



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (neljas koda)

19. detsember 2019*

Eelotsusetaotlus – Lennutransport – Montréali konventsioon – Artikli 17 lõige 1 – Lennuettevõtja vastutus õnnetusjuhtumi puhul – Mõiste „õnnetus“ – Õhus olev lennuk – Istme küljes olevale klapplauale asetatud kohvitopsi ümberminek – Reisijale tekitatud kehavigastused

Kohtuasjas C-532/18,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Oberster Gerichtshofi (Austria kõrgeim kohus) 26. juuni 2018. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 14. augustil 2018, menetluses

GN, kelle seaduslik esindaja on HM,

versus

ZU, Niki Luftfahrt GmbH likvideerija,

EUROOPA KOHUS (neljas koda),

koosseisus: koja president M. Vilaras, kohtunikud S. Rodin, D. Šváby, K. Jürimäe ja N. Piçarra (ettekandja),

kohtujurist: H. Saugmandsgaard Øe,

kohtusekretär: ametnik M. Krausenböck,

arvestades kirjalikku menetlust ja 19. juuni 2019. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- GN, esindajad: seaduslik esindaja HM ja *Rechtsanwalt* G. Rößler,
- ZU, esindaja: Niki Luftfahrt GmbH likvideerija, *Rechtsanwältin* U. Reisch,
- Prantsuse valitsus, esindajad: A.-L. Desjonquères ja I. Cohen,
- Poola valitsus, esindaja: B. Majczyna,
- Euroopa Komisjon, esindajad: G. Braun ja N. Yerrell,

olles 26. septembri 2019. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

* Kohtumenetluse keel: saksa.

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus käsitleb küsimust, kuidas tõlgendada rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni, mis sõlmiti Montréalis 28. mail 1999, kirjutati Euroopa Ühenduse poolt alla 9. detsembril 1999 ja kiideti tema nimel heaks nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsusega 2001/539/EÜ (EÜT 2001, L 194, lk 38; ELT eriväljaanne 07/05, lk 491) (edaspidi „Montréali konventsioon“), mis jõustus Euroopa Liidu suhtes 28. juunil 2004, artikli 17 lõiget 1.
- 2 Taotlus on esitatud GNi, kelle seaduslik esindaja on tema isa HM, ja lennuettevõtja Niki Luftfahrt GmbH likvideerija ZU vahelises vaidluses GNi nõude üle hüvitada selle lennuettevõtja teostatud lennu käigus saadud põletushaavade tõttu tekkinud kahju.

Õiguslik raamistik

Rahvusvaheline õigus

- 3 Montréali konventsiooni preambuli kolmandas lõigus osalisriigid „tunnista[vad], et rahvusvahelisel õhuveol on tähtis tagada tarbijate huvide kaitse ning et selleks tuleb kahju hüvitamise põhimõttest lähtudes maksta õiglast hüvitist“.
- 4 Preambuli viiendas lõigus on märgitud:

„[...] sobivaim viis huvide õiglase tasakaalu saavutamiseks on riikide koostöö rahvusvahelise õhuveo nõuete edasisel ühtlustamisel ja kodifitseerimisel uues konventsioonis“.
- 5 Montréali konventsiooni artikli 17 lõikes 1 on sätestatud:

„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.“
- 6 Montréali konventsiooni artikkel 20 on sõnastatud järgmiselt:

„Kui vedaja tõendab, et kahju põhjustas või selle tekkele aitas kaasa kahju hüvitamist nõudva isiku hooletus või muu süüline tegevus või tegevusetus või sellise isiku hooletus või muu süüline tegevus või tegevusetus, kellelt kahju hüvitamist nõudev isik on saanud oma õigused, vabastatakse vedaja kas täielikult või osaliselt vastutusest nõude esitaja ees selles ulatuses, milles hooletus või süüline tegevus või tegevusetus põhjustas kahju või aitas kaasa selle tekkimisele. Kui reisija surma või vigastuse tõttu nõuab hüvitist isik, kes ei ole reisija, vabastatakse vedaja samuti täielikult või osaliselt vastutusest selles ulatuses, milles ta tõendab, et kahju põhjustas või sellele aitas kaasa reisija hooletus või muu süüline tegevus või tegevusetus. Käesolevat artiklit kohaldatakse artikli 21 lõike 1 suhtes ja konventsiooni teiste vastutust käsitlevate sätete suhtes.“
- 7 Montréali konventsiooni artiklis 21 on ette nähtud:

