



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (neljas koda)

12. mai 2021 *

Eelotsusetaotlus – Lennutransport – Montréali konventsioon – Artikli 17 lõige 1 –
Lennuettevõtja vastutus õnnetusjuhtumite puhul – Mõiste „õnnetus“ – Järsk maandumine, mis jääb
õhusõiduki tavapärase toimimise piiresse – Kehavigastus, mis reisijale niisuguse maandumise ajal
väidetavalt tekkis – Õnnetuse puudumine

Kohtuasjas C-70/20,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Oberster Gerichtshofi (Austria kõrgeim üldkohus) 30. jaanuari
2020. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 12. veebruaril 2020,
menetluses

YL

versus

Altenrhein Luftfahrt GmbH,

EUROOPA KOHUS (neljas koda),

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

kohtujurist: M. Bobek,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- Altenrhein Luftfahrt GmbH, esindaja: *Rechtsanwältin* H. M. Schaflinger,
- Soome valitsus, esindaja: H. Leppo,
- Euroopa Komisjon, esindajad: W. Mölls ja N. Yerrell, hiljem N. Yerrell,

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi ilma kohtujuristi
ettepanekuta,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: saksa.

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“) ning mis jõustus Euroopa Liidu suhtes 28. juunil 2004, artikli 17 lõiget 1.
- 2 Taotlus on esitatud YLi ja lennuettevõtja Altenrhein Luftfahrt GmbH vahelises kohtuvaidluses, mille ese on YLi esitatud kahju hüvitamise nõue kehavigastuse tõttu, mis selle lennuettevõtja teostatud lennu maandumisel väidetavalt tekkis.

Õiguslik raamistik

Rahvusvaheline õigus

- 3 Montréali konventsiooni preambuli kolmandas ja viiendas lõigus on märgitud:
„[Osalisriigid tunnistavad], et rahvusvahelisel õhuveol on tähtis tagada tarbijate huvid kaitse ning et selleks tuleb kahju hüvitamise põhimõttest lähtudes maksta õiglast hüvitist;
[...]
[...] sobivaim viis huvid õiglase tasakaalu saavutamiseks on riikide koostöö rahvusvahelise õhuveo nõuete edasisel ühtlustamisel ja kodifitseerimisel uues konventsioonis“.
- 4 Montréali konventsiooni artiklis 17 „Reisija surm ja reisija vigastused; pagasile tekitatud kahju“ 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.“

Liidu õigus

Määrus (EÜ) nr 2027/97

- 5 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“).
- 6 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.“
- 7 Selle määruse artikli 3 lõikes 1 on sätestatud:
„[Liidu] lennuettevõtja vastutuse suhtes, mis on seotud reisijate ja nende pagasiga, kohaldatakse kõiki Montréali konventsiooni asjakohaseid sätteid.“

Määrus (EÜ) nr 216/2008

- 8 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määruse (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ (ELT 2008, L 79, lk 1), muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 1108/2009 (ELT 2009, L 309, lk 51), (edaspidi „määrus nr 216/2008“) artikli 4 lõikes 1 on sätestatud:

„1. Õhusõidukid, sealhulgas nendesse paigaldatud mis tahes toode, osa või seade, mis on:

[...]

- b) peavad olema liikmesriigis registreeritud, välja arvatud juhul, kui nende ametlik ohutuse kontroll on delegeeritud kolmandale riigile ning nende kasutajaks ei ole [liidu] ettevõtja, või
- c) registreeritud kolmandas riigis ning mida kasutab ettevõtja, mille tegevuse järelevalve tagab liikmesriik või mida kasutab lendudel [liitu], [liidu] piires või [liidust] väljapoole ettevõtja, kelle tegevuskoht või elukoht on [liidus], või

[...]

peab vastama käesoleva määruse nõuetele.“

- 9 Määruse artikli 8 „Lennutegevus“ lõikes 1 on ette nähtud:

„Artikli 4 lõike 1 punktides b ja c osutatud õhusõidukite käitamine peab olema kooskõlas IV lisas [...] sätestatud oluliste nõuetega.“

- 10 Määruse IV lisa „Artiklis 8 osutatud olulised nõuded lennutegevusele“ punktis 1.b on sätestatud:

„1.b. Lend tuleb sooritada lennukäsiraamatus või, kui see on nõutav, lennutegevuskäsiraamatus ette nähtud lennu ettevalmistamise ja töökorra kohaselt. [...]“.

