

# Anonüümseks muudetud versioon

Tõlge

C-70/20 - 1

## Kohtuasi C-70/20

### Eelotsusetaotlus

#### Saabumise kuupäev:

12. veebruar 2020

#### Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus)

#### Eelotsusetaotluse kuupäev:

30. jaanuar 2020

#### Hageja ja kassatsioonkaebuse esitaja:

YL

#### Kostja ja vastustaja kassatsioonimenetluses:

Altenrhein Luftfahrt GmbH

---

Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus) tegi [...] kohtuasjas hageja YL, [Austria], [...] *versus* kostja Altenrhein Luftfahrt GmbH, Viini lennujaam, [Austria] [...] seoses 68 858 euro suuruse nõudega, millele lisanduvad viivis ja kulud, ning tuvastusnõudega (hagihind 5000 eurot), lahendades hageja kassatsioonkaebust Oberlandesgericht Wiener (liidumaa kõrgeim kohus Viinis) kui apellatsioonikohtu 29. aprilli 2019. aasta otsuse [...] peale, millega jäeti muutmata Handelsgericht Wiener (Viini kaubanduskohus) 23. jaanuari 2019. aasta otsus [...], [...] järgmise

#### kohtumääruse

I. Euroopa Liidu Kohtule (edaspidi Euroopa Kohus) esitatakse ELTL artikli 267 alusel järgmine eelotsuse küsimus: **[lk 2]**

Kas õhusõiduki järsk maandumine, mis toob kaasa lennureisija vigastuse, kuid jääb õhusõiduki tavapärase käituskooormuse piiresse, on õnnetus 1999. aasta 28. mail Montréalis sõlmitud rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise

konventsiooni, millele Euroopa Ühendus kirjutas alla 9. detsembril 1999 ja mis kiideti Euroopa Ühenduse nimel heaks nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsusega 2001/539/EÜ, artikli 17 lõike 1 tähenduses?

II. [menetluse peatamine] [...]

## Põhjendused

### 1. Asjaolud

Hageja oli reisija kostja poolt 20. märtsil 2014 teostatud lennul Viini lennujaamast St. Gallen-Altenrheini lennujaama (Šveits). Maandumisel registreeris pardaregistraator vertikaalkoormuse 1,8 g. Sellist maandumist võib subjektiivselt pidada järsuks. Kui aga võtta arvesse mõõtetolerantsi, siis jäi see lennundustehniliselt (veel) õhusõiduki tavapärase käituskooormuse piiresse, mis on tootja spetsifikatsiooni kohaselt kuni 2 g. Piloodi eksimust ei tuvastatud. Lennundustehniliselt on järsem maandumine St. Gallen-Altenrheini lennujaamas Alpides asumise tõttu ohutum kui liiga sujuv maandumine.

### 2. Poolte väited ja taotlused [lk 3]

Hageja väidab, et tal tekkis maandumisel lülisamba lülivaheketta (disk) vigastus, ja nõuab kahjuhüvitist 1999. aasta 28. mail Montréalis sõlmitud rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni (edaspidi „Montréali konventsioon“) artikli 17 alusel. „Järsk maandumine“ on õnnetus konventsiooni artikli 17 tähenduses.

Kostja vastuväite kohaselt toimus maandumine õhusõiduki tavapärase käituskooormuse piires. Tegemist on lennule iseloomuliku sündmusega, see ei ole õnnetus konventsiooni artikli 17 tähenduses.

### 3. Menetluse käik

Esimese astme kohus jättis hagi rahuldamata. Konventsiooni artikli 17 kohane vastutus eeldab õnnetuse toimumist ja seda saab eeldada ainult „erakordselt järsu maandumise“ korral. Käesoleval juhul see nii ei olnud. Õhuveole iseloomulikud sündmused, mille hulka kuuluvad ka järsk maandumine või pidurdamine, ei too kaasa vastutust, sest reisija (ilmselt on mõeldud tüüpilist reisijat) teab ja näeb selliseid sündmusi ette.

Apellatsioonikohus jättis eelviidatud otsuse muutmata. Erandina võib järsk maandumine tõepoolest olla õnnetus konventsiooni artikli 17 tähenduses. See eeldab siiski, et tootja poolt teliku ja muude kandvate osade koormusele kehtestatud piirnorme ületatakse märkimisväärselt. Selline tavapärane maandumine nagu käesoleval juhul välistab seisukoha, et tegemist on õnnetusega.

Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus) lahendab hageja poolt selle otsuse peale esitatud kassatsioonkaebust. Hageja on endiselt seisukohal, et toimus õnnetus, mis toob kaasa kostja vastutuse. Kui see on nii, siis peab Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus) madalamate astmete kohtute otsused tühistama. Esimese astme kohus peaks sellisel juhul [lk 4] tuvastama, kas hageja lülisamba lülivaheketta (diski) vigastus tekkis tõepoolest maandumisel. Sellele küsimusele ei ole veel vastatud, sest madalamate astmete kohtud eitasid kostja vastutust juba õnnetuse puudumise tõttu.

