KOHTUJURISTI ETTEPANEK
JÁN MAZÁK
esitatud 26. jaanuaril 2010[1]

1. Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona (Barcelona kaubanduskohus) (Hispaania) on esitanud Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas 28. mail 1999 Montréalis sõlmitud rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni artikli 22 lõikes 2 osutatud vastutuse piirmäär hõlmab nii varalist kui ka mittevaralist kahju, mis tekkis pagasi kaotsimineku tõttu?"

2. Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et Euroopa Kohtu vastus nimetatud küsimusele on vajalik selleks, et lahendada kahju hüvitamise nõue, mille Axel Walz esitas lennuettevõtja Clickair SA (edaspidi „lennufirma Clickair") vastu seoses oma kohvri kaotsiminekuga.

3. Kohver läks kaotsi 4. juunil 2007 lennufirma Clickair teostatud lennul Barcelonast Portosse. A. Walz registreeris kohvri sellele lennule, kuid Portosse jõudes pagasit talle ei tagastatud.

4. A. Walz nõuab hüvitist kogusummas 3 200 eurot, millest 2 700 eurot vastab kaotsiläinud pagasi väärtusele ning 500 eurot on selle kaotsiminekuga tekitatud mittevaraline kahju. Lennufirma Clickair vaidleb nõutava hüvitise suurusele vastu, kuna see ületab pagasi kaotsimineku korral ette nähtud vastutuse piirmäära, mis on sätestatud Montréalis 28. mail 1999 sõlmitud rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni (edaspidi „Montréali konventsioon") artikli 22 lõikes 2.

5. Märkides, et Montréali konventsioon ei tee vahet, millist liiki kahju eest vedaja

1 – Algkeel: prantsuse.

vastutab, juhindub eelotsusetaotluse esitanud kohus oletusest, et vedaja vastutuse piirmäär peaks hõlmama nii mittevaralist kui ka varalist kahju. Sellegipoolest mainib ta, et Montréali konventsiooni artikli 22 lõiget 2 on võimalik tõlgendada erinevalt. Iseäranis juhib ta tähelepanu Audiencia Provincial de Barcelona (Barcelona provintsikohus) 2. juuli 2008. aasta otsusele, mille kohaselt ei kehti Montréali konventsiooni artikli 22 lõikes 2 sätestatud vastutuse piirmäär pagasi kaotsimineku puhul varalisele ja mittevaralisele kahjule koos; selle otsuse kohaselt kehtib varalise kahju suhtes ühelt poolt üks piirmäär, samas kui mittevaralise kahju puhul kehtib teiselt poolt teine sama suur piirmäär. [2]

6. Põhikohtuasja hageja, põhikohtuasja kostja ning komisjon esitasid Euroopa Kohtule oma kirjalikud märkused. Põhikohtuasja kostja taotles Euroopa Kohtult ärakuulamist kohtuistungil, mis toimus 10. detsembril 2009 ja kus osalesid põhikohtuasja kostja ning komisjoni esindajad.

2 – Kohtuistungil Euroopa Kohtus märkis põhikohtuasja kostja esindaja, et Audiencia Provincial de Barcelona on tükk aega tagasi muutnud oma vastavat seisukohta nii, et vastutuse piirmäär hõlmab nii mittevaralist kui ka varalist kahju.

Õiguslik raamistik

Montréali konventsioon

7. Montréali konventsioon [3] on Montréalis 10.–28. maini 1999 toimunud lennundusõigust käsitleva rahvusvahelise diplomaatilise konverentsi tulemus. Ühendus kirjutas konventsioonile alla 9. detsembril 1999 EÜ artikli 300 lõike 2 alusel, millele eelnevalt kiitis konventsiooni heaks nõukogu oma 5. aprilli 2001. aasta otsusega [4]. Ühenduse suhtes jõustus konventsioon 28. juunil 2004.

8. Montréali konventsiooni preambulist tuleneb, et osalisriigid tunnistasid, „et rahvusvahelisel õhuveol on tähtis tagada tarbijate huvide kaitse ning et selleks tuleb kahju hüvitamise põhimõttest lähtudes maksta õiglast hüvitist".

9. Montréali konventsiooni artiklid 17–37 moodustavad III peatüki „Vedaja vastutus ja kahju hüvitamise ulatus".

3 – Konventsioon on koostatud prantsuse, inglise, araabia, hiina, hispaania ja vene keeles; kõik versioonid on võrdselt autentsed.

4 – EÜT L 194, lk 38; ELT eriväljaanne 07/05, lk 491. Konventsiooni tekst on lisatud sellele otsusele.