- 11 Sama määruse IV lisa punktis 4 „Õhusõiduki lennutehnilised võimalused ja käitamispiirangud“ on ette nähtud:

„4.a. Õhusõidukit käitatakse kooskõlas selle lennukõlblikkusdokumentidega ja kõigi nendega seotud käitamisprotseduuride ja piirangute kohaselt, mis on esitatud selle heakskiidetud lennukäsiraamatus või muudes samaväärsetes dokumentides. Lennukäsiraamat või samaväärsed dokumendid peavad olema meeskonnale kättesaadavad ja need peavad olema igal sõidukil pidevalt uuendatud.

[...]

4.c. Lendu tohib alustada või jätkata vaid sel juhul, kui õhusõiduki ettenähtud lennutehnilised näitajad, võttes arvesse kõiki selle jõudluse taset oluliselt mõjutavaid tegureid, võimaldavad planeeritud käitatismassiga sooritada lennu kõiki etappe kohaldatavate vahekauguste/alade ja takistusteni ulatuvate kauguste piires. Starti, marsruudil lendamist ja lähenemist/maandumist mõjutavad eelkõige järgmised lennutehnilised tegurid:

i) käitamisprotseduurid;

[...]

v) stardi- või maandumisala suurus, kalle ja seisund, [...]

[...]

4.c.1. Neid tegureid tuleb arvestada otseselt käitamisparameetritena või kaudselt lennutehniliste andmete kavandamisel ette nähtud hälbeid või varusid arvestades, olenevalt lennu liigist.“

- 12 Määrus nr 216/2008 tunnistati alates 11. septembrist 2018 kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrusega (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (ELT 2018, L 212, lk 1). Määrus 2018/1139 ei ole aga põhikohtuasja asjaoludele *ratione temporis* kohaldatav.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

- 13 YL sõitis 20. märtsil 2014 Viinist (Austria) St. Gallen-Altenrheini (Šveits) lennuga, mida teostas Altenrhein Luftfahrt. Ta väidab, et tal tekkis maandumisel diski prolaps.
- 14 Selle maandumise käigus registreeris lennuandmete pardasalvesti vertikaalkoormuse 1,8 g. Sellega seoses märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et isegi kui niisugust maandumist võib subjektiivselt pidada järsuks, jäi see väärtus lennundustehniliselt ja ka veamäära arvestades veel kõnealuse õhusõiduki tavapärase toimimise piiresse. Maksimaalne koormus, mida kõnealuse õhusõiduki telik ja konstruktsiooni osad võivad kanda, on lennukitootja spetsifikatsiooni kohaselt nimelt 2 g. See kohus lisab, et kuna St. Gallen-Altenrheini lennujaam asub mägises piirkonnas, on järsem maandumine seal ohutum kui liiga sujuv maandumine ja et käesoleval juhul pilootide eksimust ei tuvastatud.
- 15 YL esitas Handelsgericht Wienile (Viini kaubanduskohus, Austria) Altenrhein Luftfahrti vastu hagi nõudega tuvastada viimase vastutus talle väidetavalt tekkinud kahju eest Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 alusel ning tasuda 68 858 euro suurune summa, millele lisanduvad intressid ja kohtukulud. YL põhjendas oma hagi väitega, et seda maandumist tuleb pidada järsuks ja sellest tulenevalt õnnetuseks selle sätte tähenduses.
- 16 Altenrhein Luftfahrt aga väidab, et nimetatud maandumine toimus õhusõiduki tavapärase toimimise piires ja seetõttu on tegu lennule iseloomuliku sündmusega, mitte õnnetusega nimetatud sätte tähenduses.
- 17 Handelsgericht Wien (Viini kaubanduskohus) jättis 23. jaanuari 2019. aasta otsusega selle hagi rahuldamata põhjendusel, et maandumist saab kvalifitseerida õnnetuseks ja see saab tuua kaasa lennuettevõtja vastutuse Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 alusel üksnes erakordselt järsu maandumise korral ning et käesoleval juhul see nii ei olnud. See kohus otsustas, et lennule iseloomulikud sündmused, nagu järsk maandumine või pidurdamine, ei too kaasa lennuettevõtja vastutust, sest tavapäraselt arukas reisija teab ja näeb selliseid sündmusi ette.
- 18 Oberlandesgericht Wien (liidumaa kõrgeim kohus Viinis, Austria) jättis 29. aprilli 2019. aasta kohtuotsusega esimese astme kohtu otsuse muutmata. Kuigi eelotsusetaotluse esitanud kohus ei välistanud, et järsk maandumine võib erandjuhul olla õnnetus Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 tähenduses, otsustas see kohus, et see eeldab, et õhusõiduki tootja poolt teliku ja muude konstruktsiooni osade koormusele kehtestatud piirnorme ületatakse märkimisväärselt. Sama kohtu sõnul välistab selline tavapärane maandumine nagu põhikohtuasjas arutlusel seisukoha, et tegemist on õnnetusega.