#### 4. Õiguslikud alused

4.1. Kostja vastutust tuleb hinnata Montréali konventsiooni alusel. Konventsioon on kohaldatav, sest lennu lähte- ja sihtkoht asusid eri osalisriikides (Austria, Šveits), mistõttu on tegemist rahvusvahelise veoga konventsiooni artikli 1 tähenduses.

4.2. Euroopa Ühendus allkirjastas Montréali konventsiooni 9. detsembril 1999 ja see kiideti Euroopa Ühenduse nimel heaks nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsusega 2001/539/EÜ. Konventsioon moodustab (seega) liidu õiguskorra lahutamatu osa ning Euroopa Kohus on pädev vastama selle tõlgendamist käsitlevatele eelotsuse küsimustele (Euroopa Kohtu otsus Wucher Helicopter GmbH, C-6/14).

4.3. Käesolevas asjas vaieldakse konventsiooni artikli 17 lõike 1 tõlgendamise üle:

*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.*

Viidatud sätte alusel vastutab vedaja kahju eest konventsiooni artikli 21 lõikes 1 ette nähtud vastutuse ülemmäära (mida käesolevas asjas esitatud nõue ei ületa) ulatuses [lk 5] süüst olenemata, kusjuures oma vastutuse välistamiseks saab ta tugineda ainult konventsiooni artikli 20 kohasele reisija kaassüü väitele. Konventsiooni artikkel 17 vastab põhimõtteliselt rahvusvaheliste õhuvvedude reeglite ühtlustamise 1929. aasta 12. oktoobril Varssavis allkirjutatud konventsiooni artiklile 17, nii et tõlgendamisel saab jätkuvalt kasutada seda sätet käsitlevat kohtupraktikat.

#### 5. Eelotsuse küsimuse põhjendus

5.1. Konventsiooni artikli 17 lõike 1 alusel on vastutuse eeltingimus „õnnetuse“ tagajärjel tekkinud tervisekahjustus (surm või vigastus); õnnetusjuhtumi ja sellest tingitud kahju vahel peab esinema põhjuslik seos (*conditio sine qua non*). Seega on määrav „õnnetuse“ olemasolu. Seda mõistet ei ole konventsioonis määratletud. On küsitav, kas see hõlmab „järsku“ maandumist, mis jääb „tavapärase käituskooormuse“ piiridesse. See tähendab, et õhusõiduki teliku ja muude kandvate

osade koormus on väiksem piirnormidest, mille ületamise korral on tootja ettekirjutuse kohaselt nõutav õhusõiduki tehniline kontroll. Eelotsusetaotluse esitanud kohus käsitab „järsku“ maandumist erinevalt „sujuvast“ maandumisest selles kontekstis sellise maandumisena, mille mõju õhusõiduki telik oluliselt ei leevenda ja mis on reisijale selgesti tuntav.

5.2. Euroopa Kohus sedastas kohtuotsuse GN, C-532/18, punktis 34, et mõistet „õnnetus“ tuleb käsitada selle „tavatähenduses“. See on „tahtmatu, kahjustav ja ettenägematu“ sündmus („un évènement involontaire dommageable imprévu“). See sõnastus näib osutavat [lk 6] reisija võimalusele sündmust ette näha („imprévu“, mitte „imprévisible“). Ka U.S. Supreme Courti (Ameerika Ühendriikide kõrgeim kohus) käsitus sarnaneb Euroopa Kohtu omaga. Tema arvates on „õnnetus“ „unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger“, see tähendab väljastpoolt lähtuv ootamatu või ebaharilik sündmus või olukord (Air France vs. Saks [1986], <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/>). Vähemalt selle sõnastuse („või“) kohaselt piisab, kui sündmus on ootamatu, see ei pea olema ebatavaline. Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) otsused, mis tuginevad (ainult) sündmuse „äkilisusele“, osutavad ilmselt samasse suunda [...].

Neid sõnastusi võiks mõista nii, et oluline pole niivõrd kahjustava sündmuse objektiivne ettearvamatus või ebaharilik olemus, kuivõrd see, et see sündmus lähtus väljastpoolt, algas äkki ja reisija ei osanud seda oodata (vt Lord Scott, House of Lords, Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation [2005] UKHL 72, punkt 14: „It is important to bear in mind that the ‚unintended and unexpected‘ quality of the happening in question must mean ‚unintended and unexpected‘ from the viewpoint of the victim of the accident. It cannot be to the point that the happening was not unintended or unexpected by the perpetrator of it or by the person sought to be made responsible for its consequences. It is the injured passenger who must suffer the ‚accident‘ and it is from his perspective that the quality of the happening must be considered.“).

