

**Kohtuasi C-589/20****Eelotsusetaotlus****Saabumise kuupäev:**

10. november 2020

**Eelotsusetaotluse esitanud kohus:**

Landesgericht Korneuburg (Austria)

**Eelotsusetaotluse kuupäev:**

15. september 2020

**Hageja ja apellatsioonkaebuse esitaja:**

JR

**Kostja ja apellatsioonkaebuse vastustaja:**

Austrian Airlines AG

## AUSTRIA VABARIIK

**Landesgericht Korneuburg**

[...]

Landesgericht Korneuburg (liidumaa kohus Kroneuburgis, Austria) tegi kohtuasjas hageja JR [...] nõudes kostja **Austrian Airlines AG**, [...] Wien-Flughafen (Viini lennujaam), [...] vastu summas 4675 eurot koos kõrvalnõuetega, seoses hageja apellatsioonkaebusega Bezirksgericht Schwechati (Schwechati esimese astme kohus, Austria) 15. märtsi 2020. aasta [...] kohtuotsuse peale apellatsioonikohtuna kinnisel kohtuistungil järgmise

**kohtumääruse:**

I. Euroopa Kohtule esitatakse EL toimimise lepingu artikli 267 alusel **eelotsuse** tegemiseks järgmised **küsimused**:

Kas rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni, mis sõlmiti Montréalis 28. mail 1999, kirjutati Euroopa Ühenduse poolt alla 9. detsembril 1999 ja kiideti tema nimel heaks Euroopa Liidu nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsusega 2001/539/EÜ (EÜT 2001, L 194, lk 38; ELT eriväljaanne 07/05, lk 491) (edaspidi „Montréali konventsioon“), artikli 17 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et

mõiste [lk 2] „õnnetus“ selle sätte tähenduses hõlmab selliseid faktilisi asjaolusid, kui reisija kukub – ilma tuvastatava põhjusega – lennukist väljumisel teisedatava kaldtrepi (edaspidi „trapp“) viimasel kolmandikul ja vigastab ennast, kusjuures kehavigastust ei ole põhjustatud Euroopa Kohtu 19. detsembri 2019. aasta kohtuotsuse C-532/18 tähenduses reisijate teenindamisel kasutatud esemega ja trapi kvaliteedil ei olnud puudusi ning see ei olnud ka libe?

2. Kas rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni, mis sõlmiti Montréalis 28. mail 1999. aastal, kirjutati Euroopa Ühenduse poolt alla 9. detsembril 1999. aastal ja kiideti tema nimel heaks Euroopa Liidu nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsusega 2001/539/EÜ, artiklit 20 tuleb tõlgendada nii, et lennuettevõtja igakordne vastutus langeb ära tervikuna, kui esinevad asjaolud, nagu kirjeldatud punktis 1, ja reisija ei hoidnud kukkumise hetkel trapi käepidemest kinni?

II. [...] [kohtumenetluse peatamine]

### Kohtumääruse põhistused

Hageja sõlmis kostjaga lennuveolepingu. Ta lendas 30. mail 2019 koos enda abikaasa AK ja kaheaastase pojaga [...] Thessalonikist Viini. Lendu teenindas kostja. [lk 3]

Hageja ootas oma perekonnaga väljapääsu juures ja lasi esmalt väljuda ülejäänud reisijatel. Ta jäi viimaste reisijate hulka, kes lahkusid lennukist. Väljumiseks oli lennuki ees- ja tagaosas valmis seatud trapp. Hageja ja tema perekond kasutasid väljumiseks lennuki esiosas asuvat trappi. Enne neid kasutas seda trappi väljumiseks ligikaudu 60 inimest. Keegi neist umbes 60 inimesest ei libisenud ega esitanud kaebusi libeda koha üle trappil.

