

Anonüümseks muudetud versioon

Tölge

C-606/20 – 1

Kohtuasi C-606/20

Eelotsusetaotlus

Saabumise kuupäev:

17. november 2020

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Landgericht Düsseldorf (Saksamaa)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

9. november 2020

Hageja ja apellatsioonkaebuse esitaja:

EZ

Kostja ja vastustaja apellatsioonimenetluses:

IBERIA Lineas Aereas de Espana, Sociedad Unipersonal

I.

[...]

Landgericht Düsseldorf

Kohtumäärus

Kohtuvaidluses

EZ, [...],

hageja ja apellatsioonkaebuse esitaja

[...]

versus

ET

IBERIA Lineas Aereas de Espana, Sociedad Unipersonal, [...] Madrid, Hispaania,
kostja ja vastustaja apellatsioonimenetluses

[...]

tegi Landgericht Düsseldorf'i (Düsseldorfi apellatsioonikohus, Saksamaa)
22. tsiviilkolleegium

arvestades 23. oktoobri 2020. aasta kohtuistungil esitatut

[...]

järgmise määruse: [lk 2]

Menetlus peatatakse.

Euroopa Liidu Kohtule esitatakse ELTL artikli 267 esimese lõigu punkti b ja kolmanda lõigu alusel järgmine eelotsuse küsimus liidu õiguse tõlgendamise kohta:

Kas 28. mail 1999 Montrealis vastu võetud rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni, millele Euroopa Ühendus kirjutas alla 9. detsembril 1999 ning mis kiideti ühenduse nimel heaks nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsusega 2001/539/EÜ ning jõustus 28. juunil 2004, artikli 20 esimest lauset tuleb tõlgendada nii, et lennuettevõtja on Montreali konventsiooni artikli 17 lõike 2 kohasest vastutusest pagasi kaotsimineku eest täielikult või osaliselt vabastatud, kui reisija transpordib uusi või vähekasutatud elektroonikaseadmeid nagu kompaktkamera, tahvelarvuti (iPad) ja juhtmevabad kõrvaklapid käsipagasi asemel registreeritud pagasis, ilma et ta oleks lennuettevõtjat sellest teavitanud, kuigi reisijal oli võimalik ja mõistlik need elektroonikaseadmed käsipagasis kaasa võtta?

Põhjendused:

I.

[...] hageja EZ nõuab kostjaks olevalt lennuettevõtjalt IBERIA Lineas Aeras de Espana, S.A., Operadora, Sociedad Unipersonal Montreali konventsiooni alusel kahju hüvitamist pagasi kaotsimineku tõttu.

Hageja broneeris koha kostja käitatavale 29. detsembri 2018 lennule Düsseldorfist Madridi kaudu Panama Citysse [...]. Reisi alustades andis hageja Düsseldorfis lennujaamas pagasisse reisikoti. Käsipagasi tal ei olnud. Registreeritud pagasis olid lisaks riieale mh ka järgmised esemed: [lk 3]

- 1 Cybershot kompaktkamera, mark: Sony, mudel: DSX-RX 100 II, hetkeväärtus: 674,10 eurot, soetamise aeg: suvi 2018

- 1 tahvelarvuti, mark: Apple, mudel: iPad, Cellular mälumaht 128 GB, värv: hall, hetkeväärtus: 512,10 eurot, soetamise aeg: juuni 2018
- 1 paar juhtmevabasid kõrvaklappe, mark: Beats by Dr. Dre, värv: matt must, hetkeväärtus: 314,91 eurot, soetamise aeg: oktoober 2018

Hageja oleks saanud mainitud esemed probleemideta käsipagasis kaasa võtta. Ta ei teinud seda, sest oli niisuguseid esemeid siiani alati registreeritud pagasis transportinud ning seni ei olnud tema pagas kunagi kaotsi läinud.

Reisikoti sisu (riided, fotoaparaat, tahvelarvuti ja kõrvaklapid) väärtus oli kokku 2268,10 eurot. Hageja nõuab selle kahju hüvitamist kuni Montreali konventsiooni artikli 22 lõike 2 kohase vastutuse maksimaalse väärtuseni summas 1288 Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühikut, mis vastab 1383,00 eurole.

24. jaanuaril 2020 kuulutatud kohtuotsusega [...] rahuldab Amtsgericht (esimese astme kohus, Saksamaa) pagasi kaotamineku tõttu esitatud kahju hüvitamise hagi ainult 720,47 euro ulatuses ning jättis selle kompaktkamera, iPadi'i ja juhtmevabade kõrvaklappide osas rahuldamata.

