



## Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK  
ELEANOR SHARPSTON  
esitatud 20. detsembril 2017<sup>1</sup>

### Kohtuasi C-258/16

**Finnair Oyj**  
*versus*  
**Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia**

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Korkein oikeus (Soome kõrgeim kohus))

Rahvusvaheline õhuvedu – Montréali konventsioon – Artikkel 31 – Vedaja vastutus registreeritud pagasile tekitatud kahju eest – Vedajale esitatava kirjaliku kaebuse vormi- ja sisunõuded – Lennuettevõtja poolt reisija palvel koostatud tõend reisija pagasile tekitatud kahju kohta kindlustusseltsile kahjunõude esitamiseks

1. Käesolev eelotsusetaotlus puudutab seda, kuidas tõlgendada Montréalis 28. mail 1999 alla kirjutatud rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni (edaspidi „Montréali konventsioon“), täpsemalt selle artikli 31 nõudeid, mille kohaselt tuleb kaebused seoses registreeritud pagasiga koostada „kirjalikult“ ja seitsme päeva jooksul alates pagasi kättesaamisest.

2. Eelotsusetaotlus on esitatud kohtuasjas, mille pooled on kindlustusselts (Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia; edaspidi „Fennia“) ja lennuettevõtja (Finnair), seoses kahjuga, mis tekkis esemete kaotsimineku tõttu nimetatud äriühingu korraldatud lennul reisijana viibinud K. Mäkelä-Dermedesiotis'e registreeritud pagasist. K. Mäkelä-Dermedesiotis oli sõlminud Fenniaga niisuguse kahju suhtes kindlustuslepingu ning pärast K. Mäkelä-Dermedesiotisele kahju hüvitamist on Fennia pöördunud tagasinõudeõiguse alusel kohtusse nõudega, et Finnair kahju talle hüvitaks.

### Määrus nr 2027/97

3. Nõukogu määruse (EÜ) nr 2027/97<sup>2</sup> artiklis 1 on sätestatud:

„Käesoleva määrusega rakendatakse Montreali konventsiooni asjakohaseid sätteid, mis käsitlevad reisijate ja nende pagasi õhuvedu, ja kehtestatakse teatavad lisasätted. [...]“.

4. Määruse nr 2027/97 artikli 3 lõikes 1 on sätestatud:

„[Euroopa Liidu] lennuettevõtja vastutuse suhtes, mis on seotud reisijate ja nende pagasiga, kohaldatakse kõiki Montreali konventsiooni asjakohaseid sätteid.“

<sup>1</sup> Algkeel: inglise.

<sup>2</sup> Nõukogu 9. oktoobri 1997. aasta määrus lennuettevõtja vastutuse kohta reisijate ja nende pagasi õhuveol (EÜT 1997, L 285, lk 1; ELT eriväljaanne 07/03, lk 489), muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. mai 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 889/2002 (EÜT 2002, L 140, lk 2; ELT eriväljaanne 07/06, lk 246).

## Montréali konventsioon

5. Montréali konventsioon kiideti tollase Euroopa Ühenduse nimel heaks nõukogu otsusega 2001/539/EÜ.<sup>3</sup>

6. Montréali konventsiooni põhjenduses 3 tunnistavad konventsiooniosalised, et „rahvusvahelisel õhuveol on tähtis tagada tarbijate huvide kaitse ning et selleks tuleb kahju hüvitamise põhimõttest lähtudes maksta õiglast hüvitist“.

7. Seoses sellega on põhjenduses 5 märgitud, et „sobivaim viis huvide õiglase tasakaalu saavutamiseks on riikide koostöö [...] kodifitseerimisel uues konventsioonis“.

8. Artiklis 1 („Kohaldamisala“) on sätestatud, et konventsiooni kohaldatakse „inimeste, pagasi või lasti rahvusvahelisele veole, mida teostatakse õhusõidukiga tasu eest“.

9. Artikli 17 pealkiri on „Reisija surm ja reisija vigastused; pagasile tekitatud kahju“. Selle artikli lõikes 2 on sisuliselt ette nähtud, et vedajal lasub range vastutus registreeritud pagasi suhtes tekkiva kahju eest.

10. Vedajate vastutuse rahalised piirid muu hulgas seoses pagasile tekitatud kahjuga on sätestatud artiklis 22.

11. Artiklis 29 („Nõude alus“) on sätestatud, et pagasi vedamisest tuleneva „kahjunõudehagi“ saab esitada ainult vastavalt konventsioonis kehtestatud tingimustele.

12. Montréali konventsiooni artiklis 31 „Kaebuse õigeaegne esitamine“ on sätestatud:

„1. Kui registreeritud pagasit [...] vastu võtma õigustatud isik on pagasi või lasti kätte saanud ega ole kaebust esitanud, tõendab see *prima facie*, et pagas või last on kohale toimetatud heas seisukorras ning veodokumendi või artikli 3 lõikes 2 ja artikli 4 lõikes 2 käsitletud muul infokandjal säilitatavate andmete kohaselt.[<sup>4</sup>]

2. Kahju korral esitab pagasit [...] vastu võtma õigustatud isik vedajale kaebuse viivitamata pärast kahju avastamist, registreeritud pagasi puhul hiljemalt seitsme päeva jooksul selle kättesaamisest [...]. Pagasi [...] hilineamise korral esitatakse kaebus kahekümne ühe päeva jooksul pagasi [...] kättesaamisest.

3. Kaebus koostatakse kirjalikult ja antakse üle või saadetakse eespool nimetatud tähtaja jooksul.

4. Kui eespool nimetatud tähtaja jooksul kaebust ei esitata, võib vedaja vastu hagi esitada üksnes juhul, kui vedaja on toime pannud pektuse.“

## Faktilised asjaolud, menetlus ja eelotsuse küsimused

13. K. Mäkelä-Dermedesiotis reisis Finnairi lennuga Malagast (Hispaania) Helsingisse. Kui ta 1. novembril 2010 Helsingisse jõudis, avastas ta, et tema registreeritud pagasist on esemeid kadunud.