„1. Kui artikli 17 lõikes 1 käsitletud kahju ei ületa 100 000 Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühikut (SDR, *Special Drawing Right*) reisija kohta, ei saa vedaja keelduda vastutusest ega piirata oma vastutust.“

2. Vedaja ei vastuta artikli 17 lõikes 1 käsitletud kahju eest osas, mis ületab 100 000 Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühikut (SDR) reisija kohta, kui vedaja tõendab, et kahju:

- a) ei tekkinud vedaja või tema teenistuja või esindaja hooletuse ega muu süülise tegevuse või tegevusetuse tõttu; või
- b) tekkis ainuüksi kolmanda isiku hooletuse või muu süülise tegevuse või tegevusetuse tõttu.“

8 Montréali konventsiooni artiklis 29 on sätestatud:

„Kahju tekkimise korral reisijate-, pagasi- või lastiveol võib konventsiooni või lepingu alusel või lepinguvälise kahju tekkimisega või muul viisil põhjendatud kahjunõudehagi esitada ainult vastavalt konventsioonis kehtestatud tingimustele ja vastutuse piirmääradele, sõltumata sellest, kes on isikud, kellel on õigus hagi esitada, ja millised on nende õigused. Sellise hagi puhul ei rahuldata karistusliku või hoiatava iseloomuga nõuet või muud nõuet, mis ei ole seotud kahju hüvitamisega.“

Liidu õigus

9 Pärast Montréali konventsiooni allkirjastamist muudeti nõukogu 9. oktoobri 1997. aasta määrust (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta reisijate ja nende pagasi õhuveol (EÜT 1997, L 285, lk 1; ELT eriväljaanne 07/03, lk 489) 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) (edaspidi „määrus nr 2027/97“).

10 Määruse nr 889/2002 põhjendustes 7 ja 10 on märgitud:

„(7) Käesolev määrus ja Montréali konventsioon tugevdavad reisijate ja nende ülalpeetavate kaitset ja neid ei või tõlgendada nii, nagu vähendataks nendega kõnealuste isikute kaitset, mis tuleneb käesoleva määruse vastuvõtmise päeval kehtivatest õigusaktidest.

[...]

(10) Turvalises ja tänapäevases õhuveonduses on reisijate surma või vigastuste korral asjakohane piiramatu vastutus.“

11 Määruse nr 2027/97 artikli 2 lõikes 2 on ette nähtud:

„Käesolevas määruses sisalduvad mõisted, mida ei ole lõikes 1 määratletud, on samaväärsed Montréali konventsioonis kasutatud mõistetega.“

12 Selle määruse artikli 3 lõikes 1 on sätestatud:

„Ühenduse lennuettevõtja vastutuse suhtes, mis on seotud reisijate ja nende pagasiga, kohaldatakse kõiki Montréali konventsiooni asjakohaseid sätteid.“

Põhikohtuasja faktilised asjaolud ja eelotsuse küsimus

13 GN, kes oli toona kuueaastane, lendas 2015. aastal lennuki pardal koos oma isa HMiga, kelle kõrval ta istus. Seda Mallorcalt (Hispaania) Viini (Austria) suunduvat reisi teostas lennuettevõtja Niki Luftfahrt.

14 Sellel lennul serveeriti HMile tops kuuma kohvi, mis läks HMi ees olevale klapplauale asetamise hetkel ümber ja voolas GNi paremale reiele ja rinnale, tekitades talle teise astme põletuse.

