

**Asia C-589/20****Ennakkoratkaisupyyntö****Jättämispäivä:**

10.11.2020

**Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:**

Landesgericht Korneuburg (Itävalta)

**Ennakkoratkaisupyyntön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:**

15.9.2020

**Kantaja ja muutoksenhakumenettelyn valittaja:**

JR

**Vastaaja ja muutoksenhakumenettelyn vastapuoli:**

Austrian Airlines AG

---

**ITÄVALLAN TASAVALTA****Landesgericht Korneuburg** (osavaltion tuomioistuin, Korneuburg, Itävalta)

[– –]

Landesgericht Korneuburg on tehnyt muutoksenhakutuomioistuimena [– –] asiassa, jossa kantajana on JR [– –] ja vastaajana **Austrian Airlines AG**, [– –] Wien-Flughafen, ja [– –] joka koskee 4 675:tä euroa korkoineen ja kuluineen, kantajan Bezirksgericht Schwechatin (piirioikeus, Schwechat, Itävalta) 15.3.2020 antamasta tuomiosta [– –] tekemän valituksen johdosta suljetuin ovin pidetyssä istunnossa seuraavan

**välipäätöksen:**

I. Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan perusteella seuraavat **ennakkoratkaisukysymykset**:

Onko eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Montrealissa 28.5.1999 tehdyn yleissopimuksen, jonka Euroopan yhteisö allekirjoitti 9.12.1999 ja joka hyväksyttiin Euroopan yhteisön puolesta 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY, 17 artiklan 1 kappaletta tulkittava

siten, että [alkup. s. 2] kyseisessä määräyksessä tarkoitettu käsite ”onnettomuus” kattaa tilanteen, jossa matkustaja lentokoneesta poistumisen yhteydessä – ilman todennettavissa olevaa syytä – kaatuu siirrettävien portaiden viimeisellä kolmanneksella ja loukkaa itsensä, jolloin loukkaantuminen ei aiheutunut matkustajapalveluun käytetystä esineestä unionin tuomioistuimen 19.12.2019 antamassa tuomiossa Niki Luftfahrt, C-532/18, tarkoitetulla tavalla, ja portaiden kunto ei ollut puutteellinen eivätkä ne etenkään olleet liukkaat?

2. Onko eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä Montrealissa 28.5.1999 tehdyn yleissopimuksen, jonka Euroopan yhteisö allekirjoitti 9.12.1999 ja joka hyväksyttiin Euroopan yhteisön puolesta 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY, 20 artiklaa tulkittava siten, että ilmakuljetusyrityksen mahdollinen vastuu raukeaa kokonaan, jos kyseessä on ensimmäisessä kysymyksessä kuvatun kaltainen tilanne ja matkustaja ei kaatuessaan pitänyt kiinni portaiden kaiteesta?

II. [– –] [asian käsittelyn lykkääminen]

#### Perustelut:

Kantaja teki vastaajan kanssa sopimuksen ilmakuljetuksesta. Hän lensi 30.5.2019 yhdessä aviomiehensä AK:n ja kaksivuotiaan poikansa kanssa [– –] Thessalonikista Wieniin. Lennon toteutti vastaaja. [alkup. s. 3]

Lentokoneesta poistumisen alkaessa kantaja odotti perheensä kanssa ja antoi ensin muiden matkustajien poistua koneesta. Hän kuului viimeisiin koneesta poistuneisiin matkustajiin. Lentokoneesta poistumista varten lentokoneen taka- ja etuosaan tuotiin kumpaankin siirrettävät portaat. Kantaja ja hänen perheensä käyttivät koneesta poistumiseen lentokoneen etuosassa olleita portaita. Ennen heitä portaita pitkin koneesta oli poistunut noin 60 matkustajaa. Näistä noin 60 henkilöstä kukaan ei liukastunut tai valittanut liukkaasta kohdasta portaissa.