- 19 Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus), kellele YL esitas selle kohtuotsuse peale kassatsioonkaebuse, leiab, et järsk maandumine jääb veel õhusõiduki tavapärase toimimise piiresse, kui õhusõiduki teliku ja muude konstruktsiooni osade koormus on väiksem õhusõiduki tootja määratud piirnormidest, mille ületamisel tuleb õhusõidukile teha tehniline ülevaatus. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul on maandumine järsk siis, kui erinevalt sujuvast maandumisest ei absorbeeri õhusõiduki telik seda oluliselt ja kui see on reisijatele selgesti tuntav.
- 20 Selles kontekstis on nimetatud kohtul tekkinud küsimus, kas järsk maandumine, mis jääb veel asjaomase õhusõiduki tavapärase toimimise piiresse, võib olla „tahtmatu, kahjustav ja ettenägematu sündmus“ ja kuuluda seega mõiste „õnnetus“ alla Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 tähenduses, nagu seda on tõlgendanud Euroopa Kohus oma 19. detsembri 2019. aasta kohtuotsuses Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, punkt 35).
- 21 Esimese lähenemise kohaselt kujutab järsk maandumine, mis – nagu põhikohtuasjas – jääb küll veel õhusõiduki tavapärase toimimise piiresse, kuid toimub reisijale äkki ja ootamatult ning tekitab reisija sõnul kehavigastusi, endast õnnetust selle sätte tähenduses. Eelotsusetaotluse esitanud kohtul tekib seega küsimus, kas käesoleva kohtuotsuse eelmises punktis nimetatud kriteeriume tuleb hinnata asjaomase reisija perspektiivist selles mõttes, et ettenägematuteks loetakse kõiki äkiliselt aset leidnud sündmusi, mida reisija ei oodanud. Selle kohtu sõnul näib, et 19. detsembri 2019. aasta kohtuotsuses Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, punkt 35) sõna „ettenägematu“ (*imprévu*), mitte „ettearvamatu“ (*imprévisible*) kasutamine viitab sellele, et tuleb kindlaks teha, kas asjaomane reisija nägi kõnealust sündmust ette.
- 22 Teise lähenemise kohaselt aga saab järsu maandumise kvalifitseerida õnnetuseks Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 tähenduses vaid siis, kui õhusõiduki tootja poolt asjaomase õhusõiduki teliku ja muude konstruktsiooni osade koormusele kehtestatud piirnorme selgelt ületatakse. Sellise lähenemise kohaselt ei saa lennuettevõtja vastutus selle sätte alusel tekkida sündmuste korral, mis kuuluvad õhusõiduki tavapärase toimimise piiresse, isegi kui asjaomase reisija jaoks leiavad need aset äkki ja ootamatult ning tekitavad talle kehavigastusi. Kui reisijal tekib kirjeldatud olukorras kehavigastus, tähendab see üldjuhul asjaomasel reisijal vastavat eelsoodumust, mille eest lennuettevõtja ei vastuta.
- 23 Neil asjaoludel otsustas Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:
- „Kas õhusõiduki järsk maandumine, mis jääb siiski veel õhusõiduki tavapärase toimimise piiresse ja mille käigus saab reisija vigastada, on õnnetus [Montréali konventsiooni] artikli 17 lõike 1 tähenduses?“