- 15 Seda, et kohvitops oleks ümber läinud defektse klapplaua tõttu, millele see asetati, või lennuki vibratsiooni tõttu, ei suudetud tuvastada.
- 16 Hageja, kelle seaduslikuks esindajaks on tema isa, esitas hagi, nõudes Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 alusel, et sellelt lennuettevõtjalt, kes selleks ajaks oli juba pankrotis, mõistetakse talle tekitatud kahju eest välja 8500 euro suurune hüvitis.
- 17 Kostja väidab, et nimetatud sätte alusel tema vastutuse tekkimine on välistatud õnnetuse puudumise tõttu. Nimelt ei põhjustanud kohvitopsi kohaltlibisemist ja selle sisu väljavoolamist äkiline ega ootamatu sündmus. Mõiste „õnnetus“ Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 tähenduses nõuab kostja sõnul seda, et realiseeruks õhuveole iseloomulik risk, kuid see tingimus ei olnud käesoleval juhul täidetud.
- 18 Landesgericht Korneuburg (liidumaa kohus Korneuburgis, Austria) rahuldab 15. detsembri 2015. aasta otsusega hageja kahju hüvitamise nõude. See kohus leidis, et GNile tekitatud kahju oli tingitud õnnetusest, mille põhjustas ebatavaline välisel teguril põhinev sündmus.
- 19 Nimetatud kohus otsustas, et õhuveole iseloomulik risk oli realiseerunud, kuna õhusõiduk satub käitamisel erinevate kaldenurkade alla, mis võib viia selleni, et lennukis horisontaaltasapinnale asetatud esemed hakkavad libisema, ilma et see nõuaks mõnd erilist manöövrit. Lisaks tõdes sama kohus, et kostja süüd ei esine, kuna kuumade jookide serveerimine ilma kaaneta topsides on üldlevinud ja ühiskondlikult aktsepteeritud praktika.
- 20 Oberlandesgericht Wien (liidumaa kõrgeim kohus Viinis, Austria) tühistas 30. augusti 2016. aasta kohtuotsusega esimese astme kohtu otsuse. Selle kohtu arvates hõlmab Montréali konventsiooni artikkel 17 ainult selliseid õnnetusi, mille on põhjustanud õhuveole iseloomulik risk, ning et käesoleval juhul ei olnud hageja suutnud seda tõendada. Neil asjaoludel on kostja vastutus välistatud.
- 21 Hageja esitas seejärel Oberster Gerichtshofile (Austria kõrgeim üldkohus) kassatsioonkaebuse, paludes tuvastada lennuettevõtja vastutus ja tunnistada tema kahju hüvitamise nõue põhjendatuks.
- 22 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul tekitab Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 tõlgendus vaidlust selles küsimuses, kas mõiste „õnnetus“ selle sätte tähenduses on piiratud juhtumitega, kus õhuveole iseloomulik risk on realiseerunud. Sellega seoses toob eelotsusetaotluse esitanud kohus välja kaks erinevat tõlgendusviisi.
- 23 Esimese kohaselt hõlmab mõiste „õnnetus“ Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 tähenduses üksnes olukordi, milles õhuveole iseloomulik risk on realiseerunud. Selle lähenemisviisi kohaselt peab olema realiseerunud õhusõiduki või õhusõiduki pardale sisenemiseks ja sealt väljumiseks kasutatava lennutehnilise seadeldise olemusest, seisukorrast või käitamisest tulenev risk. Niisiis oleks taolise lähenemisviisi tagajärjeks see, et niisugused õnnetusjuhtumid nagu põhikohtuasjas käsitusel, millel ei ole mingit seost õhuveoga ning mis võiksid esineda muudes olukordades, ei tooks kaasa vedaja vastutust, mis oli olnud Montréali konventsiooni osalisriikide tahe. Lisaks lasuks sellisel juhul tõendamiskoormis kahju tekkimist väitnud isikul. Käesoleval juhul, kuna õnnetuse põhjust ei olnud võimalik tuvastada, kaasneks niisuguse tõlgendusega hageja esitatud hagi rahuldamata jätmine.
- 24 Teise käsitluse kohaselt seevastu ei nõuta, et vedaja vastutuse tekkimiseks oleks õhuveole iseloomulik risk realiseerunud. See lähenemisviisi tugineb Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 sõnastusele, milles niisugust nõuet ei ole sõnastatud. Lisaks muudaks sellise nõude tunnistamine nimetatud sättes ette nähtud vastutuse korra sisutühjaks. Nimelt oleks välistatud peaaegu kõik kahju põhjustanud sündmused, kuna need võivad samamoodi aset leida ka muudes elus ettetulevates olukordades. Nagunii ei ole niisuguse lähenemisviisi tõttu lennuettevõtja ülemäärast vastutust vaja karta, kuna vedaja saab kahju kannatanud isiku kaassüü korral vastutusest Montréali konventsiooni artikli 20 alusel vabaneda.