Lennuki esiosas asuv trapp oli metallist ning olnud kaetud varikatusega. Trepiastmed olid rihvelplekist ja olid piisavalt laiad, et kaks inimest said samaaegselt kõrvuti alla minna. Trapi mõlemal küljel asus käepide. Trapp oli laitmatu seisukorras ja sellel ei ilmenenud puudusi ega kahjustusi. Kuna varem oli sadanud, olid astmed niisked, kuid siiski mitte libedad. Väljumise hetkel ei sadanud. Astmed ei olnud õlised, rasvaga koos ega muul moel suures ulatuses määrdunud. Ainult viimasel kolmel astmel olid üksikud täpikujulised tundmatu koostisega määrdumised. Astmetel ei olnud võimalik sedastada närimiskummi kleepumist ega seda, kas need väikesed määrdumised olid libedad. Astmete rihvelpind tagab eriti hea libisemiskindluse. Viini rahvusvahelises lennujaamas Schwechatis (edaspidi „Viini lennujaam“) kasutatakse reeglina selliseid trappe. Viini lennujaamas ei ole kasutusel varikatusega trappe. Tegemist on sertifitseeritud ja Tehnilise Järelevalve Ühingu (edaspidi „TÜV“) kontrollitud seadmega. [lk 4]

Väljumisel läks AK ees ja hoidis seejuures mõlemas käes käsipagasi rataskohvrit. Hageja hoidis oma parema käega käekotti ja vasakuga süles enda poega. AK

peaaegu kukkus trapi alumisel kolmandikul, kuid suutis seda siiski vältida. Hageja nägi seda vahejuhtumit, kukkus aga seejärel täpselt samas kohas, kus tema abikaasa oleks peaaegu kukkunud, ja lõi oma küünarvarre vastu trepinurka ära. AK ega hageja ei kasutanud käepidet. Hageja sai kukkumisel küünarvarreluu murru ja istmiku hematoomi. Ei olnud tuvastatav, miks hageja kukkus.

**Hageja** nõuab 4675 euro tasumist koos intressiga 4 % alates 10. augustist 2019 ja põhistab seda eelkõige sellega, et trapp oli niivõrd libe, et kõigepealt libastus tema abikaasa ning kukkus paar astet allapoole, kuid ei vigastanud ennast. Ta (hageja) nägi seda vahejuhtumit ja võttis seepärast oma kaheaastase poja sülle, et tema ei libastuks. Seejärel läks ta eriti ettevaatlikult trapist alla. Sellele vaatamata libastus ta samal kõrgusel või astmel, kus libises enne ka tema abikaasa. Kostja poolt kasutusse antud trapp ei vastanud seega kostja nõutavale lepingulistele kohustustele lennureisija kaitsel ega vajalikule õiguskäibe tagamisele, kuna vaatamata kõrgendatud ettevaatlikkusele toimus libastumine. Kostja eraldas vaatamata niiskele ilmale ja uduvihmale varikatusega trappi, millega kaasnes juba **[lk 5]** niiskuse tõttu kõrgendatud libastumisoht. Lisaks oli aste, millel ta libastus, õline/rasvaga määrdunud. Veolepingu sõlmimisel tekib vedajal kõrvalkohustus tagada reisijate ohutus ja keheline puutumatus. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt seonduvad kõnealused kaitse- ja hoolsuskohustused muuhulgas ka sellega, et hoida ligi- ja väljapääsud sõidukile sellises seisukorras, mis võimaldab reisijatel nende ohutut kasutamist. Kostja käitumine ei vastanud neile nõuetele. Lennuki väljapääsudele vabas õhus on levinud standardlahendus, et kasutusse antakse varikatusega trapid ja need ei ole igal juhul rasvaga määrdunud/libedas seisundis. Kostja vastutab seega tekkinud kahju eest igal mõeldaval õiguslikul alusel ja peab esitama enda süüd välistavad tõendid üldise tsiviilseadustiku (Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch, JGS Nr. 946/1811, viimati muudetud BGBl. I Nr. 16/2020; edaspidi „ABGB“) § 1298 kohaselt. Ta nõuab kohast valuraha summas 3500 eurot, koduabilise kulu hüvitist 75 tunni ulatuses à 15 eurot, kokku 1125 eurot ja 50 eurot sõidukulu hüvitist.