Eelotsuse küsimuse analüüs

Vastuvõetavus

- 24 Altenrhein Luftfahrt väidab, et eelotsusetaotlus on vastuvõetamatu, kuna riigisisene kohtupraktika, mida eelotsusetaotluse esitanud kohus mainib, ja määratlus, mille Euroopa Kohus andis 19. detsembri 2019. aasta kohtuotsuses Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127), annavad mõistele „õnnetus“ Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 tähenduses sisuliselt sama tõlgenduse. Järelikult on põhikohtuasja lahendamiseks olemas *acte clair*, kuna eelotsusetaotluse esitanud kohus on õigesti kirjeldanud ja kohaldanud seda mõistet, nagu seda on tõlgendanud Euroopa Kohus, jõudmaks järeldusele, et õhusõiduki tavapärase toimimise piiresse jääv maandumine ei ole õnnetus selle sätte tähenduses.

- 25 Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on ELTL artiklis 267 ette nähtud Euroopa Kohtu ja liikmesriikide kohtute vahelise koostöö raames üksnes asja menetleva ja selle lahendamise eest vastutava liikmesriigi kohtu ülesanne kohtuasja eripära arvesse võttes hinnata nii eelotsuse vajalikkust asjas otsuse langetamiseks kui ka Euroopa Kohtule esitatavate küsimuste asjakohasust. Järelikult, kui esitatud küsimustes palutakse tõlgendada liidu õigust, mille lahutamatu osa on Montréali konventsioon, on Euroopa Kohus põhimõtteliselt kohustatud vastama (9. juuli 2020. aasta kohtuotsus Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punkt 20 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 26 Sellest järeldub, et eeldatakse, et asjakohased on liidu õiguse tõlgendamise küsimused, mis liikmesriigi kohus on esitanud õiguslikus ja faktilises raamistikus, mille ta on määratlenud omal vastutusel ja mille paikapidavust Euroopa Kohus ei pea kontrollima. Euroopa Kohus võib keelduda liikmesriigi kohtu esitatud eelotsuse küsimusele vastamast vaid siis, kui on ilmne, et taotletaval liidu õiguse tõlgendusel puudub igasugune seos põhikohtuasja faktiliste asjaolude või esemega, kui probleem on hüpoteetiline või kui Euroopa Kohtule ei ole teada vajalikke faktilisi või õiguslikke asjaolusid, et anda tarvilik vastus talle esitatud küsimustele (9. juuli 2020. aasta kohtuotsus Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punkt 21 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 27 Liikmesriigi kohtul ei ole aga sugugi keelatud esitada Euroopa Kohtule eelotsuse küsimust, mille vastus ei jäta põhikohtuasja ühe poole arvates mingit ruumi põhjendatud kahtlusele. Seega, isegi kui eeldada, et see on nii, ei muutu see küsimus siiski vastuvõetamatuks (1. detsembri 2011. aasta kohtuotsus Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, punktid 64 ja 65, ja 9. juuli 2020. aasta kohtuotsus Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punkt 22).
- 28 Kuna käesoleval juhul ei ole kahtlust eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimuse asjakohasuses tema menetluses oleva vaidluse lahendamiseks ning kuna see kohus täpsustas, et tema arvates ei ole tegemist *acte clair*'iga ja järelikult peab ta kõrgeima astme kohtuna esitama Euroopa Kohtule eelotsuse, tuleb esitatud küsimus tunnistada vastuvõetavaks.