Selle (laia) tõlgenduse korral ei oleks õnnetusega tegemist üksnes siis, kui kahju tekib õhusõiduki [lk 7] tavapärasel käitamisel ilma ootamatu ja reisija jaoks üllatava sündmuseta. See on nii eelkõige juhul, kui kahju tekitab tavaline salongirõhk (Air France vs. Saks: kuulmise kadu; Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation: tromboos). Teisest küljest võib ka kerge või mõõdukat turbulentsi – mis iseenesest pole ebaharilik ega ettearvamatu – kvalifitseerida õnnetusjuhtumiks, kui see tekitab kahju [...]. Sama kehtib tõenäoliselt ka järsu maandumise kohta, mis – nagu käesolevas asjas – jääb (veel napilt) õhusõiduki tavapärase käituskooormuse piiresse, kuid mis toimub äkki ja ootamatult ning (vastavalt hageja väidetele, mida tuleb täiendavalt kontrollida) tekitab kehavigastuse.

5.3. Prantsusmaa kohtupraktika seevastu keskendub eelkõige sündmuse ettearvamatusse (Cour de cassation (kassatsioonikohus, Prantsusmaa) [...]: „évènement extérieur, soudain et imprévisible“). Seetõttu ei tohiks see olla mitte

ainult väljastpoolt lähtuv („extérieur“), äkiline („soudain“) ja reisija seisukohast ootamatu, vaid ka ettearvamatult („imprévisible“), see tähendab objektiivselt ebaharilik sündmus. Järelikult ei saa õnnetusena käsitada kahju tekitanud sündmust, mis tuleneb õhusõiduki tavapärasest ja ettearvatavast käitamisest (vt selle kohta ka kohtujurist Saugmandsgaardi ettepanek kohtuasjas C-532/18, punkt 44), kus samamoodi tõlgendatakse aga ka Ameerika Ühendriikide ja Saksamaa kohtute praktikat). [lk 8]

Samal seisukohal ollakse ka saksakeelses õiguskirjanduses: tüüpilised, käitusega seotud ja aktsepteeritud sündmused ei saa vastutust kaasa tuua [...]. Järsku maandumist saab käsitada õnnetusena ainult siis, kui tootja poolt teliku ja kandvate osade koormusele kehtestatud piirnorme ületatakse märkimisväärselt [...].

District Court for the Southern District of New York (New Yorgi lõunapiirkonna kohus) [...] ja Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfi esimese astme kohus) [...] on selle kohta otsustanud, et lennuettevõtja on vastutusest vabastatud „tavapärase maandumise“ korral (District Court) ja sellise maandumise korral, mis jääb „normi piiridesse“ (Landgericht).

5.4. Viimane seisukoht põhineb ilmselgelt hinnangul, et õhusõiduki tavapärase käitamise piirides toimuvad sündmused ei tekita üldjuhul kehavigastusi isegi siis, kui need tekivad äkki ja ootamatult. Õeldu puudutab eelkõige „järsku“ maandumist (vt Truitt, „Plain Talk about Plane Claims: An Air Carrier Claims Examinees Handbook“, *Journal of Air Law and Commerce* [...]: „[...] airplanes are not as strong as people – meaning that if a hard landing did not hurt the airplane, it would not have been capable of harming occupants.“). Kui reisijal tekib kirjeldatud olukorras siiski kehavigastus, siis tähendab see üldjuhul reisijal vastava eelsoodumuse esinemist, mis on koos sündmusega kahju [lk 9] lisapõhjus. Niisuguse eelsoodumusega seonduva riski eest lennuettevõtja ei vastuta (vt selle kohta üldiselt kohtujurist Saugmandsgaardi ettepanek kohtuasjas C-532/18, punkt 44).

6. Oberster Gerichtshofi (Austria kõrgeim üldkohus) hinnangul tuleb põhimõtteliselt eelistada viimast seisukohta. See tähendab küll seda, et õhusõiduki tootja kehtestatud piirnormid määravad kaudselt mõiste „õnnetus“ tõlgendamise. Samas loob see mõistliku tasakaalu reisija ja lennuettevõtja huvide vahel ning hoiab ära vastutuse piiramatus (vt C-532/18, punkt 37) ning selle eelis on lihtsus seoses konkreetsete piirnormidega. Esitatud põhjustel ei ole siiski tegemist *acte clair*-iga. Seega peab Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus) kui kõrgeima astme kohus esitama eelotsusetaotluse.

II. [menetlusõiguslikud märkused] [...]

[allkirjad] [...]