- 25 Sellega seoses täpsustab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et ühes osas õiguskirjandusest kvalifitseeritakse reisija keha peale kuuma joogi või söögi ümberminekut „õnnetuseks“ Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 tähenduses. Käesolevas asjas tuleks sellise tõlgenduse korral tunnistada lennundusettevõtja vastutust.
- 26 Eelotsusetaotluse esitanud kohus peab nn vahepealse lahendusena võimalikuks niisugust Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 tõlgendust, mille kohaselt tuleneb vastutus lihtsalt asjaolust, et käsitletav sündmus leiab aset lennuki pardal või pardale sisenemiseks ja sealt väljumiseks mõeldud seadeldise kasutamisel, ilma et õhuveole iseloomuliku riski realiseerumine vajalik oleks, kuid sellest vastutusest vabanemiseks lasub lennuettevõtjal kohustus tõendada, et puudub seos õhusõiduki käitamise või olemusega. Käesoleval juhul tooks see käsitlus samuti kaasa kostja vastutuse, kuna õnnetuse põhjust ei olnud võimalik tuvastada.
- 27 Neil asjaoludel otsustas Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas olukorras, kus õhus oleva lennuki istme klapplauale asetatud tops kuuma kohviga libiseb teadmata põhjusel kohalt, läheb ümber ja tekitab reisijale põletusi, on tegemist [Montréali konventsiooni] artikli 17 lõikes 1 nimetatud „õnnetusega“, mis toob kaasa vedaja vastutuse?“

Eelotsuse küsimuse analüüs

- 28 Oma küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas Montréali konventsiooni artikli 17 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et mõiste „õnnetus“ selle sätte tähenduses hõlmab olukorda, milles reisijate teenindamisel kasutatud ese põhjustab reisijale kehavigastuse, ilma et oleks vaja uurida, kas selle õnnetuse tingis õhuveole iseloomulik risk.
- 29 Sissejuhatuseks tuleb täpsustada, et mis puudutab lennuettevõtjate vastutust seoses reisijate ja nende pagasi õhuveol liidu territooriumil, siis põhikohtuasjas kohaldatava määrusega nr 2027/97 rakendatakse Montréali konventsiooni asjakohaseid sätteid. Täpsemalt tuleneb selle määruse artikli 3 lõikest 1, et liidu lennuettevõtjate vastutust reisijate ja nende pagasi eest reguleerivad kõik seda vastutust käsitlevad Montréali konventsiooni sätted (vt selle kohta 6. mai 2010. aasta kohtuotsus Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punkt 18).
- 30 Olgu täpsustatud, et Montréali konventsioon, mis liidu suhtes jõustus 28. juunil 2004, moodustab sellest kuupäevast alates liidu õiguskorra lahutamatu osa ning järelikult on Euroopa Kohus pädev vastama selle tõlgendamist puudutavatele eelotsuse küsimustele (12. aprilli 2018. aasta kohtuotsus Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, punktid 19 ja 20 ning seal viidatud kohtupraktika).
- 31 Sellega seoses on 23. mai 1969. aasta rahvusvaheliste lepingute õiguse Viini konventsiooni (*United Nations Treaty Series*, 1155. kd, lk 331), 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 (12. aprilli 2018. aasta kohtuotsus Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, punkt 21 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 32 Lisaks on Euroopa Kohus juba selgitanud, et Montréali konventsioonis esitatud mõisteid tuleb tõlgendada ühetaoliselt ja autonoomselt, mistõttu ei pea Euroopa Kohus arvestama nende mõistete tõlgendamisel eelotsuse tegemiseks mitte võimalike erinevate tähendustega, mis neile mõistetele võib olla antud liidu liikmesriikide riigisiseses õiguses, vaid üldiste rahvusvahelise õiguse tõlgendamise eeskirjadega, mida nende mõistete suhtes kohaldatakse (7. novembri 2019. aasta kohtuotsus Guaitoli jt, C-213/18, EU:C:2019:927, punkt 47).