Sisulised küsimused

- 29 Oma küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas Montréali konventsiooni artikli 17 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et selles sättes ette nähtud mõiste „õnnetus“ hõlmab järsku maandumist, mida asjaomane reisija tajub ettenägematu sündmusena, kuigi see jääb asjaomase õhusõiduki tavapärase toimimise piirsesse.
- 30 Sissejuhatuseks tuleb märkida, et vastavalt määruse nr 2027/97 artikli 3 lõikele 1 reguleerivad liidu lennuettevõtjate vastutust reisijate ja nende pagasi eest kõik seda vastutust käsitlevad Montréali konventsiooni sätted.
- 31 Samuti tuleneb väljakujunenud kohtupraktikast, et niisugust rahvusvahelist lepingut nagu Montréali konventsioon tuleb tõlgendada heas usus, andes lepingus kasutatud mõistetele konteksti arvestades tavatähenduse ning lähtudes lepingu mõttest ja eesmärgist, vastavalt Euroopa Liidule kehtestatud üldise rahvusvahelise õiguse normidele, mis on kodifitseeritud 23. mai 1969. aasta rahvusvaheliste lepingute õiguse Viini konventsiooni (*United Nations Treaty Series*, 1155. kd, lk 331) artiklis 31 (vt selle kohta 19. detsembri 2019. aasta kohtuotsus Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punkt 31, ja 9. juuli 2020. aasta kohtuotsus Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punkt 27 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 32 Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 sõnastusest ilmneb, et lennuettevõtja 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.

- 33 Euroopa Kohus sedastas 19. detsembri 2019. aasta kohtuotsuses Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, punkt 35), et tavatähenduses tähendab mõiste „õnnetus“ sündmust, mis on tahtmatu, kahjustav ja ettenägematu.
- 34 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu viidetest, mida on mainitud käesoleva kohtuotsuse punktides 20–22, nähtub, et eelotsusetaotluse esitanud kohtul on tekkinud eelkõige küsimus, kas kahjustava sündmuse kvalifitseerimisel „ettenägematuks“ selle kohtupraktika tähenduses ja seega „õnnetuseks“ Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 tähenduses tuleb lähtuda asjaomase reisija perspektiivist või pigem selle õhusõiduki tavapärase toimimise piiridest, mille pardal see sündmus aset leidis.
- 35 Kõigepealt tuleb aga kohe tagasi lükata eelmises punktis nimetatud mõistete tõlgendus, mis põhineb iga reisija perspektiivil. Kuna väljavaated ja ootused võivad reisijati erineda, võib niisugune tõlgendus viia paradoksaalse tulemuseni, kui mõne reisija puhul kvalifitseeritakse sama sündmus „ettenägematuks“ ja seega „õnnetuseks“, kuid teise puhul mitte.
- 36 Montréali konventsiooni artikli 17 lõikes 1 ette nähtud mõiste „õnnetus“ tõlgendamine nii, et kõnealuse sündmuse ettenägematuse hindamine sõltub üksnes sellest, kuidas asjaomane reisija seda sündmust tajub, võib seda mõistet pealegi ebamõistlikult laiendada lennuettevõtjate kahjuks. Kuigi on tõsi, et Montréali konventsiooni preambuli kolmanda lõigu kohaselt on konventsiooni 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, tähendab selline kord siiski, nagu nähtub ka selle preambuli viiendast lõigust, et tuleb säilitada „huvide õiglane tasakaal“, eelkõige lennuettevõtjate ja reisijate huvide osas (vt selle kohta 19. detsembri 2019. aasta kohtuotsus Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punkt 36 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 37 Mis puudutab aga asjaomase õhusõiduki käitamise olulisi nõudeid, siis tuleb märkida, et määruse nr 216/2008 IV lisa punkti 1.b kohaselt tuleb lend sooritada lennukäsiraamatus või, kui see on nõutav, lennutegevuskäsiraamatus ette nähtud lennu ettevalmistamise ja töökorra kohaselt. Lisaks on selle lisa punktis 4.a sätestatud, et õhusõidukit käitatakse kooskõlas selle lennukõlblikkusdokumentidega ja kõigi nendega seotud käitamisprotseduuride ja piirangute kohaselt, mis on esitatud selle heakskiidetud lennukäsiraamatus või muudes samaväärsetes dokumentides.
- 38 Veel ilmneb nimetatud lisa punktist 4.c, et lendu tohib alustada või jätkata vaid sel juhul, kui õhusõiduki ette nähtud lennutehnilised näitajad, võttes arvesse kõiki selle jõudluse taset oluliselt mõjutavaid tegureid, võimaldavad planeeritud käitatismassiga sooritada lennu kõiki etappe kohaldatavate vahekauguste/alade ja takistusteni ulatuvate kauguste piires. Lennutehniliste tegurite hulka, mis mõjutavad oluliselt muu hulgas õhusõiduki maandumist, kuuluvad eelkõige käitamisprotseduurid ning stardi- või maandumisala suurus, kalle ja seisund. Sama lisa punkti 4.c.1 kohaselt tuleb neid lennutehnilisi tegureid arvestada otseselt käitamisparameetritena või kaudselt õhusõiduki lennutehniliste andmete kavandamisel ette nähtud hälbeid või varusid arvestades.
- 39 Käesoleva kohtuotsuse punktides 37 ja 38 mainitud sätete järgimise eesmärk on tagada maandumine käitamisprotseduuride ja piirangute kohaselt, mis on esitatud asjaomase õhusõiduki lennukäsiraamatus või muudes samaväärsetes lennukõlblikkusdokumentides, ning võttes arvesse õhusõidukite käitamise kirjutamata reegleid ja parimaid tavasid, isegi kui mõned reisijad tajuvad seda maandumist oodatust järsemana.
- 40 Maandumist, mis ei ületa kõnealuse õhusõiduki käitamisprotseduurides ette nähtud piire – sealhulgas maandumist oluliselt mõjutavate lennutehniliste tegurite puhul ette nähtud hälbeid ja varusid – ja mis toimub nende protseduuride kohaselt ning õhusõidukite käitamise kirjutamata reegleid ja parimaid tavasid arvesse võttes, ei saa järelikult pidada „ettenägematuks“ Montréali konventsiooni artikli 17 lõikes 1 sätestatud „õnnetuse“ esinemise tingimuse hindamisel.