Lentokoneen etuosassa olleet portaat oli valmistettu metallista eikä niitä ollut katettu. Askelmat oli tehty rihlalevystä ja ne olivat niin leveät, että kaksi henkilöä saattoi laskeutua portaita samanaikaisesti vierekkäin. Portaiden kummallakin sivulla oli kaide. Portaat olivat moitteettomassa kunnossa eikä niissä ollut puutteita tai vikoja. Askelmat olivat kosteat, koska aiemmin oli satanut, mutta eivät kuitenkaan liukkaat. Lentokoneesta poistumisen ajankohtana ei satanut. Askelmat eivät olleet öljyiset tai rasvaiset eivätkä laajalti likaiset. Ainoastaan viimeisillä kolmella askelmalla oli yksittäisiä, pistemäisiä likaisia kohtia; lian koostumus ei ole tiedossa. Ei voitu todeta, että askelmille olisi tarttunut purukumia tai että pienemmät likaiset kohdat olisivat olleet liukkaita. Askelmien rihlattu yläpinta takaa sen, että liukastuminen on erityisen epätodennäköistä. Wien-Schwechatin lentoasemalla käytetään tällaisia portaita jatkuvasti. Katettuja portaita ei ole käytettävissä kyseisellä lentoasemalla. Kyseessä on sertifioitu ja

Technischer Überwachungsverein (tekninen tarkastuskeskus; jäljempänä TÜV) hyväksymä laite. [alkup. s. 4]

Perheen poistuessa lentokoneesta AK meni edeltä, ja hänellä oli kummassakin kädessä käsimatkatavaralaukku. Kantaja kantoi käsilaukkuaan oikeassa kädessään ja vasemmalla kädellään hän piti poikaansa sylissään. AK lähes kaatui portaiden alimmalla kolmanneksella, mutta selvisi tilanteesta kaatumatta. Kantaja seurasi tätä tapahtumaa, mutta tullessaan itse samaan kohtaan, jossa hänen aviomiehensä oli lähes kaatunut, hän itse kaatui ja löi vasemman kyynärvartensa portaiden reunaan. AK sen enempää kuin kantajakaan ei ollut pitänyt kiinni kaiteesta. Kaatumisen yhteydessä kantajan vasen kyynärvarsi murtui, ja hänelle tuli hematooma pakaraan. Syytä kantajan kaatumiseen ei löydetty.

**Kantaja** vaatii vastaajaa maksamaan hänelle 4 675 euroa ja sille korkoa 4 prosenttia 10.8.2019 alkaen ja perustelee vaatimustaan lähinnä sillä, että portaat olivat niin liukkaat, että aiemmin jo hänen aviomiehensä oli liukastunut ja pudonnut muutaman askeleen, mutta hän ei ollut loukannut itseään. Kantaja oli seurannut tätä tapahtumaa ja ottanut siksi kaksivuotiaan poikaansa syliinsä, jotta tämä ei liukastuisi. Kantaja väittää laskeutuneensa tämän jälkeen portaita hyvin varovasti. Tästä huolimatta hän liukastui samalla korkeudella tai askelmalla, jolla myös hänen aviomiehensä oli aiemmin liukastunut. Vastaajan käyttöön asettamat portaat eivät siten kantajan mukaan olleet mitenkään vastaajalta edellytettävän matkustajien suojelua koskevan sopimusvelvoitteen eivätkä vaadittavan liikenneturvallisuuden mukaisia, koska erityisen varovaisuuden noudattamisesta huolimatta kantaja liukastui. Kosteasta säästä ja tihkusateesta huolimatta vastaaja oli asettanut matkustajien käyttöön kattamattomat portaat, joihin liittyi jo [alkup. s. 5] kosteuden vuoksi kohonnut liukastumisriski. Lisäksi porras, jolla kantaja liukastui, oli myös öljyinen/rasvainen. Kuljetussopimuksen tekemisen yhteydessä syntyy liikenteenharjoittajan liitännäinen sopimusvelvoite taata matkustajien turvallisuus ja suojella heidän fyysistä koskemattomuuttaan. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kyseessä olevat suojelu- ja huolellisuusvelvoitteet koskevat myös liikennevälineiden sisäänkäyntien ja poistumisteiden pitämistä sellaisessa kunnossa, että matkustajat voivat käyttää niitä turvallisesti. Kantajan mukaan vastaaja ei noudattanut näitä velvoitteita. Hänen mukaansa silloin, kun matkustajat poistuvat koneesta kentälle eivätkä suoraan terminaaliin, tavanomaisena käytäntönä on asettaa käyttöön katetut portaat, jotka eivät ainakaan ole rasvaisia/liukkaita. Tästä syystä vastaaja on vastuussa kaikkien ajateltavissa olevien oikeudellisten perusteiden mukaisesti syntyneestä vahingosta, ja sen on esitettävä (Itävallan) yleisen siviililain (Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch, jäljempänä ABGB) 1298 §:n nojalla näyttöä sen väitteensä tueksi, jonka mukaan se ei toiminut tuottamuksellisesti. Kantaja vaatii korvauksena kivusta ja särystä 3 500 euroa, kotiaavun käyttämisestä aiheutuneina kuluina yhteensä 1 125 euroa (yhteensä 75 tuntia tuntihinnan ollessa 15 euroa) ja muina kuluina 50 euroa.