<sup>3</sup> Nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsus rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni (Montreali konventsioon) sõlmimise kohta Euroopa Ühenduse poolt (EÜT 2001, L 194, lk 38; ELT eriväljaanne 07/05, lk 491).

<sup>4</sup> Artikli 3 lõikes 2 on sätestatud: „Lõikes 1 nimetatud dokumendi väljastamise asemel võib [teatavaid andmeid lähte- ja sihtkoha ning vajaduse korral peatumiskohtade kohta] säilitada ka [veodokumendil]. Kui kasutatakse muud infokandjat, pakub vedaja reisijale võimaluse saada need andmed kirjalikult.“

14. K. Mäkelä-Dermedesiotis teavitas samal päeval telefonitsi Finnairi klienditeenindajat. Ta nimetas kadunud esemed ja teatas esindajale nende väärtuse. Esindaja kandis K. Mäkelä-Dermedesiotise antud info Finnairi elektroonilisse kahjuteabesüsteemi. K. Mäkelä-Dermedesiotis helistas 3. novembril 2010 uuesti Finnairi klienditeenindusse, et saada tõend kahjunõude esitamiseks Fenniaga sõlmitud kindlustuspoliisi alusel. Finnair väljastas talle selle tõendi nõuetekohaselt.

15. Seepeale hüvitas Fennia K. Mäkelä-Dermedesiotisele tekkinud kahju ning pöördus 2. septembril 2011 K. Mäkelä-Dermedesiotise algse nõudega seotud tagasinõudeõiguse alusel Helsingin käräjäoikeusse (Helsingi esimese astme kohus, Soome), nõudes Finnairilt kahju hüvitamist.

16. Finnair ei nõustunud hagiga, väites sisuliselt, et kahjuhüvitusnõue on aegunud, sest K. Mäkelä-Dermedesiotis ei esitanud Montréali konventsiooni artiklis 31 ette nähtud tähtaja jooksul kirjalikku nõuet. Helsingin käräjäoikeus (Helsingi esimese astme kohus, Soome) andis õiguse Finnairile ja jättis 4. septembri 2012. aasta otsusega hagi rahuldamata.

17. Fennia esitas apellatsioonkaebuse Helsingin hovioikeusse (Helsingi teise astme kohus, Soome). Nimetatud kohus analüüsis muu hulgas Finnairi veebisaidil reisijatele avaldatud juhiseid, mis sisaldasid eri viiteid kahjuteate esitamise ja kirjaliku kaebuse tegeliku esitamise kohta. Kahjuteate võis esitada telefoni teel, kirjalik kaebus aga tuli esitada spetsiaalset vormi kasutades seitsme päeva jooksul pärast pagasi kättesaamist. Apellatsiooniastme kohus asus seisukohale, et juhiseid Finnairi veebisaidil „ei saa reisija kui tarbija seisukohalt pidada piisavalt selgeks ja üheselt mõistetavaks“. Kuna juhistes ei olnud mainitud, mis otstarbel tuleb kahjuteade esitada, võis reisija tarbijana põhjendatult arvata, et ka telefoni teel esitatud teatega, mille ettevõtja töötaja jäädvustab, on kirjaliku kaebuse esitamise nõue täidetud. Reisija teatas Finnairile üksikasjalikult kahjust ja sai kirjaliku tõendi, millest nähtus, et kaebus on registreeritud õigel ajal Finnairi infosüsteemis. Kahjuteadet saades ei teatanud Finnair reisijale, et ta peab niisugust teadet enda vastutuse seisukohast ebapiisavaks ja et on vaja esitada veel üks kirjalik teade.

18. Helsingin hovioikeus (Helsingi teise astme kohus, Soome) järeldas, et nendel faktilistel asjaoludel on reisija esitanud vedaja tegevuse peale nõuetekohase kaebuse selleks ette nähtud tähtaja jooksul. Oma 28. veebruari 2014. aasta otsusega tühistas nimetatud kohus Helsingin käräjäoikeuse (Helsingi esimese astme kohus, Soome) otsuse ja kohustas Finnairi Fenniale kahju hüvitama.

19. Finnair kaebas asja edasi Korkein oikeuse (Soome kõrgeim kohus), paludes tühistada Helsingin hovioikeuse (Helsingi teise astme kohus, Soome) otsuse ja jätta jõusse Helsingin käräjäoikeuse (Helsingi esimese astme kohus, Soome) otsus.

20. Korkein oikeus (Soome kõrgeim kohus) otsustas menetluse peatada ja taotleda Euroopa Kohtult eelotsust järgmistes küsimustes:

- „1. Kas Montréali konventsiooni artikli 31 lõiget 4 tuleb tõlgendada nii, et hagi esitamise õiguse säilitamiseks peab kaebus peale selle, et see peab olema esitatud tähtajaks, olema esitatud ka kirjalikult artikli 31 lõike 3 kohaselt ette nähtud tähtaja jooksul?
2. Kui hagi esitamise õiguse säilitamiseks peab olema esitatud ettenähtud tähtajal kirjalik kaebus, siis kas Montréali konventsiooni artikli 31 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et kirjaliku vormi nõude võib täita elektroonilises menetluses ja ka kahju registreerimisega vedaja infosüsteemis?
3. Kas Montréali konventsiooniga on vastuolus tõlgendus, mille kohaselt loetakse kirjaliku vormi nõue täidetuks, kui vedaja esindaja vormistab lennureisija teadmisel kahjuteatise/kaebuse kirjalikult kas paber kandjal või elektrooniliselt vedaja infosüsteemis?
4. Kas Montréali konventsiooni artiklist 31 tuleneb kaebuse suhtes muid sisulisi nõudeid peale selle, et vedajale tuleb tekkinud kahjust teatada?“

21. Oma kirjalikud seisukohad on esitanud Finnair, Itaalia valitsus ja Euroopa Komisjon.
22. Kohtuistungil, mis peeti 23. märtsil 2017, esitasid Finnair, Fennia ja Euroopa Komisjon suulised seisukohad.