Põhjenduses selgitas kohus, et Montreali konventsiooni artikli 20 esimese lause kohaselt on hagejal kahju tekkimises 100% kaassüü, mistõttu on kahju hüvitamise nõuded pagasi kaotamineku tõttu välistatud. Kõnealuste esemete (fotoaparaat, tahvelarvuti, kõrvaklapid) näol, mis on peaaegu uued ning märkimisväärse väärtusega, on tegemist nn väärtasjadega. Kaasaegse massilise lennutranspordi tingimustes peab reisija pagasi kaotamineku võimalusega alati arvestama, mistõttu tuleb selliseid väärtasju kogu aeg käsipagasis transportida.

24. jaanuaril 2020 tehtud esimese astme kohtu otsuse peale, mis toimetati hagejale kätte 5. veebruaril 2020, esitas ta [...] vormiliselt õige ja tähtaegse apellatsioonkaebuse ning põhjendas seda – [lk 4] [...] [menetlusõiguse üksikasjad] vormiliselt õigesti ja tähtaja jooksul.

Apellatsiooniasemes väidab hageja, et Amtsgericht on Montreali konventsiooni artikli 20 esimest lauset tõlgendanud vääralt. Nimetatud sätet tuleb tõlgendada Montreali konventsiooni eesmärki – tarbijate huvide kaitset ning huvide õiglase tasakaalu saavutamist – arvesse võttes. Niisuguste elektroonikaseadmete puhul nagu kompaktkamerad, tahvelarvutid ja kõrvaklapid ei ole tänapäeval enam tegemist nn väärtasjadega, vaid pelgalt nn tarbekaupadega, mida kasutatakse igapäevaselt ja mille väärtus ei ole ka ebatavaliselt suur ning mille eluiga on sageli lühike või keskmise pikkusega. Seetõttu tuleb niisuguseid elektroonikaseadmeid käsitada samamoodi nagu riideesemeid, päikesepille või sarnaseid asju, mida võib samuti registreeritud pagasis transportida.

Sellest tulenevalt palub hageja apellatsiooniasemes 24. jaanuari 2020. aasta esimese astme kohtu otsust muuta ning mõista talle välja ülejäänud kahjuhüvitis eelnimetatud esemete eest summas 662,53 eurot.

II.

Kostja palub apellatsioonikohtul apellatsioonkaebus rahuldamata jätta. Ta palub esimese astme kohtu otsus muutmata jätta.

Hageja apellatsioonkaebuse tulemuslikkus sõltub otsustaval määral sissejuhatuses esitatud eelotsuse küsimusest.

Täpsemalt:

1.

Määrusega (EÜ) nr 2027/97 rakendatakse seoses lennuettevõtjate vastutusega reisijate ja nende pagasi õhuveol [lk 5] Euroopa Liidu piirkonnas Montreali konventsiooni asjakohaseid sätteid. Nimetatud määruse artikli 3 lõikest 1 tuleneb, et liidu lennuettevõtja vastutuse suhtes, mis on seotud reisijate ja nende pagasiga, kohaldatakse kõiki Montreali konventsiooni asjakohaseid sätteid. Euroopa Ühendus kirjutas Montreali konventsioonile alla 9. detsembril 1999 ja 5. aprillil 2001 kiitis selle tema nimel heaks Euroopa Liidu Nõukogu. Konventsioon jõustus Euroopa Liidu suhtes 28. juunil 2004. Kuna alates sellest kuupäevast moodustab Montreali konventsioon liidu õiguskorra lahutamatu osa, on Euroopa Kohus pädev vastama selle tõlgendamist puudutavatele eelotsuse küsimustele (vt Euroopa Kohtu 19. detsembri 2019. aasta otsus kohtuasjas GN vs. ZU, C-532/18, NJW 2020, lk 381 ja 382, punkt 29 jj).

2.

Hagejal on vaieldamatult õigus nõuda kostjalt kui lennuettevõtjalt Montreali konventsiooni artikli 17 lõike 2 alusel kahju hüvitamist pagasi kaotsimineku tõttu pärast selle registreerimist 29. detsembril 2018 Düsseldorfis lennujaamas. Pooled vaidlevad ainult selle üle, kas Montreali konventsiooni artikli 20 esimese lause alusel on hagejal 100% kaassüü kahju tekkimises, sest ta ei transportinud oma kompaktkamerat, tahvelarvutit ja kõrvaklappe, mis olid kaduma läinud kohvril, mitte käsipagasis, vaid registreeritud pagasis.

