

WALZ

EUROOPA KOHTU OTSUS (kolmas koda)

6. mai 2010\*

Kohtuasjas C-63/09,

mille ese on EÜ artikli 234 alusel Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona (Hispaania) 20. jaanuari 2009. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 13. veebruaril 2009, menetluses

**Axel Walz**

*versus*

**Clickair SA,**

\* Kohtumenetluse keel: hispaania.

EUROOPA KOHUS (kolmas koda),

koosseisus: koja esimees K. Lenaerts, kohtunikud R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, J. Malenovský (ettekandja) ja D. Šváby,

kohtujurist: J. Mazák,  
kohtusekretär: vanemametnik M. Ferreira,

arvestades kirjalikus menetluses ja 10. detsembri 2009. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

- A. Walz, esindaja: *abogado* J.-P. Mascaray Martí,
  
- Clickair SA, esindajad: *procuradora* E. Rodés Casas ja *abogado* I. Soca Torres,
  
- Euroopa Komisjon, esindajad: L. Lozano Palacios ja K. Simonsson,

olles 26. jaanuari 2010. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

### **otsuse**

- <sup>1</sup> Eelotsusetaotlus puudutab 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 L 194, lk 38; ELT eriväljaanne 07/05, lk 491; edaspidi „Montréali konventsioon“), artikli 22 lõike 2 tõlgendamist.
- <sup>2</sup> Eelotsusetaotlus esitati A. Walzi, lennuettevõtja Clickair SA (edaspidi „Clickair“) reisisja ja Clickairi vahelises vaidluses, mille ese on nõue hüvitada selle ettevõtja teostatud lennule registreeritud pagasi kaotsiminekest tulenev kahju.

## Õiguslik raamistik

### *Liidu õigusnormid*

- 3 Nõukogu 9. oktoobri 1997. aasta määruse (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta reisijate ja nende pagasi õhuveol (EÜT 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 L 140, lk 2; ELT eriväljaanne 07/06, lk 246; edaspidi „määrus nr 2027/97”), artikkel 1 sätestab:

„Käesoleva määrusega rakendatakse Montréali konventsiooni asjakohaseid sätteid, mis käsitlevad reisijate ja nende pagasi õhuvedu, ja kehtestatakse teatavad lisaäatted. [...].”

- 4 Määruse nr 2027/97 artikli 3 lõige 1 sätestab:

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

*Montréali konventsioon*

- 5 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”.

- 6 Nimetatud preambuli viienda lõigu kohaselt:

„[...] sobivaim viis huvide õiglase tasakaalu saavutamiseks on riikide koostöö rahvusvahelise õhuveo nõuete edasisel ühtlustamisel ja kodifitseerimisel uues konventsioonis [...]”.

- 7 Montréali konventsiooni III peatüki pealkiri on „Vedaja vastutus ja kahju hüvitamise ulatus”.

- 8 Selle konventsiooni artikkel 17 „Reisija surm ja reisija vigastused; pagasile tekitatud kahju” sätestab:

„1. 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.

2. Vedaja vastutab registreeritud pagasi hävimise, kaotsimineku või kahjustumise tõttu tekkinud kahju eest ainult juhul, kui hävimise, kaotsimineku või kahjustumise põhjustanud sündmus toimus õhusõiduki pardal või aja jooksul, mil registreeritud pagas oli vedaja valduses. Vedaja ei vastuta, kui kahju on tekkinud pagasi enda defekti, puuduse või muu omaduse tõttu. Reisija isiklike asjade ja muu registreerimata pagasi puhul vastutab vedaja kahju eest, mis on tekkinud vedaja enda, tema teenistuja või esindaja süül.

[...]"

- 9 Nimetatud konventsiooni artikkel 22 kehtestab „hilinemise ning pagasi ja lastiga seotud vastutuse piirmäärad” järgmiselt:

„[...]

2. Pagasiveol on vedaja vastutus pagasi hävimise, kaotsimineku, kahjustumise või hilinemise eest piiratud 1000 Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühikuga (SDR) reisija kohta, välja arvatud juhul, kui reisija on registreeritud pagasit vedajale üle andes teinud erideklaratsiooni sihtkohas üleantava pagasi väärtuse kohta ja on vajaduse korral tasunud lisasumma. Sel juhul on vedaja kohustatud maksma deklareeritud summa, kui ta ei tõenda, et summa on suurem kui pagasi tegelik väärtus.

[...]"

**Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus**

- 10 A. Walz esitas 14. aprillil 2008 Clickairi vastu hagi, milles ta nõuab Clickairilt hüvitist selle eest, et nimetatud lennuettevõtja teostatud lennule Barcelonast (Hispaania) Portosse (Portugal) registreeritud pagas läks kaotsi.
- 11 A. Walz nõuab hüvitist summas 3 200 eurot, millest 2 700 eurot vastab kaotatud pagasi väärtusele ja 500 eurot selle kaotamisega tekitatud mittevarelisele kahjule.
- 12 Clickair vaidlustas A. Walzi hagi, väites muu hulgas, et nõutav hüvitis ületab pagasi kaotamineku korral ette nähtud vastutuse piirmäära, milleks on Montréali konventsiooni artikli 22 lõikes 2 kehtestatud 1 000 SDR-i.
- 13 Kuna vaidlus puudutas Euroopa Liidu vedaja poolt erinevates liikmesriikides asuva kahe linna vahelise õhustranspordi teostamise tingimusi, siis kohaldas seda vaidlust menetlev Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona määrust nr 2027/97.
- 14 Nimetatud kohus märkis veel, et mis puudutab liidu vedajate vastutust seoses reisijate ja nende pagasi õhustranspordiga liidu territooriumil, siis määrusega nr 2027/97 rakendatakse Montréali konventsiooni asjakohaseid sätteid. Sellest tulenevalt käsitles nimetatud kohus küsimust, kuidas ta peab tõlgendama selle konventsiooni teatavaid sätteid, nende hulgas artikli 22 lõiget 2, mis kehtestab lennuettevõtjate vastutuse piirmäärad pagasi kaotamineku puhul.

- 15 Selles osas viitab eelotsusetaotluse esitanud kohus Audiencia Provincial de Barcelona kohtupraktikale. Nimetatud kohus on 2. juuli 2008. aasta otsuses leidnud, et eespool mainitud piirang ei hõlma varalist ja mittevaralist kahju koos, vaid et ühelt poolt on varalise kahju piirmäär 1 000 SDR-i ja teiselt poolt on mittevaralise kahju piirmäär omakorda sama summa 1 000 SDR-i, nii et varalise ja mittevaralise kahju piirmäär on kokku 2 000 SDR-i.
- 16 Nõustumata niisuguse tõlgendusega, otsustas eelotsusetaotluse esitanud kohus menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas [Montréal] konventsiooni artikli 22 lõikes 2 osutatud vastutuse piirmäär hõlmab nii varalist kui mittevaralist kahju, mis on tekkinud pagasi kaotsimineku tõttu?”

### **Eelotsuse küsimus**

- 17 Oma küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas terminit „kahju”, mida kasutatakse Montréali konventsiooni artikli 2 lõikes 2 ja millega kehtestatakse lennuettevõtja vastutuse piirmäär eelkõige pagasi kaotsiminekest tuleneva kahju puhul, tuleb tõlgendada nii, et see hõlmab nii varalist kui ka mittevaralist kahju.
- 18 Sissejuhatuseks tuleb meenutada, et mis puudutab liidu vedajate vastutust seoses reisijate ja nende pagasi õhustranspordiga liidu territooriumil, siis käesoleval juhul kohaldatava määrusega nr 2027/97 rakendatakse Montréali konventsiooni asjakohaseid



sätteid. Täpsemalt, nimetatud määruse artikli 3 lõikest 1 tuleneb, et liidu lennuettevõtjate vastutust reisijate ja nende pagasi eest reguleerivad kõik seda vastutust käsitlevad Montréali konventsiooni sätted. Järelikult palub eelotsusetaotluse esitanud kohus tõlgendada selle konventsiooni asjakohaseid sätteid.

- 19 Montréali konventsioon, millele ühendus on 9. detsembril 1999 EÜ artikli 300 lõike 2 alusel alla kirjutanud, kiideti ühenduse nimel heaks otsusega 2001/539 ning see jõustus ühendust puudutavas osas 28. juunil 2004.
- 20 Kuna nimetatud konventsiooni sätted moodustavad selle jõustumise hetkest alates ühenduse õiguskorra lahutamatu osa, siis on Euroopa Kohus pädev vastama selle tõlgendamist puudutavatele eelotsuse küsimustele (vt analoogia alusel 30. aprilli 1974. aasta otsus kohtuasjas 181/73: Haegeman, EKL 1974, lk 449, punktid 2, 4 ja 5; Montréali konventsiooni osas samuti 10. jaanuari 2006. aasta otsus kohtuasjas C-344/04: IATA ja ELFAA, EKL 2006, lk I-403, punkt 36, ja 22. detsembri 2008. aasta otsus kohtuasjas C-549/07: Wallentin-Hermann, EKL 2006, lk I-11061, punkt 28).
- 21 Kuna Montréali konventsioon[i prantsuskeelne versioon] ei määratle mingil moel termineid *dommage* (kahju) ja *préjudice* (kahju), tuleb esmalt rõhutada, et arvestades, et nimetatud konventsiooni eesmärk on rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamine, tuleb neid termineid tõlgendada ühetaoliselt ja autonoomselt, vaatamata selle konventsiooni osalisriikide õigusnormides neile kontseptsioonidele antud erinevatele tähendustele.
- 22 Neil asjaoludel tuleb rahvusvahelises konventsioonis sisalduvaid termineid *dommage* ja *préjudice* tõlgendada vastavalt üldise rahvusvahelise õiguse reeglitele, mis liidu suhtes kehtivad.