## Hinnang

### *Üldised märkused*

23. Montréali konventsiooni sätted on olnud alates 28. juunist 2004 Euroopa Liidu õiguskorra lahutamatu osa ja sellepärast on Euroopa Kohus pädev tegema eelotsuseid selle tõlgendamise kohta.<sup>5</sup>

24. Montréali konventsioonis ei ole määratletud, mida tähendab „koostatakse kirjalikult“ või „kirjalikult“. Niisiis „tuleb neid termineid tõlgendada ühetaoliselt ja autonoomselt, vaatamata selle konventsiooni osalisriikide õigusnormides neile kontseptsioonidele antud erinevatele tähendustele“ ja ühtlasi „tuleb [neid] tõlgendada vastavalt üldise rahvusvahelise õiguse reeglitele, mis liidu suhtes kehtivad“.<sup>6</sup>

25. Sellega seoses on üldise rahvusvahelise õiguse norme kodifitseeriva lepinguõiguse Viini konventsiooni (edaspidi „Viini konventsioon“)<sup>7</sup> artiklis 31 ette nähtud, et lepingut tuleb tõlgendada heas usus, andes lepingus kasutatud mõistetele konteksti arvestades tavatähenduse ning lähtudes lepingu mõttest ja eesmärgist.<sup>8</sup>

26. Viimati nimetatud küsimuses on Montréali konventsiooni põhjendustes 3 ja 5 osutatud, „et rahvusvahelisel õhuveol on tähtis tagada tarbijate huvide kaitse ning et selleks tuleb kahju hüvitamise põhimõttest lähtudes maksta õiglast hüvitist“, ja riikide koostööle uue konventsiooni kaudu kui „sobivaim[ale] viis[ile] huvide õiglase tasakaalu saavutamiseks“.

### *Esimene küsimus*

27. Esimeses küsimuses soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas registreeritud pagasi suhtes kahju tekkimise eest vedaja vastu hagi esitamine on Montréali konventsiooni artikli 31 lõike 4 kohaselt tõkestatud, kui kaebus on küll esitatud artikli 31 lõikes 2 ette nähtud tähtaja jooksul, kuid ei ole tehtud „kirjalikult“ artikli 31 lõike 3 tähenduses.

*Sissejuhatavad märkused: „pagasi kaotsimine“ või „pagasile tekitatud kahju“*

28. Meenutan, et K. Mäkelä-Dermedesiotise algne nõue puudutas tema registreeritud pagasis olnud esemeid, mis olid puudu, kui pagas talle Helsingis kätte toimetati. Nagu komisjon on oma kirjalikes seisukohtades märkinud, tekib sellega seoses küsimus, kas registreeritud pagasisse pakitud esemete kaotsiminekul tekkiv kahju tuleb liigitada „pagasile tekitatud kahjuks“ või „pagasi kaotsiminekuks“.

5 Vt kohtuotsus, 6.5.2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punkt 20 ja seal viidatud kohtupraktika.

6 Vt selle kohta kohtuotsus, 6.5.2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punktid 21 ja 22 (viidatud punktid käsitlevad Montréali konventsiooni artiklis 22 kasutatud termini „kahju“ määratlemist).

7 Alla kirjutatud Viinis 23. mail 1969 (*United Nations Treaty Series*, 1155. kd, lk 331).

8 Vt kohtuotsus, 6.5.2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punkt 23 ja seal viidatud kohtupraktika.

29. Konventsiooni artikli 17 lõikes 2 on sätestatud, et „[v]edaja vastutab registreeritud pagasi hävimise, kaotamineku või kahjustumise tõttu tekkinud kahju eest [teatavatel tingimustel]“. Artikli 31 lõike 2 kohaselt tuleb registreeritud pagasile tekitatud kahju korral esitada vedajale kaebus seitsme päeva jooksul pagasi kättesaamisest. Kaotsi läinud pagasi suhtes aga ei ole artiklis 31 konkreetset tähtaega ette nähtud.<sup>9</sup>

30. Minu arvates on parem kirjeldada registreeritud pagasist esemete kaotaminekut kui „pagasile tekitatud kahju“. Selles suhtes peab eristav kriteerium seisnema selles, kas reisija sai registreeritud pagasi kätte (ehkki vahest mitte eeskujulikus seisukorras) või jäi pagas üldse kätte saamata.

31. Montréali konventsiooni artikli 31 lõikes 1 on ette nähtud, et kui registreeritud pagasit vastu võtma õigustatud isik on pagasi kätte saanud ega ole kaebust esitanud, tõendab see *prima facie*, et pagas on kohale toimetatud heas seisukorras. Pagasi kättesaamisel on reisijal võimalus kindlaks teha, kas pagas on heas seisukorras või mitte, sealhulgas, kas pagas on puutumata. Kui on tekkinud kahju, peab reisija oma õiguste säilitamiseks esitama ettenähtud tähtaja jooksul nõutavas vormis kaebuse. Kui vedaja on registreeritud pagasi üle andnud, ei ole see enam tema käsutuses ja tal on piiratud võimalused kontrollida, kas hiljem väidetav kahju tekkis siis, kui pagas oli vedaja hoole all, või tegelikult pärast kohaletoimetamist. Need küsimused on olulised seda enam, kui registreeritud pagasist väidetakse esemeid puudu olevat. Sellepärast on mõistlik nõuda, et reisija teataks pagasile tekitatud mis tahes kahjust lühikese aja jooksul pärast pagasi kohaletoimetamist. Samamoodi on kaebus registreeritud pagasile või selle sisule tekitatud kahju kohta tõenäoliselt keerulisema sisuga kui lihtsalt väide „mu kott on kadunud“. Sellepärast on mõistlik tõhusa ja sujuva käitlemise huvides nõuda, et niisugune kaebus oleks *kirjalikult jäädvustatud*.

