

Anonüümseks muudetud versioon

Tölge

C-93/20 - 1

Kohtuasi C-93/20

Eelotsusetaotlus

Saabumise kuupäev:

25. veebruar 2020

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Bezirksgericht Schwechat (Schwechati esimese astme kohus, Austria)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

13. veebruar 2020

Hageja:

JU

Kostja:

Air France Direktion für Österreich

KOHTUMÄÄRUS

KOHTUASJAS:

Hageja	[...]
JU	[...]
8010 Graz	[...]
	[...]
Kostja	[...]
Air France Direktion für Österreich	[...]
1070 Wien	[...]
	[...]

Seoses:

639 euro suuruse nõudega, millele lisanduvad viivis ja kulud (kahju hüvitamise ja garantiinõue)

I.

Euroopa Liidu Kohtule esitatakse ELTL artikli 267 alusel järgmised eelotsuse küsimused:

1. Kas 1999. aasta 28. mail Montréalis sõlmitud rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni (Montréali konventsioon) artikli 31 lõiget 2 koostoimes artikli 31 lõikega 4 tuleb tõlgendada nii, et kui registreeritud pagasi kahjustumise põhjustanud sündmus toimus õhusõiduki pardal või aja jooksul, mil pagas oli vedaja valduses, tuleb pagasi hilinevad kohaletoimetamise korral esitada vedajale kaebus seitsme päeva jooksul pärast pagasi kättesaamist ja kui nimetatud tähtaja jooksul kaebust ei esitata, võib vedaja vastu hagi esitada üksnes juhul, kui vedaja on toime pannud pettuse?
2. (Kui esimesele küsimusele tuleb vastata eitavalt:) **[lk 2]**

Kas 1999. aasta 28. mail Montréalis sõlmitud rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni (Montréali konventsioon) artikli 31 lõiget 2 koostoimes artikli 31 lõikega 4 tuleb tõlgendada nii, et kui registreeritud pagasi kahjustumise põhjustanud sündmus toimus õhusõiduki pardal või aja jooksul, mil pagas oli vedaja valduses, tuleb pagasi hilinevad kohaletoimetamise korral esitada vedajale kaebus 21 päeva jooksul pärast pagasi kättesaamist ja kui nimetatud tähtaja jooksul kaebust ei esitata, võib vedaja vastu hagi esitada üksnes juhul, kui vedaja on toime pannud pettuse?

II.

[...] [menetluse peatamine]

PÕHJENDUSED

Põhikohtuasja olulised asjaolud ja ese

Hageja lendas kostjalt broneeritud ja kostja kui lennuettevõtja teostatud lennuga nr AF 1139 24. juunil 2018 Viinist Pariisi. Pagas (must kohver), mille kaebaja lennu ajaks kostja Viini lennujaama *check-in*'is ära andis, tagastati talle alles 3. juulil 2018 pärast naasmist Viini. Kohver ja kohvrilised esemed olid elektriline hambahari said ajal, mil need olid kostja valduses, parandamatult kahjustada. Hageja teavitas kostjat kohvri ja elektrilise hambahari kahjustamisest kirjalikult esimest korda 20. juulil 2018.

Hageja esitas kohvri ja elektrilise hambaharja kahjustumise eest 639 euro suuruse hüvitisnõude, millele lisanduvad viivis ja kulud. Ta väidab kokkuvõtlikult, et kohver ja elektriline hambahari olid kätte saades olulisel määral kahjustunud. Ta tegi kahjustustest fotod ja esitas Montréali konventsiooni artikli 31 alusel nõude 21 päeva jooksul pärast pagasi hilinevad kohaletoimetamist.

Kostja vaidles nõudele vastu ning palus jätta hagi rahuldamata ja kulud hageja kanda. Ta väitis peamiselt, et hageja ei nõudnud kahju hüvitamist mitte pagasi hilinevad [lk 3] kohaletoimetamise, vaid üksnes selle kahjustumise eest. Sel juhul peab pagasit vastu võtma õigustatud isik esitama vedajale kaebuse Montréali konventsiooni artikli 31 lõike 2 esimese lause kohaselt hiljemalt seitsme päeva jooksul pärast pagasi kättesaamist. Konventsiooni artikli 31 lõige 4 sätestab, et kui eespool nimetatud tähtaja jooksul kaebust ei esitata, võib vedaja vastu hagi esitada üksnes juhul, kui vedaja on toime pannud pettuse. Hageja oleks pidanud esitama põhjendatud kaebuse seega hiljemalt 10. juuliks 2018, mida ta aga ei teinud.

