 31 lõike 2 teises lauses sätestatud tähtaega. Kuna Iberia teadis, et ADga ei olnud tema määratud tähtaja jooksul isiklikult ühendust võetud ja et selleks kuupäevaks ei olnud asjaomast pagasit üle antud, oli ta väidetavalt juba teadlik, et selle sätte kohane kahju oli viidatud kuupäevaks tekkinud. Seega ei olnud pärast pagasi üleandmist väidetavalt vaja määrata uut tähtaega.

14 Iberia on seevastu seisukohal, et kahju tekkimist saab tegelikult hinnata alles pärast asjaomase pagasi üleandmist.

15 Neil asjaoludel otsustas Landgericht Frankfurt am Main (Frankfurdi apellatsioonikohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas Montréali konventsiooni artikli 31 lõike 2 teises lauses on sätestatud absoluutne õigust lõpetav tähtaeg ja kas seda sätet tuleb tingimata tõlgendada nii, et kaebus tuleb esitada 21 päeva jooksul pärast pagasi kättesaamist, või võib kaebuse esitada ka juba enne pagasi kättesaamist?“

Eelotsuse küsimuse analüüs

16 Oma küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas Montréali konventsiooni artikli 31 lõike 2 teist lauset tuleb tõlgendada nii, et kaebus pagasi hilinemise kohta tuleb igal juhul esitada 21 päeva jooksul alates kuupäevast, mil asjaomane pagas tehti seda vastu võtma õigustatud isikule kättesaadavaks, või võib kaebuse esitada enne seda kuupäeva.

17 Selle kohta tuleb märkida, et vastavalt määruse nr 2027/97, mida on muudetud määrusega nr 889/2002, artikli 3 lõikele 1 kohaldatakse Euroopa Liidu lennuettevõtja vastutuse suhtes, mis on seotud reisijatega ja nende pagasiga, kõiki Montréali konventsiooni asjakohaseid sätteid.

18 Sellest tulenevalt moodustavad Montréali konventsiooni sätted alates nimetatud konventsiooni liidu suhtes jõustumisest 28. juunil 2004 liidu õiguskorra lahutamatu osa ning Euroopa Kohus on pädev vastama selle tõlgendamist puudutavatele eelotsuse küsimustele (vt selle kohta 17. veebruari 2016. aasta kohtuotsus Air Baltic Corporation, C-429/14, EU:C:2016:88, punktid 22 ja 23 ning seal viidatud kohtupraktika).

19 Mis puudutab niisugust tõlgendust, siis on 23. mai 1969. aasta rahvusvaheliste lepingute õiguse Viini konventsiooni (*United Nations Treaty Series*, 1155. kd, lk 331), mis kajastab rahvusvahelise tavaõiguse reegleid ja mille sätted moodustavad liidu õiguskorra osa, artiklis 31 täpsustatud, et rahvusvahelist lepingut tuleb tõlgendada heas usus, andes lepingus kasutatud mõistetele nende konteksti arvestades tavatähenduse ning lähtudes lepingu mõttest ja eesmärgist (vt selle kohta 20. oktoobri 2022. aasta kohtuotsus Laudamotion, C-111/21, EU:C:2022:808, punkt 22 ja seal viidatud kohtupraktika).

20 Sellega seoses tuleneb kõigepealt Montréali konventsiooni artikli 31 lõike 2 teisest lausest, et pagasi või lasti hilinemise korral esitab pagasit vastu võtma õigustatud isik vedajale kaebuse kahekümne ühe päeva jooksul pagasi või lasti kättesaamisest.

21 Kuigi see säte kehtestab kaebuse esitamiseks 21-päevase õigust lõpetava tähtaja alates pagasi kättesaadavaks tegemise kuupäevast, on selles määratud kindlaks üksnes selle tähtaja viimane päev, pärast mida ei ole põhimõtteliselt enam võimalik sellist kaebust kehtivalt esitada. Selle sätte grammatiline tõlgendus viitab sellele, et niisuguse kaebuse võib esitada mis tahes hetkel, mis jääb pagasi või lasti kohaletoimetamisega hilinemise tuvastamise hetke ja selle tähtaja möödumise tähtpäeva vahele, ning seega isegi enne nimetatud kuupäeva.

22 Neil asjaoludel tuleb tõdeda, et kuigi Montréali konventsiooni artikli 31 lõikes 2 ei ole sõnaselgelt ette nähtud võimalust esitada kaebus enne asjaomase pagasi kättesaadavaks tegemise kuupäeva, võib seda sätet tõlgendada nii, et selle alusel võib esitada kaebuse enne seda kuupäeva.

23 Järgmisena tuleb kindlaks teha, kas Montréali konventsiooni artikli 31 lõike 2 teise lause sõnastusest tulenevat tõlgendust kinnitab selle sätte kontekst.

24 Selle kohta tuleb esimesena tõdeda, et Montréali konventsiooni artikli 31 lõikes 1 on ette nähtud, et kui registreeritud pagasit vastu võtma õigustatud isik on pagasi või lasti kätte saanud ega ole kaebust esitanud, siis eeldatakse – kui ei ole tõendatud vastupidist –, et pagas või last on kohale toimetatud heas seisukorras ning veodokumendi või artikli 3 lõikes 2 käsitletud muul infokandjal säilitatavate andmete kohaselt.