32. Neid küsimusi ei teki, kui registreeritud pagas kaotsi läheb. Vedaja võttis registreeritud pagasi oma hoole alla. Pagas läks kaotsi vedaja hoole all olles. Seega ei ole samasugust vajadust kehtestada vormilisi nõudeid teatamise tähtaja suhtes või ette näha teate vormi. Samuti näib mulle, et niivõrd, kui reisija ei võta *kaotsi läinud* pagasit artikli 31 lõike 1 tähenduses vastu (milles seisnebki kogu reisija probleem!), ei saa olukord, kus registreeritud pagas on kaotsi läinud ja seda ei ole reisijale kätte toimetatud, tingida ühegi artikli 31 sätte kohaldamist.

33. Sellepärast liigitaksin selle, kui reisija saab kätte pagasi, kust on esemeid puudu, „kahjustunud“ pagasi kättesaamiseks, mitte „pagasi kaotaminekuks“. Järelikult on artikli 31 nõuded kohaldatavad.

*Kas teade peab, et kehtida, olema esitatud kirjalikult seitsme päeva jooksul?*

34. Artikli 31 lõikes 4, mis tõkestab vedaja vastu esitatavad hagid, kui kaebust ei esitata ettenähtud tähtaja jooksul, ei ole sõnaselget viidet sellele, et nõue „koostatakse kirjalikult“. See nõue on sõnaselgelt ette nähtud ainult artikli 31 lõikes 3. Sellest tekib küsimus, millised tagajärjed on õigel ajal esitatud kaebusel, mille vorm ei vasta kirjalikkuse nõudele.

35. Võib väita, et kui kaebus on esitatud suuliselt, on vedaja teate saanud, ja et kirjalikkuse nõue on pelgalt tõendusnõue. Minu arvates aga ei toeta artikli 31 sõnasõnaline käsitlus seda tõlgendust. Artikli 31 lõikes 3 on sätestatud, et „[k]aebus koostatakse kirjalikult“ ja antakse üle või saadetakse ettenähtud tähtaja jooksul. See üldreegel viitab sellele, et kaebus, mis ei ole esitatud kirjalikult, oleks Montréali konventsiooni tähenduses puudulik. Loogiline tagajärg näib olevat see, et nõudeõiguse säilitamiseks tuleb kaebus esitada mitte üksnes ettenähtud tähtajal, vaid ka (selle tähtaja jooksul) „kirjalikult“.

<sup>9</sup> Artikli 17 lõikes 3 on lihtsalt sätestatud, et kui vedaja tunnistab registreeritud pagasi kaotaminekut või kui registreeritud pagas ei ole jõudnud kohale 21 päeva jooksul alates määratud saabumistähtpäevast, võib reisija kasutada vedaja suhtes õigusi, mis on talle ette nähtud veolepingus, ilma et kaebuse esitamise suhtes oleks ette nähtud piiranguid seoses tähtaja või vormiga, v.a artiklis 35 ette nähtud nõudeõiguse aegumine, mille kohaselt õigus nõuda kahju hüvitamist lõpeb, kui hagi ei ole esitatud kahe aasta jooksul.

36. Sellepärast teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata esimesele küsimusele nii, et vedaja vastu ei saa esitada Montréali konventsiooni alusel hagi registreeritud pagasi kahjustumise eest, kui kaebus on esitatud artikli 31 lõikes 2 ette nähtud tähtajal, kuid ei ole tehtud „kirjalikult“ sama artikli 31 lõike 3 tähenduses.

### ***Teine küsimus***

37. Teises küsimuses soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas Montréali konventsiooni artikli 31 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et kirjalikkuse nõude võib täita elektroonilises menetluses, nagu on nõude registreerimine vedaja infosüsteemis.

38. Kuigi see küsimus näib olevat selle kohta, kas jäädvustamine elektroonilisele andmekandjale kvalifitseerub „kirjalikuks koostamiseks“, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus siin sisuliselt teada, kas Montréali konventsiooni tuleb tõlgendada nii, et selle artikli 31 lõike 3 alusel kujutavad endast õiguspäraseid nõudeid üksnes paberandjale (mis oli Montréali konventsiooni koostamise ajal eelduspärane kirjaliku kommunikatsiooni kandja) kirja pandud dokumendid. Kui konventsiooni ei tule tõlgendada nii kitsalt, siis mis liiki andmekandjatel võib kaebus esitatud olla, et seda saaks pidada „kirjalikuks“?

39. Kasulik on kõigepealt meenutada, mis on „kirjalik“ ja mis eesmärgi teenib nõue, et teade peab olema esitatud „kirjalikult“.

40. Kirjapanek on olnud inimkonna ajaloo osa tunduvalt kauem kui lendamine. Kirjalikke tekste on loodud arvukatele eri kandjatele alates savitahvlitest, pärgamendist, paberist ja papüürusest kuni ruunikivide ning marmor- ja graniittahvliteni – ning viimasel ajal ka elektrooniliste andmekandjateni. Kõik need tekstid näivad olevat „kirjalikud“ sellele sõnale omistatud tavapärase tähenduses.

41. Nendes näidetes tähistab sõna „kirjalik“ teksti lõpetatust, kui see kirja pannakse ja tulevasteks aegadeks jäädvustatakse. See *ei tähista* teksti kirjutamiseks saadud inspiratsiooni ega teksti koostaja isikut. Nii on äärmiselt ebatõenäoline, et Egiptuses Memphises aastal 196 eKr kuningas Ptolemaios V nimel välja antud dekreedid *koostaja* oli seesama isik, kes selle teksti kolm paralleelversiooni (hieroglüüfikirjas, demootilises kirjas ja vanakreeka kirjas) tegelikult granodioriidist teeli raius – see aga ei kõiguta järeldust, et selle tulemuseks olev tekst Rosetta kivil on „kirjalik“.