**Kostja** vaidlustab hagi esitatud nõuded, palub jätta hagi rahuldamata ja leiab kokkuvõtlikult, et trappide astmed on mulgustatud või soonilised, mistõttu igasugune vesi voolab kiiresti ära ja astmete kuivus on peaaegu viivitamatult tagatud. Selliste trappide kasutamisega väheneb libastumise oht. Trapid ja astmed olid laitmatus **[lk 6]** tehnilises seisundis ega olnud ka libedad. Talle ei saa ette heita lepinguliste kaitse- ja hoolsuskohustuste rikkumist ega omistada lepinguvälise kahju tekitamist. Tema – ega Viini lennujaam – ei käitunud süüliselt ega õigusvastaselt. Hagejalt oleks võinud oodata – eriti pärast seda, kui ta nägi, et tema abikaasa oleks peaaegu kukkunud – trapi käsipuu kasutamist. Ei saa välistada, et kukkumine juhtus just seetõttu, et ta (hageja) võttis oma poja sülle. Tema (kostja) ei rikkunud ka kõrvalkohustusi. Hagejal oli võimalik trappi ohutult kasutada. Hageja loobus vaatamata arsti ettekirjutusele ja nõustamisele ravi kohesest jätkamisest lähedalasuvas haiglas. Selle asemel sõitis ta tagasi Linzi, kus ta lasi ennast ravida nähtavasti alles 30. mai 2019 hilisõhtul. Ei saa välistada, et hilinenud ravi tõttu muutusid hageja vigastused raskemaks või need alles tekkisid

väidetud intensiivsusega. Hageja rikkus sellega tema suhtes kehtivat kahju vähendamise kohustust.

Esimese astme kohtuna pädev Bezirksgericht Schwechat jättis vaidlustatud **kohtuotsusega** hagi tervikuna rahuldamata. Lähtudes ülal esitatud tuvastatud faktilistest asjaoludest jõudis kohus õiguslikus küsimuses järeldusele, et ABGB § 1295 lõike 1 kohaselt tuleneb õigusvastanus lepingulise või lepinguvälise kohustuse rikkumisest. Lepinguliste kohustuste väljaselgitamine sõltub [lk 7] asjakohasest kokkuleppest. Nii põhikohustuste kui ka kõrvalkohustuste (kaitse, hoolsus, selgitamine) rikkumine on õigusvastane. Õhuveolepingu sõlmimisel tekib lennundusettevõtjal lepinguline kohustus tagada lennureisijate turvalisus. See kõrvalkohustus hõlmab ka ohutut sisenemist lennukisse ja sellest väljumist. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei või õiguskäibe kindlustamise kohustustega aga üle pingutada nii, et sellega kaasneks praktiliselt seaduses sätestamata, süüst sõltumatu vastutus. Õiguskäibe tagamiseks kohustatud isik peab seega tarvitusele võtma meetmed, mis on keskmise õiguskäibes osaleja jaoks mõistlikud. Eriti libisemiskindlate pindade kasutamisega hoolitseti piisavalt selle eest, et ükski õiguskäibes osaleja ei saaks vigastatud. Varikatusega trapi kasutamist ei saa nõuda. Seega ei ole kostja rikkunud õiguskäibe tagamise kohustust. Lisaks nõutakse igalt jalakäijalt, et ta vaataks oma jalge ette. Pärast seda, kui hageja nägi enne oma kukkumist, et tema abikaasa oleks selles kohas peaaegu kukkunud, ei võtnud ta ilmselt tarvitusele ettevaatusabinõusid, et ära hoida enda kukkumist. Temalt oleks võinud eeldada, et ta ootab edasimineku ja kasutab käsipuud. Tal oleks olnud ka võimalik paluda oma abikaasa abi. Käsipuu kasutamata jätmist, kuigi oht oli juba märgatav, tuleb hinnata ülekaaluka omasüüna. [lk 8]

Hageja esitas eelotsusetaotluse esitanud kohtule selle kohtuotsuse peale **apellatsioonkaebuse**, paludes muuta vaidlustatud kohtuotsust nii, et hagi rahuldataks täielikult. Apellatsioonkaebuse esitaja leiab sisuliselt, et kostja vastutus tuleneb juba sellest, et ta ei kasutanud varikatusega trappi. Kostja ei esitanud tema süüd välistavaid tõendeid, mida ta oleks pidanud tegema. Hageja ei pidanud arvestama ka sellega, et trapp on nii libe, et ta võib kukkuda vaatamata eriti ettevaatlikule kõnnile. Seetõttu pole alust sedastada kaassüüd.