**Vastaaja** kiistää kannevaatimukset, vaatii kanteen hylkäämistä ja esittää tiivistetysti, että portaiden askelmat on rei'itetty tai rihlattu, jolloin mahdollinen vesi valuu nopeasti pois ja askelmien kuivuus voidaan taata lähes välittömästi.

Tällaisia askelmia käyttämällä pienennetään liukastumisriskiä. Vastaajan mukaan portaat ja askelmat olivat moitteettomassa [alkup. s. 6] teknisessä kunnossa eivätkä ne myöskään olleet liukkaat. Sitä ei voida asettaa vastuuseen sopimukseen perustuvien suojele- tai huolellisuusvelvoitteiden rikkomisesta eikä sopimukseen perustumattomaan vahingonkorvausvastuuseen. Vastaaja väittää, ettei se – sen enempää kuin Wienin kansainvälinen lentoasemakaan – toiminut myöskään tuottamuksellisesti eikä lainvastaisesti. Kantajan olisi joka tapauksessa pitänyt – etenkin kun hän jo näki aviomiehensä lähes kaatuvan – käyttää portaiden kaidetta. On mahdollista, että kaatuminen tapahtui myös juuri sen vuoksi, että hän piti poikaansa sylissään. Vastaaja ei myöskään rikkonut liittännäisiä sopimusvelvoitteitaan. Kantajan oli mahdollista käyttää portaita turvallisesti. Lääkäriin ohjeista ja neuvoista huolimatta kantaja ei halunnut, että hänet kuljetetaan välittömästi jatkohoitoon läheiseen sairaalaan. Sen sijaan hän matkusti takaisin Linziin, jossa hän hakeutui hoitoon ilmeisesti vasta myöhään illalla 30.5.2019. Ei voida sulkea pois sitä, että hoitoon hakeutumisen viivästyminen pahensi kantajan vammoja tai että vammat syntyivät väitetyssä laajuudessaan vasta sen seurauksena. Kantaja laiminlöi näin häntä koskevan velvollisuuden minimoida vahingot.

Asiaa ensimmäisessä oikeusasteessa käsitellyt Bezirksgericht Schwechat hylkäsi kannevaatimukset kokonaisuudessaan valituksenalaisella tuomiolla. Tämän päätöksen alussa esitettyjen, todettujen tosiseikkojen perusteella se tuli oikeudelliselta kannalta siihen tulokseen, että ABGB:n 1295 §:n 1 momentin nojalla lainvastaisuus voi seurata sopimukseen perustuvan tai sopimukseen perustumattoman velvoitteen rikkomisesta. Sopimusvelvoitteiden määrittämisen kannalta merkitystä on [alkup. s. 7] konkreettisella sopimuksella. Lainvastaista on sekä pääasiallista suoritusta että liittännäisiä suorituksia koskevien velvoitteiden (suojele, huolellisuus, tiedottaminen) laiminlyönti. Ilmakuljetussopimuksen tekemisen myötä lentoliikenteen harjoittajalle syntyy sopimukseen perustuva velvoite taata matkustajien turvallisuus. Tämä sopimukseen perustuva liittännäinen velvoite käsittää myös matkustajien turvallisen lentokoneeseen nousun ja siitä poistumisen turvaamisen. Liikenneturvallisuuteen liittyviä velvoitteita ei vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kuitenkaan voida laajentaa siten, että käytännössä syntyy tuottamuksesta riippumaton vastuu, josta ei säädetä laissa. Liikenneturvallisuuden takaamiseen velvollisen on siksi toteutettava ainoastaan ne toimenpiteet, joita siltä voidaan vallitsevan käsityksen mukaan kohtuudella olettaa. Käyttämällä erityisiä liukumista estäviä pinnoitteita huolehditaan kuitenkin riittävästi siitä, etteivät matkustajat loukkaa itseään. Bezirksgericht Schwechatin mukaan katettujen portaiden käyttöä ei voida edellyttää. Vastaaja ei näin ollen laiminlyönyt liikenneturvallisuutta koskevaa velvoitetta. Tästä riippumatta jokaiselta jalankulkijalta edellytetään, että hän katsoo eteensä. Sen jälkeen, kun kantaja havaitsi ennen omaa kaatumistaan, miten hänen aviomiehensä lähes kaatui samassa kohdassa, hän ei ilmeisestikään ryhtynyt mihinkään varotoimiin välttääkseen oman kaatumisensa. Hänen olisi voitu kohtuudella olettaa pysähtyvän hetkeksi ja pitävän kiinni kaiteesta. Hänen olisi ollut myös mahdollista pyytää aviomieheltään apua. Sitä, ettei kantaja pitänyt