42. Kaalutledes, mis eristab kirjalikku sõnumit suuliselt edasiantavast, meenuvad eeskätt kirjaliku vormi püsivus ja loetavus. Kirjalikke avaldusi saab üldiselt arhiveerida ja uuesti lugeda ning neid saab ka eri viisidel tõestada, et tõendada (muu hulgas) nende päritolu, sisu ehtsust ja täpset kättetoimetamise aega.

43. Suulisi avaldusi saab küll meenutada asjaosaliste mälestuste kaudu, kuid tõenditena sobivad need palju vähem ning sageli tekib lahkarvamusi küsimuses, mida ja millal täpselt öeldi või väideti.

44. Nõue, mille järgi on piisavalt „kirjalik“ ainult paberandjale jäädvustatud tekst, ei vasta sõna „kirjalik“ tavapärasele tähendusele. Niivõrd, kui see välistab kaubanduses, tööstuses ja äris iga päev kasutatavaid sidevorme (nagu faks ja viimasel ajal e-post), näib see tõesti arhailise tõlgendusena. Samuti ei oleks see mõistlik tänapäevase lennutranspordi kontekstis ega seoses sellega, kuidas lennuettevõtjad klientidega suhtlevad. On üldteada, et lennuettevõtjad kasutavad klientidega suheldes laialdaselt elektroonilist suhtlust, mille hulka kuuluvad internetis piletite ostmine, internetis lennule registreerumine, elektroonilised pardakaardid ja internetis avaldatav teave seoses nõudemenetlustega. Mõiste „kirjalikult“ kitsas tõlgendamine näib seega olevat vastuolus Montréali konventsiooni eesmärgiga „tagada tarbijate huvide kaitse“ (nagu seda on väljendatud konventsiooni põhjenduses 3).

Kokkuvõttes ei leia ma Montréali konventsioonist sõnaselget nõuet, et kirjalik kaebus tuleb esitada paber kandjal, ega näe veenvat põhjust, miks jäädvustamine elektroonilisele andmekandjale ei peaks kvalifitseeruma „kirjalikuks“ kaebuseks, niikaua kui niisugune kirjalik vorm vastab selle nõude põhjuseks olnud eesmärkidele.

45. On tõsi, et nõuetest teatamist käsitlevatesse Montréali konventsiooni sätetesse tuleb sisse tõlgendada üksikasju seoses praktilise teostatavusega ja ühes või teises vormis üldine nõue, et pooled peavad tegutsema heas usus. Kui vedajad peavad reisijate kaebused kiiresti lahendama, võivad teatavad kaebustest kirjaliku teatamise vormid (näiteks kivi- või savitahvlil) olla teistest vähem otstarbekad.<sup>10</sup> Seevastu kaebust, mis sisuliselt vastab kirjaliku vormi nõude eesmärkidele, ei tule jätta arvestamata pelgalt paber kandja puudumise tõttu. Nii tuleb mõiste „kirjalikult“ tõlgendamisel minu arvates mõistlikult arvesse võtta selle nõude eesmärki, praktilist teostatavust ja keelendi tavapärasest tähendusest asjassepuutuvate faktiliste asjaolude tekkimise ajal. Seejuures ei saa absurdini minemata eirata seda, kuidas ettevõtjad harilikult oma klientidega äri ajavad.

46. Tänapäeval on paljudes majandussektorites tavapärase skaneerida ja säilitada dokumente üksnes elektrooniliselt, printides neid paberile välja vaid konkreetse vajaduse korral.

47. Finnair ei ole väitnud, et „kirjutamine“ tema infosüsteemi kõvaketastele ei täida püsivuse ja loetavusega seotud eesmarke sama piisavalt kui kirjutamine paber kandjale. Paber kandjale kirjutamine on hävimisvõimaluste poolest võrreldav korralikult varundatud arvutisüsteemiga ning võib väita, et paber kandjale kirjutatu võib valesse kohta sattuda või kaotsi minna tõenäolisemalt kui elektrooniline fail, mida on võimalik asjaomaselt elektrooniliselt kandjalt otsida. Samuti ei ole väidetud, et registreeritud pagasi kahjustumisest vedajale teatamise ning võimalike hilisemate muudatuste või lisanduste dokumenteerimise seisukohast on elektrooniline dokumentatsioon halvem kui dokumentatsioon paber kandjal.

48. Olen seisukohal, et kui vajalik teave registreeritud pagasile tekitatud kahju kohta on kirjutatud vedaja valduses ja käsutuses olevale püsivale andmekandjale, kust seda on võimalik lugeda, peab sellest piisama, et lugeda nõue Montréali konventsiooni tähenduses „kirjalikult“ koostatuks. Selles suhtes ei tohiks olla oluline, kas kaebust hoitakse paber kandjal ning seda saab uuesti lugeda füüsilisse arhiivi minnes, sahtlit avades ja pabereksemplari välja võttes – või hoitakse seda kõvakettal ning lugemiseks on vaja avada asjakohane fail ja see arvutiekraanile kuvada (või paber kandjale välja printida).

49. Käesoleval juhul koostas Finnair füüsilise, paber kandjale välja prinditud tõendi nõude kohta ja andis selle reisijale, kes kasutas seda nõude esitamisel kindlustusseltsile. Minu analüüsi kohaselt ei ole selleks, et nõue oleks koostatud kirjalikult, vaja seda dokumenti esitada. Teave, mille K. Mäkelä-Dermedesiotis telefoni teel Finnairi klienditeenindajale andis, muutus kirjalikuks siis, kui teenindaja sisestas selle teabe Finnairi infosüsteemi. Siiski toonitab see, et sama või mõni teine Finnairi klienditeenindaja võis väljastada väljaprintimise teel pabertõendi, mis võis tõendada (ja tõendaski) reisija nõuet kindlustusseltsi vastu, seda, et kogu vajalik teave selle nõude kohta oli Finnairil kirjalikult olemas.