- 41 Käesoleval juhul tuleb märkida, et eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul on järsk maandumine St. Gallen-Altenrheini lennujaamas – nagu on kõne all põhikohtuasjas – ohutum, kuna see lennujaam asub mägises piirkonnas. Samuti leidis see kohus, et põhikohtuasjas kõne all oleval maandumisel piloodi eksimust ei tuvastatud, kuna lennuandmete pardasalvesti registreeris vertikaalkoormuse 1,8 g, mis on väiksem kui maksimaalne koormus 2 g, mida kõnealuse õhusõiduki telik ja konstruktsiooni osad võivad lennukitootja spetsifikatsiooni kohaselt kanda.
- 42 Ilma et see piiraks kõikide põhikohtuasja aluseks oleva maandumisega seotud asjaolude kontrollimist, mida tuleb teha eelotsusetaotluse esitanud kohtul, ei saa eelmises punktis nimetatud tingimustel toimunud maandumist pidada õnnetuseks Montréali konventsiooni artikli 17 lõike 1 tähenduses, ja sellest tulenevalt ei saa see tuua kaasa lennuettevõtja vastutust selle sätte alusel, ja seda sõltumata sellest, kuidas reisija võib seda subjektiivselt tajuda.
- 43 Eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb esitatud küsimusele vastata, et Montréali konventsiooni artikli 17 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et selles sättes ette nähtud mõiste „õnnetus“ ei hõlma maandumist, mis toimus kõnealuse õhusõiduki käitamisprotseduure ja piiranguid, sealhulgas maandumist oluliselt mõjutavate lennutehniliste tegurite hälbeid ja varusid, järgides ning õhusõidukite käitamise kirjutamata reegleid ja parimaid tavasid arvesse võttes, isegi kui asjaomane reisija tajub seda maandumist ettenägematu sündmusena.

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 esitamisega 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 selles sättes ette nähtud mõiste „õnnetus“ ei hõlma maandumist, mis toimus kõnealuse õhusõiduki käitamisprotseduure ja piiranguid, sealhulgas maandumist oluliselt mõjutavate lennutehniliste tegurite hälbeid ja varusid, järgides ning õhusõidukite käitamise kirjutamata reegleid ja parimaid tavasid arvesse võttes, isegi kui asjaomane reisija tajub seda maandumist ettenägematu sündmusena.

Allkirjad