Vastavalt Montreali konventsiooni artikli 20 esimesele lausele vabastatakse lennuettevõtja kas täielikult või osaliselt vastutusest pagasi kaotsimineku eest, kui ja selles ulatuses, milles ta tõendab, et kahju põhjustas või selle tekkele aitas kaasa kahju hüvitamist nõudva isiku hooletus või muu süüline tegevus või tegevusetus.

Seega on käesoleval juhul oluline, mida tuleb mõista selle all, kui Montreali konventsioon nõuab vastutusest vabastamise korral reisija kaassüü tõttu, et „kahju põhjustas või selle tekkele aitas kaasa [reisija] [...] hooletus või muu süüline tegevus või tegevusetus“. [lk 6]

Montreali konventsioonis esitatud mõisteid tuleb tõlgendada ühetaoliselt ja autonoomselt, mistõttu ei pea nende mõistete tõlgendamisel arvestama mitte võimalike erinevate tähendustega, mis neile mõistetele võib olla antud liidu

liikmesriikide riigisisese õiguses, vaid üldiste rahvusvahelise õiguse tõlgendamise eeskirjadega, mis on liidule siduvad. Sellega seoses on 23. mai 1969. aasta rahvusvaheliste lepingute õiguse Viini konventsiooni, mis kodifitseerib üldise rahvusvahelise õiguse normid ning on liidule siduv, artiklis 31 täpsustatud, et rahvusvahelist lepingut tuleb tõlgendada heas usus, andes lepingus kasutatud mõistetele konteksti arvestades tavatähenduse ning lähtudes lepingu mõttest ja eesmärgist (vt Euroopa Kohtu 19. detsembri 2019. aasta otsus kohtuasjas GN vs. ZU, C-532/18, NJW 2020, lk 381 ja 382, punkt 31 jj).

Vastavalt Montreali konventsiooni preambuli kolmandale lõigule on osalisriigid, tunnistades, et „rahvusvahelisel õhuvool on tähtis tagada tarbijate huvide kaitse ning et selleks tuleb kahju hüvitamise põhimõttest lähtudes maksta õiglast hüvitist“, otsustanud kehtestada lennuettevõtjate süüst sõltumatu vastutuse korra. Niisugune kord tähendab siiski, nagu nähtub ka Montreali konventsiooni preambuli viiendast lõigust, et tuleb säilitada „huvide õiglane tasakaal“, eelkõige lennuettevõtjate ja reisijate huvide osas (vt 19. detsembri 2019. aasta otsus kohtuasjas GN vs. ZU, C-532/18, NJW 2020, lk 381 ja 382, punkt 36).

Huvide tasakaalu säilitamiseks on Montreali konventsioonis nähtud teatavatel juhtudel ette vedaja vastutusest vabastamine. Nimelt on selle konventsiooni artikli 20 esimeses lauses nähtud ette, et kui vedaja tõendab, et kahju põhjustas või selle tekkele aitas kaasa reisija hooletus või muu süüline tegevus või tegevusetus, vabastatakse vedaja kas täielikult või osaliselt vastutusest selle reisija ees. Need piirangud võimaldavad reisijatel saada hüvitist kergelt ja lihtsalt, ilma et lennuettevõtjatele pandaks siiski liiga rasket hüvitamiskohustust, mida oleks keeruline tuvastada ja arvutada ning mis võiks viimase majandustegevust kahjustada või selle isegi halvata (vt eespool viidatud Euroopa Kohtu otsus, punkt 39 jj). [lk 7]

Montreali konventsiooni artikli 20 esimeses lauses sätestatud lennuettevõtja vastutusest vabastamise tingimust, et „kahju põhjustas või selle tekkele aitas kaasa [reisija] [...] hooletus või muu süüline tegevus või tegevusetus“, tuleb seega tõlgendada vastavalt Montreali konventsioonis kasutatud sõnade tavapärasele tähendusele ja õigusakti süstemaatikale ning võttes arvesse Montreali konventsiooni eesmärki, milleks on tagada tarbijate huvide kõrgetasemeline kaitse ning samal ajal reisijate ja lennuettevõtjate „huvide õiglane tasakaal“.

Pagasi kaotsimineku korral hooletusega kahju tekkele kaasa aitamise sõnastuse tavapärasest tähendusest võiks tuleneda, et kaasaaitamine eeldab esemetega ümberkäimises objektiivselt nõutava hoolsuse puudumist.