50. Sellest lähtudes teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata teisele küsimusele, et Montréali konventsiooni artikli 31 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et kirjalikkuse nõue võib olla täidetud elektroonilises menetluses, sealhulgas reisija nõude registreerimisega vedaja elektroonilises infosüsteemis.

<sup>10</sup> Inglise *common law* kursuse tudengeid on juba pikka aega lõbustanud (väljamõeldud) lugu Albert Haddock'ist, kes arveldas oma maksukohustuse maksuametiga nii, et kirjutas võlgnetava summa kohta tšeki lehma seljale („Kohtuasi Board of Inland Revenue vs. Haddock: vabalt kaubeldava lehma juhtum“). Esmalt avaldati see satiirajakirjas *Punch* osana autori sarjast „Misleading Cases in the Common Law“, hiljem aga omandas see peaaegu legendaarse kuulsuse sama teravmeelsete paroodiate kogumikus Herbert, A.P., „*Uncommon Law*“, Methuen, 1935 – või kui seda ei õnnestu kätte saada, siis [https://en.wikipedia.org/wiki/Board\\_of\\_Inland\\_Revenue\\_v\\_Haddock](https://en.wikipedia.org/wiki/Board_of_Inland_Revenue_v_Haddock)

### Kolmas küsimus

51. Kolmandas küsimuses soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas Montréali konventsiooni artikli 31 nõuded on täidetud, kui vedaja klienditeeninduse esindaja jäädvustab kaebuse kirjalikult reisija nimel, olenemata sellest, kas ta teeb seda paber kandjal või vedaja infosüsteemis.

52. On väljaspool vaidlust, et Finnairi klienditeenindaja jäädvustas K. Mäkelä-Dermedesiotise antud teabe Finnairi infosüsteemis. Seega oli reisija nii teabe *allikas* kui ka kaebuse *sisu koostaja*. Seejärel väljastas ja saatis Finnair K. Mäkelä-Dermedesiotisele tõendi. Ei ole selge, kas Finnair säilitas oma dokumentide hulgas selle tõendi paberkoopia.

53. Kui eelotsusetaotluse esitanud kohtu teine küsimus puudutas seda, mida tähendab „kirjalikult“, käsitleb tema kolmas küsimus seda, kas reisija peab ise koostama kaebuse kirjalikult või piisab sellest, et kaebus koostatakse kirjalikult tema algatusel ja juhendusel.

54. Montréali konventsiooni artikkel 31 *ei ole* sõnastatud nii, et kaebus „koostatakse kirjalikult *reisija poolt*“. Artikli 31 lõikes 2 on ette nähtud, et „[k]ahju korral esitab pagasit [...] vastu võtma õigustatud isik vedajale kaebuse [teatava range tähtaja jooksul]“ ning sama artikli 31 lõige 3 piirdub nõudega, et „[k]aebus koostatakse kirjalikult ja antakse üle või saadetakse eespool nimetatud tähtaja jooksul“.<sup>11</sup> Olen nõus, et prantsuskeelne tekst, milles on järgitud harilikke prantsuse õigustekstiloomede reegleid (milles kaldutakse kasutama pigem nimi- kui tegusõnu) ja kasutatud artikli 31 lõigetes 2 ja 3 sõna *protestation* („protest“), on lähemal mõistaandmisele, et reisija ise peab kirjalikult *looma* kaebuse („protesti“), mis seejärel antakse üle või saadetakse („remise ou expédiée“) vedajale. Inglisekeelne tekst aga on tegusõnade kasutamise kaudu paindlikum. Artikli 31 lõikes 2 kasutatud tegusõna fraas „must complain“ (eestikeelses tõlkes: „esitab [...] kaebuse“) näitab pelgalt seda, et kaebus peab *olema pärit* „pagasit või lasti vastu võtma õigustatud isik[ult]“ (selle tegusõna fraasiga seotud nimisõna fraas). Artikli 31 lõikes 3 kasutatud tegusõna fraasi „be made“ (eestikeelses tõlkes „koostatakse“) alus on reisija kaebus. See ei vii automaatselt järeldusele, et kaebuse peab olema kirjalikult koostanud reisija ise. Pigem on seal kirjeldatud, mis peab kaebuse esitamise lõpuks olema olema (nimelt kirjalik kaebus), et kaebus oleks kehtiv.

55. Montréali konventsiooni eri keeleversioonid on võrdselt autentset.<sup>12</sup> Viini konventsiooni artikli 31 kohaselt tuleb Montréali konventsiooni artiklit 31 „tõlgenda[da] heas usus, andes [konventsioonis] kasutatud mõistetele konteksti arvestades tavatähenduse ning lähtudes [konventsiooni] mõttest ja eesmärgist“. Mulle näib, et tegelik sõnastus jätab ruumi uurida, kas *reisijalt pärit* kaebust, mille on kirja pannud keegi teine, võib pidada nõuetekohaseks, kui selline tõlgendus vastab 21. sajandi oludes paremini Montréali konventsiooni esemele ja eesmärgile.

56. Täheldan siinkohal samuti, et konventsioonis ei ole ette nähtud, et kaebusel peab olema allkiri, ega nõutud tähtitud posti (või mõne muu kättetoimetamise erivormi) kasutamist kaebuse päritolu tõendamiseks. Konventsioon ei kohusta üldse kaebust postitama: artikli 31 lõikes 3 on vaid ette nähtud, et kaebus „antakse üle või saadetakse“. Samuti ei ole konventsioonis reguleeritud, kuidas tõendada nõude sisu ja ajastust, kui poolte vahel tekib nendes küsimustes hiljem lahkarvamus (või hoopis lahkarvamus küsimuses, kas kaebus on üldse esitatud). Kõik see on jäetud lepinguosaliste menetlusnormide reguleerida. Kaebuse otstarve on lihtsalt esitada vedajale reisija nõue. Sellel ei näi olevat muud õiguslikku tagajärge.