25 Seega on reisija poolt niisuguse lennuettevõtjale esitatava kaebuse nagu see, mis on kõne all põhikohtuasjas, eesmärk teavitada lennuettevõtjat, et registreeritud pagas ei ole kohale toimetatud heas seisukorras ja/või veodokumendi või selle konventsiooni artikli 3 lõikes 2 käsitletud muul infokandjal säilitatavate andmete kohaselt (vt selle kohta 12. aprilli 2018. aasta kohtuotsus Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, punkt 50), eelkõige mis puudutab hetke, mil kohaletoimetamine pidi aset leidma.

26 Teisena on Montréali konventsiooni artikli 19 esimeses lauses sätestatud, et „[v]edaja vastutab kahju eest, mis tulenes reisijate, pagasi või lasti hilinemisest õhuveol“.

27 Sellest järeldub, et selle konventsiooni artikli 31 lõiget 1, arvestades konventsiooni artikli 19 esimest lauset, tuleb tõlgendada nii, et asjaomase reisija koostatud niisuguse kaebusega nagu põhikohtuasjas, soovitakse lennuettevõtjat teavitada tekkinud kahjust, mis tuleneb pagasi või lasti hilinemisest õhuveol (vt analoogia alusel 12. aprilli 2018. aasta kohtuotsus Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, punkt 52).

28 Seega tuleb tõdeda, et Montréali konventsiooni artikli 31 lõike 2 teise lause kontekstist tuleneb samuti, et kahjust, mis on põhjustatud pagasi hilinemisega õhuveol, peab olema võimalik teatada lennuettevõtjale alates hetkest, mil asjaomane reisija saab sellisest hilinemisest teada, ja hiljemalt 21 päeva jooksul alates kuupäevast, mil pagas talle kättesaadavaks tehti, ilma et reisija peaks ootama, kuni pagas talle kättesaadavaks tehakse.

29 Seda järeldust kinnitab ka asjaolu, et nagu nähtub Montréali konventsiooni artikli 19 teisest lausest, ei vastuta vedaja hilinemisega tekitatud kahju eest, kui ta tõendab, et tema, tema teenistujad ja esindajad võtsid kõik vajalikud meetmed kahju vältimiseks või et neil ei olnud võimalik neid meetmeid võtta.

30 Nimelt, nagu eelotsusetaotluse esitanud kohus eelotsusetaotluses sisuliselt märkis, võimaldab see, kui esitada asjaomasele vedajale pagasi vedamisega hilinemise kohta kaebus enne kuupäeva, mil pagas tehti seda vastu võtma õigustatud isikule kättesaadavaks, vedajal koguda võimalikult kiiresti vajalikku teavet, et esitada vastavad tõendid ning et teda saaks seega selle sätte alusel vastutusest vabastada.

31 Viimaseks on käesoleva kohtuotsuse punktis 22 esitatud tõlgendus kooskõlas ka Montréali konventsiooni eesmärkidega. Nimelt, vastavalt Montréali konventsiooni kolmandale põhjendusele on selle konventsiooni osalisriigid, tunnistades, et „rahvusvahelisel õhuveol on tähtis tagada tarbijate huvide kaitse ning et selleks tuleb kahju hüvitamise põhimõttest lähtudes maksta õiglast hüvitist“, otsustanud kehtestada lennuettevõtjate objektiivse vastutuse korra. Nagu nähtub konventsiooni viiendast põhjendusest, eeldab selline kord lennuettevõtjate ja reisijate „huvide õiglast tasakaalu“ (vt selle kohta 6. juuli 2023. aasta kohtuotsus Austrian Airlines (esmaabi õhusõiduki pardal), C-510/21, EU:C:2023:550, punkt 25 ja seal viidatud kohtupraktika).

32 Ent nimetatud konventsiooni artikli 31 lõike 2 teise lause tõlgendus, mis välistab asjaomaste reisijate võimaluse esitada kaebus pagasi hilinemise tõttu pagasi vedamisel enne kuupäeva, mil nende pagas neile kättesaadavaks tehti, kahjustaks seda tasakaalu, seades kaebuse vormikohasele esitamisele lisatingimuse, mis ei ole vajalik, ning mis oleks pealegi vastuolus vedajate huvidega, nagu nähtub käesoleva kohtuotsuse punktist 30.

33 Eeltoodust tuleneb, et esitatud küsimusele tuleb vastata, et Montréali konventsiooni artikli 31 lõike 2 teist lauset tuleb tõlgendada nii, et kaebuse pagasi hilinemise kohta võib esitada enne seda kuupäeva, mil pagas tehti seda vastu võtma õigustatud isikule kättesaadavaks.

Kohtukulud

34 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 (kaheksas koda) otsustab:

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 31 lõike 2 teist lauset

tuleb tõlgendada nii, et

kaebuse pagasi hilinemise kohta võib esitada enne seda kuupäeva, mil pagas tehti seda vastu võtma õigustatud isikule kättesaadavaks.

Allkirjad