

Tunnistetiedot poistettu

Käännös C-606/20 – 1

Asia C-606/20

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

17.11.2020

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfin alueellinen alioikeus, Saksa)

Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

9.11.2020

Kantaja ja valittaja:

EZ

Vastaja ja valituksen vastapuoli:

IBERIA Lineas Aereas de Espana, Sociedad Unipersonal

I.

[--]

Landgericht Düsseldorf

Välipäätös

Asiassa

EZ, [--],

kantajana ja valittajana

[--]

vastaan

IBERIA Lineas Aereas de Espana, Sociedad Unipersonal, [– –] Madrid, Espanja,
vastaajana ja valituksen vastapuolena

[– –]

Landgericht Düsseldorfin 22. siviilijaosto on,
ottaen huomioon 23.10.2020 pidetyssä istunnossa esitetyn,

[– –]

päättänyt seuraavaa: [alkup. s. 2]

Asian käsittelyä lykätään.

Unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan ensimmäisen kohdan b alakohdan ja kolmannen kohdan nojalla seuraava kysymys unionin oikeuden tulkinnasta:

Onko eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Montrealissa 28.5.1999 tehdyn yleissopimuksen, jonka Euroopan yhteisö allekirjoitti 9.12.1999, joka hyväksyttiin Euroopan yhteisön puolesta 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY ja joka tuli voimaan 28.6.2004, 20 artiklan ensimmäistä virkettä tulkittava siten, että rahdinkuljettaja vapautuu kokonaan tai osittain kyseisen yleissopimuksen 17 artiklan 2 kappaleessa tarkoitetusta vastuustaan matkatavaran katoamisesta, mikäli matkustaja, ilmoittamatta siitä rahdinkuljettajalle, kuljettaa uusia tai uudenveroisia elektroniikkatuotteita, kuten kompaktikamera, tabletti (iPad) ja langattomat kuulokkeet, kirjatussa matkatavarassa käsimatkatavaran sijaan, vaikka näiden elektroniikkatuotteiden kuljettaminen käsimatkatavarassa oli matkustajalle mahdollista ja sitä voitiin häneltä kohtuudella edellyttää?

Perusteet:

I.

[– –] Kantaja EZ vaatii vastaajana olevalta lentoyhtiöltä IBERIA Lineas Aereas de Espana, S.A., Operadora, Sociedad Unipersonal, Montrealin yleissopimuksen (jäljempänä yleissopimus) nojalla vahingonkorvausta matkatavaran katoamisesta.

Kantaja varasi vastaajalta tämän 29.12.2018 suorittaman lennon Düsseldorfista Madridin kautta Panama Cityyn [– –]. Matkan alkaessa kantaja kirjasi Düsseldorfin lentokentällä lennolle yhden matkalaukun. Hänellä ei ollut mukanaan käsimatkatavaroita. Kirjatussa matkatavarassa oli vaatteiden lisäksi muun muassa seuraavat esineet: **[alkup. s. 3]**

- 1 x Cybershot-kompaktikamera, merkki: Sony, malli: DSX-RX 100 II, käypä arvo: 674,10 euroa, ostoajankohta: kesä 2018
- 1 x tabletti, merkki: Apple, malli: iPad, Cellular 128 Gt:n muistitila, väri: harmaa, käypä arvo: 512,10 euroa, ostoajankohta: kesäkuu 2018
- 1 x langattomat kuulokkeet, merkki: Beats by Dr. Dre, väri: mattamusta, käypä arvo: 314,91 euroa, ostoajankohta: lokakuu 2018

Kantaja olisi voinut vaikeuksitta kuljettaa edellä mainitut esineet käsimatkatavarassa. Kantaja ei kuitenkaan tehnyt näin, koska hän oli aina kuljettanut tällaisia esineitä kirjatussa matkatavarassa ja koska häneltä ei ollut koskaan aikaisemmin kadonnut matkatavaraa.

Matkalaukun sisällön (vaatteet, kamera, tabletti ja kuulokkeet) arvo oli yhteensä 2 268,10 euroa. Kantaja vaatii tämän vahingon korvaamista yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaleessa tarkoitettuun vastuun ylärajaan eli 1 288 erityisnosto-oikeuteen saakka, mikä vastaa 1 383,00 euron määrää.

Amtsgericht (paikallinen alioikeus) hyväksyi 24.1.2020 antamassaan tuomiossa [– –] matkatavaran katoamiseen perustuvan vahingonkorvauskanteen vain 720,47 euron määrän osalta, ja hylkäsi sen kompaktikameran, iPadin ja langattomien kuulokkeiden osalta.