kiinni kaiteesta, vaikka havaitsi jo aiemmin vaaran, on pidettävä pääosin kantajan omana huolimattomuutena. **[alkup. s. 8]**

Kantaja teki tästä tuomiosta **valituksen** ennakkoratkaisua pyytävään tuomioistuimeen, jossa hän vaatii muuttamaan valituksenalaista tuomiota siten, että kannevaatimukset hyväksytään kokonaisuudessaan. Kantaja väittää lähinnä vastaajan vastuun seuraavan jo siitä, ettei se käyttänyt katettuja portaita. Kantajan mukaan vastaaja ei ole esittänyt syyttömyyttään tukevia todisteita. Kantajan ei myöskään tarvinnut varautua siihen, että portaat ovat niin liukkaat, että hän kaatuu erityisen varovaisesta laskeutumisestaan huolimatta. Tästä syystä ei myöskään ole mitään syytä olettaa, että hän on myötävaikuttanut vahingon syntymiseen.

Vastaaja toteaa tästä **valitukseen antamassaan** vastauksessa lähinnä, ettei sen voida edellyttää käyttävän katettuja portaita. Käyttämällä kattamattomia portaita se ei loukannut liikenneturvallisuuden varmistamista koskevaa velvoitetta. Liikenneturvallisuuden varmistamista koskevia velvoitteita ei saa laajentaa liiaksi, vaan ne on rajattava koskemaan sitä, mitä lentoliikenteen harjoittajalta voidaan kohtuudella edellyttää.

**Muutoksenhakutuomioistuimena** toimivan ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen on toisena ja viimeisenä oikeusasteena ratkaistava kantajan vaatimukset.

[menettelyllisiä näkökohtia] [–] **[alkup. s. 9]** [–]

[–]

**Ennakkoratkaisukysymysten** osalta on ensinnäkin huomautettava, että sekä ensimmäisen asteen tuomioistuimelta että asianosaisilta on nyt käsiteltävässä asiassa jäänyt huomaamatta, että vastaajan vastuuta on arvioitava eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn yleissopimuksen (jäljempänä Montrealin yleissopimus) perusteella. Montrealin yleissopimuksen soveltaminen seuraa siitä, että lennon lähtö- ja **[alkup. s. 10]** määräraikka olivat eri sopimusvaltioissa (Kreikassa ja Itävallassa), joten kyseessä on Montrealin yleissopimuksen 1 artiklassa tarkoitettu kansainvälinen kuljetus.

Euroopan yhteisö allekirjoitti Montrealin yleissopimuksen 9.12.1999, ja yleissopimus hyväksyttiin sen puolesta 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY. Montrealin yleissopimus on (täten) erottamaton osa unionin oikeusjärjestystä, minkä vuoksi unionin tuomioistuimella on toimivalta antaa ennakkoratkaisu sen tulkinnasta (unionin tuomioistuimen [tuomio 26.2.2015, Wucher Helicopter ja Euro-Aviation Versicherung,] C-6/14, [EU:C:2015:122], 33 kohta).