Kohaldatav liidu õigus ja asjakohased liidu õiguse sätted

Nii Prantsusmaa kui ka Austria ratifitseerisid 1999. aasta 28. mail Montréalis sõlmitud rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni (edaspidi „Montréali konventsioon“) 28. juunil 2004. Euroopa Ühendus kui piirkondliku majandusintegratsiooni organisatsioon andis ratifitseerimiskirja koos Euroopa Liidu liikmesriikidega hoiule 29. aprillil 2004, nii et konventsioon jõustus liidu suhtes samuti 28. juunil 2004 [...]. Euroopa Liidu Kohus on seega pädev Montréali konventsiooni tõlgendama. Ta tõlgendab Montréali konventsiooni liikmesriikide kohtute eelotsusetaotluste alusel väljakujunenud kohtupraktikas (kohtuasi IATA ja ELFAA, C-344/04; kohtuasi Walz, C-63/09; kohtuasi Wucher Helicopter ja Euro-Aviation Versicherung, C-6/14 ning kohtuasi Prüller-Frey, C-240/14).

Montréali konventsioon sisaldab muu hulgas järgmisi sätteid:

- Artikli 17 lõige 2: „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. Reisija isiklike asjade ja muu registreerimata pagasi puhul vastutab vedaja kahju eest, mis on tekkinud vedaja enda, tema teenistuja või esindaja süül.“
- Artikkel 19: „Vedaja vastutab kahju eest, mis tulenes reisijate, pagasi või lasti hilineemisest õhuveol. Vedaja ei vastuta hilineemisest tulenenud kahju eest, kui ta tõendab, 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.“

- Artikli 31 lõige 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 [lk 4] hilinemise korral esitatakse kaebus kahekümne ühe päeva jooksul pagasi või lasti kättesaamisest.“
- Artikli 31 lõige 4: „Kui eespool nimetatud tähtaja jooksul kaebust ei esitata, võib vedaja vastu hagi esitada üksnes juhul, kui vedaja on toime pannud pettuse.“

Asja seni lahendanud kohtute hinnangud ja poolte seisukohad

Hageja arvates tuleneb Montréali konventsiooni artikli 31 lõike 2 teisest lausest, et pagasi hilinenu kohaletoimetamise korral tuleb kaebus esitada 21 päeva jooksul, olenemata kahju liigist. Kostja seevastu on seisukohal, et kui pagas on kahjustatud, peab pagasit vastu võtma õigustatud isik kahjust teatama igal juhul seitsme päeva jooksul. Kostja võrdleb nõude õiguslikke aluseid, mis ühelt poolt on ette nähtud konventsiooni artiklites 17 ja 18 (käsitlevad lasti ja pagasi kahjustumist), ja teiselt poolt konventsiooni artiklis 19 (käsitleb pagasi hilinemisega tekitatud kahju), konventsiooni artikli 31 lõikes 2 sätestatud kaebuse esitamise tähtaegadega. Ta järeldab, et viimati nimetatud sätet tuleb tõlgendada nii, et varakahju korral tuleb viidatud sätte esimese lause kohaselt kaebus esitada seitsme päeva jooksul ja pagasi hilinemisest tingitud kahju korral viidatud sätte teise lause kohaselt 21 päeva jooksul.

Kohtuasja esmakordsel läbivaatamisel nõustus eelotsusetaotluse esitanud kohus kui esimese astme kohus peamiselt kostja seisukohtadega ja jättis hagi rahuldamata. Ta põhjendas oma otsust sellega, et teatamiskohustuse eesmärk on anda vedajale mõistliku aja jooksul kindlustunne, et tema vastu ei esitata nõudeid. Pagasi kahjustumise korral on vedajal vähe võimalusi kindlaks teha, kas hilisem väidetav kahju tekkis tegelikult enne pagasi kohaletoimetamist. Kuna pagasi kahjustus on pagasit vastu võtma õigustatud isikule üldjuhul kohe pärast selle kättesaamist nähtav, siis oli asjakohane kehtestada pagasi kahjustuse tõttu tekkiva hüvitisnõude esitamiseks lühike, seitsme päeva pikkune tähtaeg. Kui hilinenu kohaletoimetatud pagasiühik on kahjustunud, siis on pagasit vastu võtma õigustatud isikul pagasi kättesaamisel selle kontrollimiseks samad võimalused kui õigeaegse kättetoimetamise korral. Kui pikemat, 21-päevast tähtaega kohaldataks ka olukorras, kus ei esitata hilinemisest tingitud kahju nõuet, siis tooks see kaasa alusetu eristamise. Montréali konventsiooni artikli 31 lõike 2 teist lauset tuleb tõlgendada nii, et see käsitleb ainult hilinemisest tingitud kahju. Konventsiooni artikli 31 lõige 2 lähtub vastavalt oma eesmärgile erinevatest kahju põhjustest ja näeb kaebuse esitamiseks ette erinevad [lk 5] tähtajad. Ühelt poolt lühem tähtaeg (eespool nimetatud põhjustel) pagasi kahjustumisest tuleneva kahju korral ja teiselt poolt pikem tähtaeg hilinemisest tingitud kahju korral.