10. Vedaja vastutus registreeritud pagasi kaotsimineku korral on sätestatud selle konventsiooni artikli 17 lõikes 2 järgmiselt:

„Vedaja vastutab registreeritud pagasi hävimise, kaotsimineku või kahjustumise tõttu tekkinud kahju eest ainult juhul, kui hävimise, kaotsimineku või kahjustumise põhjustanud sündmus toimus õhusõiduki pardal või aja jooksul, mil registreeritud pagas oli vedaja valduses. Vedaja ei vastuta, kui kahju on tekkinud pagasi enda defekti, puuduse või muu omaduse tõttu. […]"

11. Siiski on vedaja vastutus piiratud. Montréali konventsiooni artikli 22 lõige 2 sätestab järgmist:

„Pagasiveol on vedaja vastutus pagasi hävimise, kaotsimineku, kahjustumise või hilinemise eest piiratud 1000 Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühikuga (SDR) reisija kohta, välja arvatud juhul, kui reisija on registreeritud pagasit vedajale üle andes teinud erideklaratsiooni sihtkohas üleantava pagasi väärtuse kohta ja on vajaduse korral tasunud lisasumma. Sel juhul on vedaja kohustatud maksma deklareeritud summa, kui ta ei tõenda, et summa on suurem kui pagasi tegelik väärtus."

Määrus (EÜ) nr 2027/97

12. Montréali konventsiooni sätted lennuettevõtja vastutuse kohta on üle võetud nõukogu 9. oktoobri 1997. aasta määrusesse (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta reisijate ja nende pagasi õhuveol [5] (edaspidi „määrus nr 2027/97") [6], mida on sel eesmärgil muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. mai 2002. aasta määrusega (EÜ) nr°889/2002 [7].

13. Määruse nr 2027/97 artikli 3 lõige 1 sätestab:

„Ühenduse lennuettevõtja vastutuse suhtes, mis on seotud reisijate ja nende pagasiga, kohaldatakse kõiki Montréali konventsiooni asjakohaseid sätteid."

5 – EÜT L 285, lk 1; ELT eriväljaanne 07/03, lk 489.

6 – Seda liiki õigusnormid on olemas ka reisijate meritsi vedajate vastutuse kohta. Tegemist on Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 392/2009 reisijate meritsi vedajate vastutuse kohta õnnetusjuhtumite korral (ELT L 131, lk 24), mis inkorporeerib ühenduse õigusesse reisijate ja nende pagasi mereveo 1974. aasta Ateena konventsiooni 2002. aasta protokolli.

7 – EÜT L 140, lk 2; ELT eriväljaanne 07/06, lk 246.

Õiguslik hinnang

14. Kuna eelotsuse küsimus puudutab rahvusvahelise lepingu sätete tõlgendamist, tuleb kõigepealt Euroopa Kohtu praktikast nimetada kahte elementi, mis minu arvates on esitatud eelotsuse küsimusele vastamiseks olulised.

15. Esiteks on Euroopa Kohus pädev tegema selle tõlgendamise kohta eelotsuse, kuna Montréali konventsioon kujutab EÜ artikli 300 lõike 2 alusel sõlmitud lepinguna endast ühenduse õiguskorra lahutamatut osa. [8]

16. Teiseks tuleb Montréali konventsiooni kui rahvusvahelist lepingut tõlgendada selles sisalduvate mõistete kaudu ja selle eesmärke arvestades. 23. mai 1969. aasta rahvusvaheliste lepingute õiguse Viini konventsiooni artikkel 31 ning 21. märtsi 1986. aasta Viini konventsiooni rahvusvaheliste lepingute õigusest riikide ja rahvusvaheliste organisatsioonide vahel või rahvusvaheliste organisatsioonide vahel artikkel 31, mis sel alal formaliseerivad üldist rahvusvahelist tavaõigust, täpsustavad siinkohal, et lepingut peab tõlgendama heas usus, kooskõlas tavalise tähendusega, mis tuleb anda lepingu terminitele kontekstis, samuti lepingu objektist ja eesmärkidest lähtudes. [9] Selles osas tuleb veel lisada, et Montréali konventsioonile Euroopa Kohtu antav tõlgendus aitab kaasa selle konventsiooni ühetaolisele kohaldamisele mitte üksnes Euroopa Liidus, vaid ka kõigi osalisriikide vahel.

17. Lisaks tuleb meenutada, et lennuettevõtja vastutust reguleerivad normid, mis asuvad Montréali konventsiooni III peatükis, mis sisaldab üldiselt kohustuslikke sätteid, ei ole ammendavad. [10] Selle peatüki sätted sisaldavad lennuettevõtja vastutust reguleerivaid üldpõhimõtteid, nagu vastutust kaasa toovad õiguslikud asjaolud, vastutusest vabastamise juhud ning vastutuse piirmäärad. Vastutust puudutavad ülejäänud küsimused on jäetud siseriikliku õiguse reguleerida.

18. Käesolevas asjas puudutab Euroopa Kohtule esitatud eelotsuse küsimus lennuettevõtja vastutust pagasi kaotsimineku tõttu tekkinud kahju puhul, käesoleval juhul täpsemalt selle vastutuse piirmäärasid.