<sup>11</sup> Prantsuskeelne tekst on järgmine: „En cas d’avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l’avarie [...]“ (artikli 31 lõige 2) ja „Toute protestation doit être faite par réserve écrite et remise ou expédiée dans le délai prévu pour cette protestation“ (artikli 31 lõige 3). Kuna hispaania keele grammatiline struktuur on selles aspektis samasugune nagu prantsuse keeles, ei ole üllatav, et hispaania keeles on kasutatud artikli 31 lõigetes 2 ja 3 sama nimisõna (*una protesta*) (vastavalt „[...] el destinatario deberá presentar una protesta [...]“ ja „Toda protesta deberá hacerse por escrito y darse o expedirse dentro de los plazos mencionados“).

<sup>12</sup> Konventsioon on koostatud „araabia, hiina, hispaania, inglise, prantsuse ja vene keeles; kõik tekstid on võrdselt autentset“.



57. Seega ei ole Montréali konventsiooni tegelikus sõnastuses konkreetset takistust, mis keelaks reisijal kasutada kellegi teise abi, et *kaebus, mida reisija soovib esitada*, kirjalikult vormistada.

58. Alustagem kahest selgest kujundlikust näitest.

59. Reisija A on ärimees. Oma registreeritud pagasit ärireisi järel lahti pakkides avastab ta endale ebameeldivaks üllatuseks, et sellesse on sisse murtud ja mitu eset on kadunud. Järgmisel päeval kutsub ta oma sekretäri enda kabinetti ja dikteerib talle lühikese kirja, mis sisaldab vajalikku teavet. Sekretär prindib selle kirja välja. A kirjutab väljaprintitud kirja alla oma nimetähed (loetamatult) ja palub sekretäril see ära saata. Sekretär skaneerib väljatrükitud kirja ja saadab selle e-posti teel lennuettevõtjale.

60. Reisija B lendab kaugesse sihtkohta kahepäevasele matkapuhkusele. Ta jõuab pärale hilja öösel ja registreeritud seljakotti kätte saades märkab ta, et see on kahjustada saanud. Infoleti taga ei ole kedagi ja B peab peagi järgmise transpordivahendiga edasi sõitma. Ta näeb suurt plakatit, kuhu on rahvusvahelises inglise keeles kirjutatud: „Probleem pagasiga? Helistage [telefoninumber]“. Ta kirjutab numbri endale välja ning helistab järgmisel hommikul (ikka veel levis olles) mobiiltelefonilt lennujaama maapealsele personalile, et oma kaebus esitada. Klienditeenindaja sisestab teabe lennuettevõtja elektroonilisse andmebaasi ja saadab B mobiiltelefonile manusega tekstisõnumi, samuti kopia tema e-posti aadressile.

61. Reisija A kaebuse on elektrooniliselt vormistanud tema otsesel juhendamisel tegutsenud isik, seejärel on kaebus välja printitud ja siis uuesti elektroonilisse vormi konverteeritud ja ära saadetud. Kas see muudab kaebuse kehtetuks? Kas peaks olema mingit erinevust selles, kui ärimees kirjutab kirjale nimetähtede asemel täisallkirja (või ei kirjuta üldse alla) või kui sekretär saadab kaebuse tähtitud postiga?

62. Reisija B sattus olukorda, kus tal oli praktiliselt võimatu kaebust ise kirjalikult vormistada ja seitsme päeva jooksul alates kahjustatud seljakoti kättesaamisest lennuettevõtjale saata. Lennuettevõtjad lahendavad kaotsi läinud pagasiga seotud probleeme lennujaamades, kus nad ise füüsiliselt esindatud ei ole, sageli maapealse personali abiga. Reisija B lennu saabudes ei olnud maapealne personal kohal, kuid oli telefoninumber. Reisija B kasutas talle pakutud võimalust esitada kaebus õigel ajal maapealsele personalile, et selle saaks vedajale edasi saata.

63. Mõlemas minu toodud näites on kaebus selgesti pärit reisijalt. *See on reisija kaebus*. Lihtsalt keegi teine on selle kirjalikult vormistanud. Selle tulemusel on kaebuse sisu nüüd selgelt kirjalikult jäädvustatud. Minu arvates vastab see Montréali konventsiooni esemele ja eesmärgile. Formaalsemat väljendudes: Montréali konventsiooni artikli 31 lõike 3 mõistes peaks piisama sellest, et kaebus on kirja pandud *reisija nimel* või *reisija juhendamisel*, nii et on selge, et selles olev teave tuleb reisijalt ning sisestatud kaebus vastab tegelikkuses reisija nõudele.

64. Ma ei näe põhjust, miks ei peaks vedaja esindaja saama nõuet reisija nimel kirjalikult jäädvustada. Firmad, sealhulgas lennuettevõtjad, osutavad tavapäraselt klientidele teenuseid – vahel konkreetse toiminguga suhtes makstud tasu eest, kuid sageli ka seoses muude teenuste osutamisega või kaupade kohaletoimetamisega, mille eest klient on maksnud. Niisugune abi ei sisalda sugugi harva klientide abistamist seoses kaebustega.<sup>13</sup>

<sup>13</sup> Vt nt kirjeldus, mis leidub Ameerika Ühendriikide tööministeeriumi tööstatistika büroo (Bureau of Labor Statistics, U.S. Department of Labor) väljaandes *Occupational Outlook Handbook, Customer Service Representatives*, veebis aadressil <https://www.bls.gov/ooh/office-and-administrative-support/customer-service-representatives.htm> (külastatud 30. oktoobril 2017). Osas „What Customer Representatives Do“ (eesti keeles: „Mida klienditeenindajad teevad“) on selles käsiraamatus märgitud: „Klienditeenindajad suhtlevad klientidega, et *menetleda kaebusi*, töödelda tellimusi ja anda teavet organisatsiooni toodete ja teenuste kohta“ (kohtujuristi kursiiv).