- 23 Selles osas on Viinis 23. mail 1969 allkirjastatud rahvusvaheliste lepingute õiguse Viini konventsiooni (mis kodifitseerib üldise rahvusvahelise õiguse norme) artiklis 31 täpsustatud, et lepingut tuleb tõlgendada ausameelselt, kooskõlas tavalise tähendusega, mis tuleb anda lepingu terminitele kontekstis, samuti lepingu objektist ja eesmärkidest lähtudes (vt selle kohta eelkõige 14. detsembri 1991. aasta arvamuse 1/91, EKL 1991, lk I-6079, punkt 14, ja 1. juuli 1993. aasta otsus kohtuasjas C-312/91: Metalsa, EKL 1993, lk I-3751, punkt 12; 2. märtsi 1999. aasta otsus kohtuasjas C-416/96: Eddline El-Yassini, EKL 1999, lk I-1209, punkt 47, ja 20. novembri 2001. aasta otsus kohtuasjas C-268/99: Jany jt, EKL 2001, lk I-8615, punkt 35).
- 24 Esmalt tuleb täpsustada, et terminit *préjudice*, mis esineb samal ajal nii Montréali konventsiooni III peatüki pealkirjas kui ka artikli 17 lõikes 1, tuleb selle konventsiooni tõlgendamise seisukohalt vaadelda kui termini *dommage* sünonüümi, kuna viimast terminit mainitakse nimetatud konventsiooni artikli 17 pealkirjas ja lõikes 2. Tegelikult ilmneb see ka Montréali konventsiooni muudest autentsetest keeleversioonidest, et identset terminit (*daño* hispaaniakeelses versioonis, *damage* ingliskeelses versioonis) kasutatakse vahet tegemata selleks, et tähistada nii termineid *préjudice* kui ka *dommage* selle konventsiooni prantsuskeelse versiooni tähenduses. Pealegi, kuigi nimetatud konventsiooni venekeelses versioonis on sarnaselt prantsuskeelse versiooniga kasutatud kahte terminit, nimelt *вред* (kahju) ja *повреждение* (kahjustumine), siis neid kahte terminit, mis tulenevad ühest tüvest ja mida vahet tegemata kasutatakse, tuleb sama konventsiooni tõlgendamisel vaadelda samuti sünonüümidena.
- 25 Järgmiseks, mis puudutab konteksti, milles Montréali konventsiooni artiklis 17 mainitakse terminit *préjudice*, siis tuleb rõhutada – nagu käesoleva kohtuotsuse eelmises punktis on märgitud –, et see termin esineb ka konventsiooni III peatüki pealkirjas endas, see on peatükk, mille osaks nimetatud säte on. Järelikult, kui selles konventsioonis ei ole märgitud teisiti, tuleb sellele anda identne tähendus kõikjal, kus seda nimetatud peatükis kasutatakse.
- 26 Montréali konventsiooni artikkel 22, mis kuulub kõnealusesse III peatükki ja seega asjakohasesse konteksti, piirab lisaks vedaja vastutust pagasi hävimise, kaotsimineku, kahjustumise või hilinemise eest, mis tähendab, et reisijale tekitatud kahju olemusel ei ole selles osas mingit tähtsust.