Perusteluna Amtsgericht totesi, että yleissopimuksen 20 artiklan ensimmäisen virkkeen mukaan kantajan myötävaikuttamisen osuus vahingon syntymiseen on 100 prosenttia, minkä vuoksi matkatavaran katoamiseen perustuvat korvausvaatimukset eivät tule kyseeseen. Edellä mainittuja esineitä (kamera, tabletti, kuulokkeet), jotka ovat lähes uudenveroisia ja joiden arvo on huomattava, on pidettävä ”arvoesineinä”. Nykyisissä massalentokuljetuksissa matkustajan on aina varauduttava matkatavaran katoamiseen, minkä vuoksi tällaiset arvoesineet pitäisi aina kuljettaa käsimatkatavarassa.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen 24.1.2020 antamaan tuomioon, joka annettiin kantajalle tiedoksi 5.2.2020, kantaja on [– –] hakenut muutosta asianmukaisessa muodossa ja määräajassa ja perustellut – **[alkup. s. 4]** [– –] [menettelyyn liittyviä yksityiskohtia] valituksensa asianmukaisessa muodossa ja määräajassa.

Kantaja väittää muutoksenhakutuomioistuimessa, että Amtsgericht on tulkinut yleissopimuksen 20 artiklan ensimmäisen virkkeen määräystä virheellisesti. Sitä on tulkittava yleissopimuksen tarkoituksen – kuluttajien etujen suojelemisen ja oikeudenmukaisen etujen tasapainon saavuttamisen – valossa. Elektroniikkatuotteita, kuten kompaktikamerat, tabletit ja kuulokkeet, ei enää nykyisin voida pitää ”arvoesineinä”, vaan pelkkinä ”arkiesineinä”, joita käytetään päivittäin, joilla ei myöskään ole poikkeuksellista arvoa ja joiden elinikä lisäksi on yleensä vain lyhyt tai keskipitkä. Tällaisia elektroniikkatuotteita on siis kohdeltava

samalla tavalla kuin vaatteita, aurinkolaseja tai vastaavia tuotteita, jotka niin ikään voidaan kuljettaa kirjatussa matkatavarassa.

Näin ollen kantaja vaatii muutoksenhakutuomioistuimessa, että ensimmäisessä oikeusasteessa 24.1.2020 annettua tuomiota muutetaan ja että hänelle myönnetään edellä mainittujen tuotteiden osalta vahingonkorvauksena vielä 662,53 euroa.

II.

Vastaaja vaatii muutoksenhakutuomioistuimessa valituksen hylkäämistä. Se vetoaa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen antamaan tuomioon.

Kantajan tekemän valituksen menestyminen riippuu ratkaisevasti esitetystä ennakkoratkaisukysymyksestä.

Yksityiskohtaisemmin:

1.

Asetuksella (EY) N:o 2027/97 pannaan täytäntöön yleissopimuksen merkitykselliset määräykset lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuun osalta [alkup. s. 5] siltä osin kuin on kyse matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetuksesta unionin alueella. Kyseisen asetuksen 3 artiklan 1 kohdasta ilmenee, että matkustajia ja heidän matkatavaroitaan koskevaan unionin lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuuseen sovelletaan kaikkia tätä korvausvastuuta koskevia yleissopimuksen määräyksiä. Euroopan yhteisö allekirjoitti yleissopimuksen 9.12.1999, ja neuvosto hyväksyi yleissopimuksen sen puolesta 5.4.2001. Yleissopimus tuli voimaan Euroopan unionin osalta 28.6.2004. Koska yleissopimus on kyseisestä päivästä lukien erottamaton osa unionin oikeusjärjestystä, unionin tuomioistuimella on toimivalta antaa ennakkoratkaisu sen tulkinnasta (ks. unionin tuomioistuimen tuomio 19.12.2019, GN v. ZU, C-532/18, GN/ZU NJW 2020, s. 381 ja 382, 29 kohta ja sitä seuraava kohta).

2.

On kiistatonta, että kantajalla on yleissopimuksen 17 artiklan 2 kappaleen nojalla oikeus saada vastaajalta, joka oli rahdinkuljettaja, korvausta matkatavaran katoamisesta sen jälkeen, kun matkatavara oli kirjattu lennolle Düsseldorfin lentoasemalla 29.12.2018. Asianosaisten välillä on riitaa yksinomaan siitä, onko kantajan myötävaikuttamisen osuus vahingon syntymiseen 100 prosenttia yleissopimuksen 20 artiklan ensimmäisen virkkeen mukaan sen vuoksi, että hän ei kuljettanut kompaktikameraa, iPadia ja kuulokkeita käsimatkatavarassa vaan kirjatussa matkatavarassa.

Yleissopimuksen 20 artiklan ensimmäisen virkkeen mukaan rahdinkuljettaja vapautuu kokonaan tai osittain vastuustaan matkatavaran katoamisen osalta, mikäli ja siltä osin kuin rahdinkuljettaja näyttää, että vahingon on aiheuttanut tai

sen syntymiseen on myötävaikuttanut korvausta vaativan henkilön oma huolimattomuus tai laiminlyönti.