- 33 Käesoleva juhul ilmneb Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 sõnastusest, et vedaja vastutuse tekkimiseks peab reisija surma või kehavigastuse tekitanud sündmus olema kvalifitseeritud „õnnetuseks“ ning see õnnetus peab olema toimunud õhusõiduki pardal või sinna sisenemisel või sealt väljumisel aset leidnud mis tahes toimingute käigus.
- 34 Kuna mõistet „õnnetus“ ei ole Montréali konventsioonis kusagil määratletud, tuleb seda mõistet käsitada selle tavatähenduses, arvestades konteksti, kus see esineb, ning lähtudes konventsiooni mõttest ja eesmärgist.
- 35 Tavatähenduses tähendab mõiste „õnnetus“ sündmust, mis on tahtmatu, kahjustav ja ettenägematu.
- 36 Lisaks, vastavalt Montréali konventsiooni preambuli kolmandale lõigule on osalisriigid, tunnistades, et „rahvusvahelisel õhuveol on tähtis tagada tarbijate huvide kaitse ning et selleks tuleb kahju hüvitamise põhimõttest lähtudes maksta õiglast hüvitist“, otsustanud kehtestada lennuettevõtjate objektiivse vastutuse korra. Niisugune kord tähendab siiski, nagu nähtub ka Montréali konventsiooni preambuli viiendast lõigust, et tuleb säilitada „huvide õiglane tasakaal“, eelkõige lennuettevõtjate ja reisijate huvide osas (vt selle kohta 6. mai 2010. aasta kohtuotsus *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, punktid 31 ja 33, ning 22. novembri 2012. aasta kohtuotsus *Espada Sánchez jt*, C-410/11, EU:C:2012:747, punktid 29 ja 30).
- 37 Sellega seoses tuleneb Montréali konventsiooni vastuvõtmist ettevalmistavatest materjalidest, et osalisriigid eelistasid mõistet „õnnetus“ esialgses eelnõus välja pakutud mõistele „sündmus“ (vt eelkõige arvamus, mille esitas *International Union of Aviation Insurers*, DCW Doc No.28, 13.5.1999, ning *Rapporteur on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System*'i aruanne, C-WP/10576). Seda seetõttu, et mõistet „sündmus“ peeti liiga laiaks, mis hõlmab kõiki asjaolusid ja võib põhjustada liiga palju kohtuvaidlusi.
- 38 Seevastu otsustati pärast selle mõiste kasutamise muutmist kustutada Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 viimane lause, mis nägi ette, et vedaja ei vastuta juhul, kui surm või kehavigastused on tingitud reisija tervislikust seisundist. Nimelt leiti sisuliselt, et niisuguse vabastuse säilitamine viiks olemasolevad huvid tasakaalust välja, mis kahjustaks reisijaid, ning et igal juhul on selle konventsiooni artiklis 20 juba nähtud ette üldine vastutusest vabanemise klausel.
- 39 Just niisuguse tasakaalu säilitamiseks on Montréali konventsioonis nähtud teatavatel juhtudel ette vedaja vastutusest vabastamine või tema hüvitamiskohustuse piiramine. Nimelt on selle konventsiooni artiklis 20 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. Lisaks tuleneb nimetatud konventsiooni artikli 21 lõikest 1, et kui nimetatud konventsiooni artikli 17 lõikes 1 käsitletud kahju ei ületa teatavat hüvitise piirmäära, ei saa vedaja keelduda vastutusest ega piirata oma vastutust. Ainult seda piirmäära ületavas osas võib vedaja keelduda vastutusest selle artikli 21 lõike 2 alusel, kui ta tõendab, et kahju ei tekkinud tema süül või et kahju tekkis üksnes kolmanda isiku süül.
- 40 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 selle kohta 6. mai 2010. aasta kohtuotsus *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, punktid 34–36, ja 22. novembri 2012. aasta kohtuotsus *Espada Sánchez jt*, C-410/11, EU:C:2012:747, punkt 30).
- 41 Siit järeldub, nagu ka kohtujurist oma ettepaneku punktis 60 märkis, et seades vedaja vastutusele tingimuse, 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.

- 42 Lisaks ei ole lennuettevõtjate vastutuse piiramine üksnes õhuveole iseloomulikust riskist tingitud õnnetustega vajalik selleks, et vältida lennuettevõtjatele ülemäärase hüvitamiskohustuse kehtestamist. Nimelt, nagu on märgitud ka käesoleva kohtuotsuse punktis 39, võivad need vedajad oma vastutusest keelduda või seda piirata.
- 43 Neil asjaoludel tuleb esitatud küsimusele vastata, et Montréali konventsiooni artikli 17 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et mõiste „õnnetus“ selle sätte tähenduses hõlmab kõiki õhusõiduki pardal aset leidvaid olukordi, milles reisijate teenindamisel kasutatud ese põhjustab reisijale kehavigastuse, ilma et oleks vaja uurida, kas need olukorrad tingis õhuveole iseloomulik risk.

Kohtukulud

- 44 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamise seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (neljas koda) otsustab:

Rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni, mis sõlmiti Montréalis 28. mail 1999, kirjutati Euroopa Ühenduse poolt alla 9. detsembril 1999 ja kiideti tema nimel heaks nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsusega 2001/539/EÜ, artikli 17 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et mõiste „õnnetus“ selle sätte tähenduses hõlmab kõiki õhusõiduki pardal aset leidvaid olukordi, milles reisijate teenindamisel kasutatud ese põhjustab reisijale kehavigastuse, ilma et oleks vaja uurida, kas need olukorrad tingis õhuveole iseloomulik risk.

Allkirjad