- 27 Lõpetuseks, terminitele *préjudice* ja *dommage* antava tavatähenduse täpsustamiseks vastavalt käesoleva kohtuotsuse punktis 23 nimetatud tõlgendamisreeglile tuleb meenutada, et on olemas küll kõigile rahvusvahelise õiguse alasteemidele ühine mõiste „kahju”, mis ei ole konventsionaalset päritolu. ÜRO Rahvusvahelise Õiguse Komisjoni riigi vastutust rahvusvaheliste õigusvastaste tegude korral käsitlevate artiklite, mille ÜRO peassamblee märkis ära oma 12. detsembri 2001. aasta resolutsioonis 56/83, artikli 31 lõike 2 kohaselt „tuleb kahju all mõista kogu tekitatud kahju, nii varalist kui mittevaralist kahju [...]”.
- 28 Neid mõiste „kahju” kahte tahku, nagu need ilmnevad eelnimetatud sättest, mille täpsem eesmärk selles osas on kodifitseerida üldise rahvusvahelise õiguse tegelikku olukorda, võib seetõttu käsitleda nii, et need väljendavad ühiselt tavatähendust, mis tuleb sellele mõistele anda rahvusvahelises õiguses. Lisaks tuleb märkida, et Montréali konventsioonis ei viita miski sellele, et rahvusvahelise tsiviillennunduse ühtlustatud vastutuskorra kontekstis oleksid osalisriigid soovinud anda mõistele „kahju” eritähenduse ja kalduda kõrvale selle tavatähendusest. Niisiis, mõistet „kahju” – nagu see tuleneb üldisest rahvusvahelisest õigusest – kohaldatakse Montréali konventsiooni osapoolte vahelistes suhetes vastavalt eespool viidatud rahvusvaheliste lepingute õiguse konventsiooni artikli 31 lõike 3 punktile c.
- 29 Siit järeldub, et termineid *préjudice* ja *dommage*, mida nimetatakse Montréali konventsiooni III peatükis, tuleb mõista nii, et need hõlmavad samahästi nii varalist kui ka mittevaralist kahju.
- 30 See järeldus on kooskõlas ka eesmärkidega, mis Montréali konventsiooni vastuvõtmiseni viisid.
- 31 Selles osas tuleb meenutada, et 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 vastutuse osas range kord.

- 32 Niisiis, mis täpsemalt puudutab registreeritud pagasi hävimise, kaotsimineku või kahjustumise tõttu tekkinud kahju, siis Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 2 kohaselt on vedaja selle eest vastutav „ainult juhul, kui hävimise, kaotsimineku või kahjustumise põhjustanud sündmus toimus õhusõiduki pardal või aja jooksul, mil registreeritud pagas oli vedaja valduses”.
- 33 Niisugune range vastutuse kord hõlmab siiski, nagu nähtub ka Montréali konventsiooni preambuli viiendast lõigust, „huvide õiglase tasakaalu” hoidmist, eelkõige mis puudutab lennuettevõtjate ja reisijate huve.
- 34 Niisuguse tasakaalu hoidmiseks on osalisriigid teatavateks juhtudeks, sealhulgas Montréali konventsiooni artikli 22 lõike 2 mõistes pagasi hävimise, kaotsimineku, kahjustumise või hilinemise puhuks, kokku leppinud piirata vedaja vastutust. Sellest tulenevat hüvitise piirmäära kohaldatakse „reisija kohta”.
- 35 Siit järeldub, et ülalmainitud „huvide õiglane tasakaal” eeldab, et erinevatel juhtudel, kui vedaja on Montréali konventsiooni III peatüki kohaselt vastutav, osutab hüvitise selge piirmäär kogu kahjule, mida tekitab igale reisijale igal nimetatud juhul, sõltumata reisijale tekitatud kahju olemusest.

- 36 Tegelikult lubab selliselt kehtestatud hüvitise piirmäär reisijatel saada hüvitist kergelt ja lihtsalt, ilma et vedajale pandaks siiski liiga rasket hüvitamiskohustust, mida oleks keeruline tuvastada ja arvutada ning mis võiks viimase majandustegevust kahjustada või selle isegi halvata.
- 37 Siit järeldub, et Montréali konventsiooni III peatükis mainitud erinevaid hüvitiste piirmäärasid, sealhulgas nimetatud konventsiooni artikli 22 lõikes 2 kehtestatud piirmäär, tuleb kohaldada tekitatud kahju suhtes tervikuna, sõltumata sellest, kas kahju on varaline või mittevaraline.
- 38 Pealegi, Montréali konventsiooni artikli 22 lõige 2 näeb ette võimaluse, et reisija teeb registreeritud pagasit vedajale üle andes erideklaratsiooni pagasi väärtuse kohta. Selline võimalus kinnitab, et lennuettevõtja vastutus on nimetatud artiklis ette nähtud pagasi kaotaminekuga tekitatud kahju puhul, kui deklaratsioon puudub, absoluutse piirmääraga, mis katab nii mittevaralise kui varalise kahju.
- 39 Eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb esitatud küsimusele vastata, et terminit „kahju” Montréali konventsiooni artikli 22 lõikes 2, mis kehtestab lennuettevõtja vastutuse piirmäära muu hulgas pagasi kaotamineku tõttu tekkinud kahju eest, tuleb tõlgendada nii, et see hõlmab nii varalist kui ka mittevaralist kahju.

## Kohtukulud

- 40 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule märkuste esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kolmas koda) otsustab:

**Terminit „kahju”, mis sisaldub Montréalis 28. mail 1999 sõlmitud rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni artikli 22 lõikes 2, mis kehtestab lennurettevõtja vastutuse piirmäära muu hulgas pagasi kaotsimineku tõttu tekkinud kahju eest, tuleb tõlgendada nii, et see hõlmab nii varalist kui ka mittevaralist kahju.**

Allkirjad