Käsiteltävässä asiassa on näin ollen ratkaisevaa, kuinka on tulkittava sitä, että yleissopimuksen mukaan edellytys vastuusta vapautumiselle matkustajan myötävaikuttamisen perusteella on se, että ”huolimattomuus tai laiminlyönti on aiheuttanut vahingon tai myötävaikuttanut sen syntymiseen.” [alkup. s. 6]

Yleissopimuksessa olevia käsitteitä on tulkittava yhtenäisesti ja itsenäisesti, joten näitä käsitteitä tulkittaessa on otettava huomioon unionia sitovat yleisen kansainvälisen oikeuden tulkintasäännöt eikä merkityksiä, joita niille on voitu antaa unionin jäsenvaltioiden kansallisissa lainsäädännöissä. Tässä yhteydessä on todettava, että valtiosopimusoikeutta koskevan, 23.5.1969 tehdyn Wienin yleissopimuksen 31 artiklassa, jossa kodifoidaan unionia sitova yleinen kansainvälinen oikeus, täsmennetään, että valtiosopimusta on tulkittava vilpittömässä mielessä ja antamalla valtiosopimuksessa käytetyille sanonnoille niille kuuluvassa yhteydessä niiden tavallinen merkitys sekä valtiosopimuksen tarkoituksen ja päämäärän valossa (ks. unionin tuomioistuimen tuomio 19.12.2019, GN v. ZU, C-532/18, GN/ZU, NJW 2020, s. 381 ja 382, 31 kohta ja sitä seuraava kohta).

Yleissopimuksen johdanto-osan kolmannen perustelukappaleen mukaan kyseisen yleissopimuksen sopimusvaltiot, jotka ”ovat tietoisia siitä, että kuluttajien etujen suojelun varmistaminen on tärkeää kansainvälisissä ilmakuljetuksissa ja että täyden korvauksen periaatteeseen perustuvat oikeudenmukaiset korvaukset ovat tarpeen”, päättivät ottaa käyttöön lentoliikenteen harjoittajien ankaraa korvausvastuuta koskevan järjestelmän. Kuten yleissopimuksen johdanto-osan viidennestä perustelukappaleesta käy ilmi, tällainen järjestelmä edellyttää kuitenkin sitä, että ”oikeudenmukainen etujen tasapaino” säilytetään etenkin lentoliikenteen harjoittajien etujen ja matkustajien etujen välillä (ks. unionin tuomioistuimen tuomio 19.12.2019, GN v. ZU, C-532/18, NJW 2020, s. 381 ja 382, 36 kohta).

Yleissopimuksessa määrätään – edellä mainitun tasapainon säilyttämiseksi – tietyissä tapauksissa rahdinkuljettajan korvausvastuusta vapauttamisesta. Mainitun yleissopimuksen 20 artiklan ensimmäisessä virkkeessä näet määrätään, että jos rahdinkuljettaja näyttää, että vahingon on aiheuttanut tai sen syntymiseen on myötävaikuttanut matkustajan oma huolimattomuus tai laiminlyönti, rahdinkuljettaja vapautuu kokonaan tai osittain vastuustaan tätä matkustajaa kohtaan. Näiden rajoitusten johdosta matkustajat voivat saada korvauksen helposti ja nopeasti, eikä lentoliikenteen harjoittajille aseteta hyvin raskasta sekä vaikeasti yksilöitävää ja laskettavissa olevaa korvaustaakkaa, jolla saatettaisiin vaarantaa tai jopa lamauttaa niiden taloudellinen toiminta (ks. edellä mainitun tuomion 39 kohta ja sitä seuraava kohta). [alkup. s. 7]

Yleissopimuksen 20 artiklan ensimmäisessä virkkeessä tarkoitettua rahdinkuljettajan vastuusta vapautumisen edellytystä, jonka mukaan

”huolimattomuus tai laiminlyönti on aiheuttanut vahingon tai myötävaikuttanut sen syntymiseen”, on näin ollen tulkittava sen tavanomaisen merkityksen ja sääntelyn systematiikan mukaisesti sekä yleissopimuksen tarkoituksen ja päämäärän – nimittäin yhtäältä kuluttajan etujen suojelemisen korkean tason takaaminen ja toisaalta ”oikeudenmukaisen etujen tasapainon” saavuttaminen matkustajien etujen ja lentoyhtiöiden etujen välillä – valossa.

Ainakin tuottamuksellinen myötävaikuttaminen vahingon syntymiseen silloin, kun kyse on matkatavaran katoamisesta, tarkoittaa tavanomaisen merkityksen mukaan sitä, että asianmukaista huolellisuutta ei objektiivisesti arvioituna ole noudatettu.