Kostja leiab seevastu enda **vastuses appellatsioonkaebusele** sisuliselt, et kostjalt ei saa nõuda varikatusega trapi tagamist. Ta ei rikkunud õiguskäibe tagamise kohustust sellega, et kasutas varikatusega trappi. Õiguskäibe tagamise kohustustega ei või üle pingutada, vaid neid tuleb piirata mõistlikule määrale.

Eelotsusetaotluse teinud kohus otsustab **apellatsioonikohtuna** teise ja viimase astmena hageja nõuete üle.

[menetlusõiguslikud aspektid] [...] [lk 9] [...]

[...]

**Eelotsusetaotluse küsimuste** kohta tuleb esmalt märkida, et nii esimese astme kohus kui ka pooled on selles asjas jätnud märkamata selle, et kostja vastutust tuleb hinnata rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni (Montréal'i konventsioon, edaspidi „MK“) alusel. Konventsiooni kohaldatavus tuleneb sellest, et lennu lähte- ja [lk 10] sihtkoht asuvad erinevate osalisriikide territooriumitel (Kreeka, Austria), nii et esineb rahvusvaheline vedu MK artikli 1 tähenduses.

Montréal'i konventsioon kirjutati Euroopa Ühenduse poolt alla 9. detsembril 1999 ja kiideti tema nimel heaks nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsusega 2001/539/EÜ. See moodustab (seega) liidu õiguskorra lahutamatu osa, mistõttu on Euroopa Kohus pädev vastama selle tõlgendamist puudutavatele eelotsuse küsimustele (Euroopa Kohu 26. veebruari 2015. aasta kohtuotsus C-6/14, ECLI:EU:C:2015:122, punkt 33; [...]).

#### **Esimesest küsimusest:**

MK artikli 17 lõike 1 kohaselt vastutab vedaja 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.

Selle sätte kohaselt vastutab vedaja kuni MK artikli 21 lõikes 1 sätestatud vastutuse piirmäärani – milleni kõnealuse hagi nõuded ei ulatu – mittesüüliselt, kusjuures ta võib keelduda oma vastutusest ainult kaassüü vastuväitega MK artikli 20 alusel.

MK artikli 17 lõikes 1 sätestatud vastutuse eelduseks on „õnnetusega“ põhjustatud kahju inimesele (surm või kehavigastus); õnnetusjuhtum peab olema kahju tekkimise vältimatu eeltingimus (*conditio sine qua non*). Määrav on seejuures konventsiooni sõnastuse kohaselt „õnnetuse“ esinemine. Ei MK ega sellele eelnenud Varssavi konventsioon (edaspidi „VK“) sisalda selle õigusmõiste definitsiooni. Varssavi konventsiooni alusel tehtud [lk 11] kohtupraktika kohaselt on tegemist välisel mõjul tekkinud ootamatu sündmusega, millega kaasneb reisija surm või kehavigastus. Puudutatud isik kannab kahju temale ootamatult [...].

Kõnealusel juhul sai hageja kehavigastuse, kuna ta kukkus väljumisel teadmata põhjusel trapi alumisel kolmandikul, kuigi trapp oli veatus tehnilises seisundis. Küsitav on, kas see juhtum on subsumeeritav mõistena „õnnetus“ MK artikli 17 lõike 1 tähenduses.

Euroopa Kohus selgitab enda 19. detsembri 2019. aasta kohtuotsuses C-532/18 järgmist:

Kuna mõistet „õnnetus“ ei ole Montréal'i konventsioonis määratletud, tuleb konventsiooni sihi ja eesmärgi valguses võtta antud kontekstis aluseks selle mõiste tavatähendus.