Saksa kohtupraktikas ja õiguskirjanduses ollakse seisukohal, et tänapäevase massilise transpordi tingimustes peab reisija alati arvestama võimalusega, et tema registreeritud pagas läheb kaotsi, mistõttu on põhimõtteliselt tegemist oma asjade suhtes nõutava hoolsuskohustuse raske rikkumisega Montreali konventsiooni artikli 20 esimese lause tähenduses, kui väärtuslikke esemeid transporditakse registreeritud pagasis mitte käsipagasis [...]. Sellest tulenevalt eeldati Saksa

kohtupraktikas kaassüüd näiteks juhul, kui reisija transportis registreeritud pagasis väärtuslikku fotovarustust [...], kuigi selle transportimine käsipagasis oli võimalik ja mõistlik ning registreeritud pagas läks seejärel kaotsi.

Asjaolud ei oleks eelotsusetaotluse esitanud kohtu jaoks probleemsed, kui reisija veaks käsipagasi asemel registreeritud pagasis klassikalisi väärtasju nagu nt sularaha, väärtpabereid, kuldehteid jms [lk 8]. Selles nähtaks reeglina reisija olulist kaassüüd kahju tekkimisel, mis tooks endaga kaasa lennuettevõtja osalise või täieliku vastutusest vabastamise [...]. Niisuguste elektroonikatoodete transpordi korral nagu on kõne all käesolevas asjas, vajab kahju tekkimise kaassüü küsimus aga teistsugust lähenemist.

Paljud elektroonikatooted nagu näiteks nutitelefonid, tahvelarvutid, sülearvutid, kompaktkamerad jne on viimastel aastatel muutunud mitmetes ühiskonnakihtides nn tarbekaubaks ning on laialt levinud. Elektroonikatoodete hinnad on viimastel aastakümnetel tehnika pidevast täiustumisest hoolimata järjekindlalt langenud. Paljud inimesed kasutavad selliseid elektroonikatooted peaaegu igapäevaselt. Kuigi vastavate seadmete uuena soetamise hinnad – nagu ka käesoleval juhul – ületavad mõnikord 1000 euro piiri, on asjaomastel seadmetel sageli piiratud elu- ja kasutusiga ning nad kaotavad järelturul kiiresti väärtust. Seetõttu ei pea suur osa rahvastikust neid elektroonikaseadmeid klassikalisteks väärtesemeteks. See asjaolu võib toetada arusaama, et hageja käitumist (fotoaparaadi, tahvelarvuti ja kõrvaklappide registreeritud pagassisse panemine) ei tule käsitada kahju tekkimise kaassüüna ning kõnealuste kaotsi läinud esemete eest peab talle välja mõistma täieliku hüvitise.

Teisest küljest on aga just uutel elektroonikatoodetel – nagu käesolev juhtum näitab – märkimisväärne väärtus. Niisugused elektroonikatooted nagu nutitelefonid, kompaktkamerad, tahvelarvutid ja kõrvaklapid on sageli väikesed ja mugavad käsitseda ning reisija saab neid reeglina probleemideta käsipagasis transportida. Lisaks on tõsi, et kaasaegse massilise lennutranspordi tingimustes läheb pagas sageli kaotsi, mistõttu peab reisija sellega põhimõtteliselt alati arvestama. Kindlustamaks niisugusel juhul kaasaegse massilise lennutranspordi eeliseid kasutava reisija huvid ning lennuettevõtjate huvid õiglast tasakaalu, võib pidada mõistlikuks, et reisija transpordib selliseid esemeid alati käsipagasis, et vältida seda, et [lk 9] pagasi kaotsimineku korral seisavad lennuettevõtjad vastamisi suurte rahaliste kahju hüvitamise nõuetega.

Seda küsimust ei ole liidu õiguse seisukohast teadaolevalt veel selgitatud ning ka küsimuse õige tõlgendus ei ole üheselt määratletav, mistõttu esitatakse kõnealune küsimus ETL artikli 267 esimese lõigu punkti b ja kolmanda lõigu alusel Euroopa Kohtule eelotsuse tegemiseks.

III.

Euroopa Kohtule eelotsusetaotluse esitamise tõttu peatatakse kohtuvaidluse menetlus analoogia alusel tsiviilkohtumenetluse seadustiku (Zivilprozessordnung; ZPO) §-ga 148.

[...]

TÖÖDOKUMENT