Saksan kansallisessa oikeuskäytännössä ja saksalaisessa oikeuskirjallisuudessa katsotaan, että matkustajan on nykyisissä massakuljetuksissa aina varauduttava siihen, että kirjattu matkatavara saattaa kadota, joten velvollisuutta noudattaa huolellisuutta omissa asioissa on yleissopimuksen 20 artiklan ensimmäisen virkkeen mukaan lähtökohtaisesti vakavasti loukattu, mikäli arvokkaita esineitä kuljetetaan kirjatussa matkatavarassa eikä käsimatkatavarassa [– –]. Vastaavasti Saksan oikeuskäytännössä on esimerkiksi katsottu, että kyseessä oli myötävaikuttaminen, kun matkustaja kuljetti kirjatussa matkatavarassa arvokkaan kameralaitteiston [– –], vaikka kuljetus käsimatkatavarassa oli hänelle mahdollista ja sitä voitiin häneltä kohtuudella edellyttää, ja kirjattu matkatavara tämän jälkeen katosi.

Jaoston käsityksen mukaan tilanne on selvä silloin, kun matkustaja kuljettaa perinteisiä arvoesineitä, kuten käteistä rahaa, arvopapereita, kultakoruja jne., [alkup. s. 8] kirjatussa matkatavarassa käsimatkatavaran sijaan. Tämä on tavallisesti osoitus matkustajan merkittävästä myötävaikuttamisesta, minkä seurauksena rahdinkuljettaja vapautuu kokonaan tai osittain vastuustaan [– –]. Elektroniikkatuotteiden kuljetuksen osalta, kuten nyt käsiteltävässä asiassa, myötävaikuttamista on kuitenkin arvioitava monitahoisemmin.

Useat elektroniikkatuotteet, kuten älypuhelimet, tabletit, kannettavat tietokoneet ja kompaktikamerat, ovat viime vuosina muuttuneet useissa henkilöryhmissä ”arkiesineiksi” ja levinneet laajalle. Elektroniikkatuotteiden hinnat ovat viimeisten vuosikymmenien aikana laskeneet jatkuvasti huolimatta tekniikan jatkuvasta kehitymisestä. Monet ihmiset käyttävät tämäntyyppisiä elektroniikkatuotteita lähes päivittäin. Vaikka vastaavien uusien laitteiden hinnat – kuten myös käsiteltävässä tapauksessa – voivat osittain olla jopa 1 000 euroa, niillä on usein vain rajallinen elin- ja käyttöikä ja niiden arvo laskee nopeasti käytettyjen tavaroiden markkinoilla. Suuressa osassa väestöä tällaisia elektroniikkatuotteita ei sen vuoksi pidetä perinteisinä arvoesineinä. Tämä voisi puhua sen puolesta, että kantajan toimintaan (kameran, tabletin ja kuulokkeiden sijoittaminen kirjattuun matkatavaraan) ei liity myötävaikuttamista ja että hänelle voidaan myöntää täysimääräinen korvaus näistä kadonneista esineistä.

Toisaalta juuri uudenveroiset elektroniikkatuotteet eivät ole arvoltaan vähäpätöisiä, kuten käsiteltävä asia osoittaa. Älypuhelimien,

kompaktikameroiden, tablettien ja kuulokkeiden kaltaiset elektroniikkatuotteet ovat usein pieniä, ja matkustaja voi yleensä kuljettaa ne vaikeuksitta käsimatkatavarassa. Lisäksi on totta, että nykyaikaisissa massalentokuljetuksissa matkatavaroita katoaa säännöllisesti, joten matkustajan on lähtökohtaisesti aina varauduttava siihen. Jotta tässä tapauksessa voitaisiin saavuttaa oikeudenmukainen etujen tasapaino nykyaikaista reittiliikennettä käyttävän matkustajan etujen ja lentoyhtiöiden etujen välillä, voitaisiin matkustajalta kohtuudella edellyttää, että hän kuljettaa tällaiset esineet aina käsimatkatavarassa sen välttämiseksi, että **[alkup. s. 9]** lentoyhtiöiltä vaaditaan suuria taloudellisia korvauksia matkatavaroiden katoamistapauksissa.

Tätä kysymystä ei – sikäli kuin on nähtävissä – ole vielä ratkaistu unionin oikeuskäytännössä eikä oikeaa tulkintaa voida myöskään selvästi määrittää, minkä vuoksi kysymys on SEUT 267 artiklan ensimmäisen kohdan b alakohdan ja kolmannen kohdan nojalla esitettävä unionin tuomioistuimelle ennakkoratkaisun antamista varten.

III.

Asian käsittelyä on ennakkoratkaisupyynnön esittämisen vuoksi lykättävä siviiliprosessilain (Zivilprozessordnung, ZPO) 148 §:n mukaan.

[– –]