65. Reisija võib õigustatult oodata, et vedaja klienditeenindaja tegutseb heas usus ja sisestab kaebuse kirjalikult vedaja kaebuste menetlemise infosüsteemi – seda enam, kui vedaja klienditeenindus väljastab arvutisüsteemi sisestamise kinnituseks tõendi.

66. Käesoleva juhtumi faktilised asjaolud ei ole ebatavalised. Reisija helistab ettenähtud tähtaja jooksul vedaja klienditeenindusse *telefoninumbri*, mille vedaja on selleks tarbeks määranud, ja teatab nõudest seoses kahjustatud pagasiga. Vedaja klienditeeninduse esindaja kirjutab reisija nimel üles ja töötleb reisija antud info (tänapäeval harilikult elektrooniliselt). Kõik vedaja huvide kaitseks vajalikud andmed on olemas. Vaevalt on tõenäoline, et vedaja enda esindaja, kes reisija antud teabe jäädvustab, nõuet kliendi kasuks liialdab. Arvan, et tüüpiline tarbijana reisiv reisija ei eelda, et ta peab täitma (mõttetuna näiva) ülesande esitada kirjalikult täpselt seesama teave, mille vedaja klienditeeninduse esindaja on äsja vedaja infosüsteemi sisestanud, ja saata see ise vedajale

67. Kuigi selle kui faktiküsimuse üle saab ainsana otsustada liikmesriigi kohus, näib mulle, et Montréali konventsiooni artiklile 31 vastav nõuetekohane kirjalik nõue on niisugustel ajaoludel olemas.

68. Lõpuks tõden, et Montréali konventsiooni artikli 31 teleoloogiline tõlgendus vastab selle konventsiooni põhjenduses 3 osutatud eesmärgile kaitsta tarbijaid ning tarbijasõbralikule lähenemisviisile, mida rakendas Euroopa Kohus, kui ta tõlgendas määruse nr 261/2004 (lennureisijate määrus) kohaselt reisijate õigust saada lennuettevõtjalt hüvitist.<sup>14</sup>

69. Sellepärast teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata kolmandale küsimusele nii, et Montréali konventsiooni artikli 31 nõuded on täidetud, kui vedaja klienditeeninduse esindaja kaebuse reisija nimel kirjalikult jäädvustab, olenemata sellest, kas ta teeb seda paberil või vedaja infosüsteemis elektrooniliselt.

#### **Neljas küsimus**

70. Neljandas küsimuses soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas Montréali konventsiooni artiklist 31 tuleneb kaebuse suhtes muid sisulisi nõudeid peale selle, et vedajale tuleb tekkinud kahjust teatada.

71. Piisab märkimisest, et Montréali konventsiooni artikkel 31 käsitleb (nagu pealkirjastki näha) ainult seda, mis kujutab endast „[k]aebuse õigeaeg[set] esitami[st]“. Seega puudutab see ainult eeltingimusi, mis peavad olema täidetud, et tekiks nõudeõigus vedaja vastu (nimelt tuleb kaebus esitada õigel ajal ja kirjalikult). Kui need tingimused *ei ole* täidetud – välja arvatud juhul, kui vedaja on pannud toime pettuse –, nõudeõigus puudub (artikli 31 lõige 4). Kui need tingimused on täidetud, on vedaja vastu esitatav hagi vastuvõetav. Kui vedaja nõude vaidlustab, oleneb see, kas hagi on edaspidi edukas või mitte, kohaldatavate menetlus- ja tõendamismõnede järgimisest ning asja menetlevale kohtule esitatud tõenditest. Ent ühtegi nimetatud küsimust Montréali konventsiooni artikkel 31 ei käsitle.

72. Sellepärast tuleb neljandale eelotsuse küsimusele minu arvates vastata nii, et Montréali konventsiooni artiklist 31 ei tulene kaebuse vastuvõetavuse suhtes muid sisulisi nõudeid peale selle, et vedajat tuleb teavitada selles artiklis ette nähtud tähtaja jooksul ja vormis.

<sup>14</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrus, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91 (ELT 2004, L 46, lk 1; ELT eriväljaanne 07/08, lk 10). Vt eeskätt kohtuotsused, 19.11.2009, Sturgeon jt, C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, ja 23.10.2012, Nelson jt, C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657.

## Ettepanek

73. Kõikidel nendel kaalutlustel teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Korkein oikeuse (Soome kõrgeim kohus) eelotsuse küsimustele järgmiselt:

1. Vedaja vastu ei saa esitada Montréalis 28. mail 1999 alla kirjutatud rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni alusel hagi registreeritud pagasi kahjustumise eest, kui kaebus on esitatud artikli 31 lõikes 2 ette nähtud tähtajal, kuid ei ole tehtud „kirjalikult“ sama artikli 31 lõike 3 tähenduses.
2. Montréali konventsiooni artikli 31 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et kirjalikkuse nõue võib olla täidetud elektroonilises menetluses, sealhulgas reisija nõude registreerimisega vedaja infosüsteemis.
3. Montréali konventsiooni artikli 31 nõuded on täidetud, kui vedaja klienditeeninduse esindaja kaebuse reisija nimel kirjalikult jäädvustab, olenemata sellest, kas ta teeb seda paberil või vedaja infosüsteemis elektrooniliselt.
4. Montréali konventsiooni artiklist 31 ei tulene kaebuse vastuvõetavuse suhtes muid sisulisi nõudeid peale selle, et vedajat tuleb teavitada selles artiklis ette nähtud tähtaja jooksul ja vormis.