8 – Vt selle kohta 30. aprilli 1974. aasta otsus kohtuasjas 181/73: Haegeman (EKL 1974, lk 449, punkt 5); 30. septembri 1987. aasta otsus kohtuasjas 12/86: Demirel (EKL 1987, lk 3719, punkt 7); 10. jaanuari 2006. aasta otsus kohtuasjas C-344/04: IATA ja ELFAA (EKL 2006, lk I-403, punkt 36); 10. juuli 2008. aasta otsus kohtuasjas C-173/07: Emirates Airlines (EKL 2008, lk I-5237, punkt 43) ja 22. detsembri 2008. aasta otsus kohtuasjas C-549/07: Wallentin-Hermann (EKL 2008, lk I-11061, punkt 28).

9 – Vt selle kohta 20. novembri 2001. aasta otsus kohtuasjas C-268/99: Jany jt (EKL 2001, lk I-8615, punkt 35) ja eespool 8. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus IATA ja ELFAA, punkt 40.

10 – Tuleb tõdeda, et seda liiki rahvusvahelistele lepingutele on mittetäielik normistik iseloomulik.

19. Tsiviilvastutus – millega on antud asjas tegemist – eeldab alati kahju olemasolu ning selle põhjuslikku seost õigusliku asjaoluga. Pagasi kaotsiminek on üks õiguslikest asjaoludest, mis võib kaasa tuua lennuettevõtja vastutuse kahju puhul Montréali konventsiooni artiklite 17, 18 ja 19 tähenduses. Teised õiguslikud asjaolud puudutavad reisijaid (surm, kehavigastus või hilinemine veol), lasti (hävimine, kaotsiminek, kahjustumine või hilinemine veol) ning pagasit (hävimine, kahjustumine või hilinemine veol).

20. Eespool nimetatud õiguslike asjaolude osas eristab Montréali konventsioon kahju puhul kahte erinevat lennuettevõtja vastutussüsteemi. Vastutus reisija surma või kehavigastusega tekkinud kahju eest on üldjuhul piiramatu, samas kui vastutus kõigil muudel juhtudel, mille hulka kuulub ka vastutus pagasi kaotsimineku puhul, on piiratud vastavalt Montréali konventsiooni artiklile 22.

21. Pagasi kaotsimineku eest, nagu käesolevas asjas, on vastutuse piirmääraks kehtestatud 1 000 Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühikut reisija kohta.[11] See vastutuse piirmäär on rahaline piirmäär ja seega hüvitise ülempiir, mitte aga vedaja vastutuse sisu piirang, nagu seda määratleb Montréali konventsiooni artikli 17 lõige 2. Kui uurida küsimust varalise ja mittevaralise kahju eristamise kohta, siis on tegemist vastutuse esemega vastavalt kahju liigile. Igal juhul on vastutuse piirmäär alati sama, sõltumata selle vastutuse sisust.

22. Lisaks kasutab Montréali konventsioon üksnes üldmõistet, nimelt mõistet „kahju", mida ei ole siiski täpsustatud. Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 2 sõnastuse ega sama konventsiooni artikli 22 lõike 2 sõnastuse alusel ei saa järeldada, et osalisriigid kavatsesid vedaja vastutuse piirata varalise kahjuga või vastupidi mittevaralise kahjuga. Samuti ei täpsusta Montréali konventsioon hüvitamise viisi, nimelt seda, kas hüvitada tuleb tegelik kahju, saamata jäänud tulu või ka kogu muu kahju, mis on rahaliselt hinnatav. Siseriikliku õiguse ülesandeks jääb sisustada mõiste „kahju" ning täpsustada hüvitamise viis.

23. Eespool toodust tulenevalt leian ma, et Euroopa Kohus peaks eelotsuse küsimusele vastama nii, et sõltumata kahju liigist ja selle hüvitamise viisist, on vedaja vastutus pagasi kaotsimineku eest piiratud kokku 1 000 Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühikuga (SDR) reisija kohta. Kuna Montréali konventsiooni artikli 22 lõige 2 näeb ette sama piirmäära ka hävimise, kahjustumise või veoga hilinemise puhul, kehtib see vastus ka niisugustel juhtudel.

11 – Sama piirmäär kehtib ka pagasi hävimise, kahjustumise või veol hilinemise puhul.

Ettepanek

24. Eespool toodud kaalutlusi arvestades teen ma Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona esitatud eelotsuse küsimusele järgmiselt:

Montréalis 28. mail 1999 sõlmitud rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni artikli 22 lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et sõltumata kahju liigist ja selle hüvitamise viisist, on vedaja vastutus pagasi hävimise, kaotsimineku, kahjustumise või veoga hilinemise eest piiratud kokku 1 000 Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühikuga (SDR) reisija kohta.