Selle otsuse peale esitas hageja apellatsioonkaebuse. Landesgericht Korneuburg (liidumaa kohus Korneuburgis) tühistas apellatsioonikohtuna esimese astme kohtu otsuse ja saatis kohtuasja samale kohtule tagasi uue otsuse tegemiseks pärast täiendavate menetlustoimingute tegemist. Apellatsioonikohus märkis, et Montréali konventsiooni artikli 31 lõige 2 ei käsitle kahjustumisest ja hilinemisest tekkinud kahju, vaid näeb registreeritud pagasi ja lasti kahjustumise korral ette erinevad tähtjad. Kõigele lisaks näeb säte hilinemise korral ette 21 päevase tähtaja. Asjaomase sätte sõnastusest ei nähtu apellatsioonkaebuse vastustaja esitatud eristus nõuete õiguslike aluste järgi. Kaebuse esitamise eesmärgil põhinev hindamine ei too tõlgendamisse samuti selgust. Kaebuse esitamise eesmärk on anda vedajale mõistliku aja jooksul teada, kas tema vastu esitatakse nõudeid konventsiooni alusel või mitte, et ta saaks õigel ajal võtta meetmeid tõendite kogumiseks. Seega on teatamiskohustusel selguse loomise funktsioon [...]. Vedajal peab olema võimalik koguda asjakohased tõendid õigel ajal [...]. Kui vedaja on kahjustusest või hilinemisest teadlik, ei ole teatamine vajalik, sest selle eesmärk on teavitada vedajat kahjust võimalikult kiiresti ja võimaldada tal aegsasti asuda uurima kahju põhjuseid, niisiis oleks kaebuse esitamine, kui vedaja on olukorrast teadlik, pelgalt formaalsus [...]. Vedaja olukorda tuleks ühelt poolt pagasi kahjustumise ja teiselt poolt selle hilinenud kohaletoimetamise korral mõista erinevalt. Kui vedaja toimetab pagasi reisijale kätte õigel ajal, ilma selle kahjustumisest teadmata, eeldab ta, et veoleping on täidetud puudusteta. Pagasi kahjustumise korral oli tal seetõttu mõistetav huvi saada viivitamata teavet veolepingu puuduliku täitmise kohta, ainult nii on tal võimalik koguda asjakohaseid tõendeid. Kui pagasi kohaletoimetamine hilineb, peab vedaja kahjunõude esitamist eeldama juba üksnes seoses kahju tekkimisega hilinemise tõttu. Ainuüksi sel põhjusel peaks ta püüdma koguda asjakohaseid tõendeid. Samuti näib mõistetav, et pagasi hilinenud kohaletoimetamise korral on kahju tõenäosus suurem. Ka sel põhjusel on vedaja huvides koguda tõendeid. Kui eelnevalt on õhuveolepingut juba rikutud, siis erinevalt õhuveolepingu õigeaegse täitmise olukorrast pole enam asjakohane nõuda, et saaja kontrolliks lasti viivitamatult ja teavitaks [lk 6] sama kiiresti vedajat sellest, et tema vastu võidakse esitada kahjunõue. Seega võib järeldada, et hilinemise korral on piisav, kui ka pagasi kahjustumisest teatatakse 21 päeva jooksul. Apellatsioonikohus ei näe põhjust, miks oleks õhuveoettevõtja huvitatud, et sellise hilinemisjuhtumi korral nagu käesolevas asjas teatatakse hilinemisest tingitud kahjust alles 21 päeva jooksul, aga pagasi kahjustumisest tingitud kahjust juba seitsme päeva jooksul. Teisest küljest kinnitab reisijate võrdse kohtlemise argument seisukohta, et hilinemise korral peaks kõikidele reisijatele kehtima ühtne tähtaeg, sest reisijate seisukohast ei nähtu põhjust, miks ühele reisijale tuleks anda pagasi hilinenud kohaletoimetamise korral pagasi kahjustumise alusel kaebuse esitamiseks pikem tähtaeg.

Lõppmärkused

Käesoleva kohtuvaidluse lahendamise oleneb [Montréali konventsiooni] artikli 31 lõigete 2 ja 4 tõlgendusest. Asjaolude kohaselt esitas hageja kaebuse pärast

seitsme päeva pikkuse tähtaja möödumist, küll aga 21-päevase tähtaja jooksul. Kui sellistel asjaoludel nagu käesoleval juhul, tuleb kohaldada seitsme päeva pikkust tähtaega, siis oleks [Montréal'i konventsiooni] artikli 31 lõike 4 järgi kostja vastu hagi esitamine välistatud ja see tuleks jätta rahuldamata.

[...] [eelotsusetaotluse õiguslik alus]

[...] [menetluse peatamine]

Bezirksgericht Schwechat (Schwechati esimese astme kohus), [...]

Schwechat, 13. veebruar 2020

[...]

[...]

TÖÖDOKUMENT