Mõiste „õnnetus“ tavatähendus on ettenägematu, tahtmatu, kahjustav sündmus.

See, kui vedaja vastutus seatakse sõltuvaks tingimusest, et kahju peab olema tingitud õhuveole iseloomuliku riski realiseerumisest või et esineb seos „õnnetuse“ ja õhusõiduki käitamise või liikumise vahel, ei ole see kooskõlas ei Montréali konventsiooni artikli 17 lõikes 1 viidatud mõiste „õnnetus“ tavatähendusega ega selle konventsiooniga taotletavate eesmärkidega. Lennuettevõtjate vastutuse piiramine üksnes õhuveole iseloomulikust riskist tingitud õnnetustega [lk 12] ei ole vajalik selleks, et vältida lennuettevõtjatele ülemäärase hüvitamiskohustuse kehtestamist. Nad võivad oma vastutusest nimelt keelduda või seda piirata (punktid 34, 35, 41 ja 42). Kokkuvõttes jõudis Euroopa Kohus selles kohtuotsuses järeldusele, et mõiste „õnnetus“ hõlmab selle sätte (MK artikli 17 lõige 1) tähenduses igat õhusõiduki pardal aset leidnud faktilist asjaolu, mille käigus lennureisijate teenindamisel kasutatav ese on põhjustanud reisijale kehavigastuse, ilma et tuleks tuvastada, kas asjaolu esinemine on tingitud õhuveoga seotud riskiga.

MK artikli 17 lõike 1 eespool kirjeldatud sätte peab seega kehtima ka faktiliste asjaolude puhul, mis – nagu siinkohal – on aset leidnud õhusõidukisse sisenemisel või vastavalt sealt väljumisel.

Kõnealune juhtum erineb siiski selle võrra asjaoludest, mis olid aluseks kohtuotsuse C-532/18 tegemisel, kui võrd kõnealusel juhul ei põhjustanud hageja kukkumist ja seega ka vigastust lennureisija teenindamisel kasutatud ese ja ka muus osas ei esinenud aluseid kostjale vastutuse omistamiseks – eriti trapi seisundi puudusi või hoolsus- ja õiguskäibe tagamise kohustuste rikkumisi.

#### **Teisest küsimusest:**

MK artikkel 20 sätestab, et vedaja vabastatakse kas täielikult või osaliselt vastutusest lennureisija ees, kui ta tõendab, et kahju põhjustas või selle tekkele aitas kaasa kahju hüvitamist nõudva isiku hooletus või muu süüline tegevus või tegevusetus. [lk 13]

Kõnealusel juhul jättis hageja – kuigi ta nägi oma abikaasa „peaaegu kukkumist“ – kinni võtmata olemasolevast käsipuust. Seejärel ei olnud tal enam võimalik vältida kukkumist. Sellega aitas hageja järelikult ise vähemalt kaasa enda kukkumisele. Lähtudes sellest, et trapp oli veatus tehnilises seisundis – kui võrd ei ilmnenud kahjustusi ega puudusi ning see ei olnud ka libe – ja hageja vigastusi ei põhjustanud lennureisija teenindamiseks kasutatud ese, ning seega ei esine (peale selle, et kukkumine leidis aset lennukist väljumisel) kostjale vastutuse omistamise aluseid või vastavalt taanduvad need hageja kaassüü ees, tekib lisaks küsimus, kas hageja kaassüü lükkab kostja – kellele ei saa ette heita hoolsuskohustuse või õiguskäibe tagamise kohustuse rikkumist – igakordse vastutuse MK artikli 17 lõike 1 kohaselt sedavõrd tahaplaanile, et see välistab kostja vastutuse täielikult.

Kuna need küsimused ei ole Euroopa Kohtu praktikas – niivõrd, kui see on teada eelotsusetaotluse esitanud kohtule – veel lõplikult selgitust leidnud, tuleb nimetatud küsimused esitada Euroopa Kohtule eelotsuse saamiseks.



[...]

TÖÖDOKUMENT