### **Ensimmäinen kysymys:**

Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen mukaan rahdinkuljettaja on vastuussa matkustajan kuolemasta tai ruumiinvammasta aiheutuneesta vahingosta

ainoastaan sillä edellytyksellä, että kuoleman tai vamman aiheuttanut onnettomuus tapahtui ilma-aluksessa tai ilma-alukseen nousemisen tai siitä poistumisen yhteydessä.

Kyseisen määräyksen perusteella kuljettaja on vastuussa vahingosta Montrealin yleissopimuksen 21 artiklan 1 kappaleen mukaiseen vastuun enimmäismäärään – johon nyt käsiteltävät kannevaatimukset eivät nouse – saakka tuottamuksestaan riippumatta, ja kuljettaja voi kiistää vastuunsa ainoastaan vetoamalla saman yleissopimuksen 20 artiklan mukaiseen vahinkoon myötävaikuttamiseen.

Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen mukainen edellytys vastuun syntymiselle on ”onnettomuudesta” aiheutunut henkilövahinko (kuolema tai loukkaantuminen); onnettomuustapahtuman on oltava ehdoton edellytys vahingon syntymiselle. Montrealin yleissopimuksen sanamuodon mukaan ratkaisevaa on siten ”onnettomuuden” tapahtuminen. Tätä käsitettä ei määritellä Montrealin yleissopimuksessa eikä vielä vanhemmassa Varsovan yleissopimuksessa. Varsovan yleissopimuksesta annetun [alkup. s. 11] oikeuskäytännön mukaan onnettomuus on ulkoisesta vaikutuksesta johtuva äkillinen tapahtuma, jonka seurauksena matkustaja kuolee tai loukkaantuu. Asianomaiselle aiheutuu odottamatta vahinkoa [––].

Nyt käsiteltävässä asiassa kantaja loukkaantui, koska poistuessaan koneesta hän kaatui syystä, jota ei voitu selvittää, moitteettomassa kunnossa olleiden siirrettävien portaiden viimeisellä kolmanneksella. On epäselvää, onko tätä tapahtumaa pidettävä Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettuna onnettomuutena.

Unionin tuomioistuin toteaa 19.12.2019 antamassaan tuomiossa [Niki Luftfahrt], C-532/18, [EU:C:2019:1127] seuraavaa:

Koska Montrealin yleissopimuksessa ei määritellä mitenkään ”onnettomuuden” käsitettä, on otettava huomioon tämän käsitteen tavallinen merkitys siinä asiayhteydessä, johon se sisältyy, tämän yleissopimuksen tarkoituksen ja sillä tavoitellun päämäärän valossa.

Onnettomuuden käsitteen tavanomaisen merkityksen mukaan kyseessä on tahaton ja ennakoimaton vahinkoa aiheuttava tapahtuma.

Se, että rahdinkuljettajan korvausvastuun osalta edellytettäisiin, että vahinko johtuu lentoliikenteelle ominaisen riskin toteutumisesta tai että ”onnettomuuden” ja koneen liikkumisen tai käytön välillä on oltava syy-yhteys, ei ole yhteensopivaa Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettua ”onnettomuuden” käsitteen tavanomaisen merkityksen eikä Montrealin yleissopimuksen tavoitteiden kanssa. Lentoliikenteen harjoittajille kuuluvan korvausvelvollisuuden rajoittaminen koskemaan ainoastaan onnettomuuksia, joihin liittyy lentoliikenteelle ominainen riski, [alkup. s. 12] ei ole myöskään tarpeen, jotta voitaisiin välttyä siltä, että lentoliikenteen harjoittajille asetettaisiin liiallinen korvaustaakka. Kyseiset rahdinkuljettajat voivat nimittäin sulkea pois

vastuunsa tai rajoittaa sitä (tuomion 34, 35, 41 ja 42 kohta). Unionin tuomioistuin tuli kyseisessä tuomiossa siten siihen lopputulokseen, että kyseisessä määräyksessä (Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa) tarkoitettu ”onnettomuuden” käsite kattaa kaikki lentokoneessa tapahtuvat tilanteet, joissa matkustajapalveluun käytetty esine on aiheuttanut matkustajalle ruumiinvamman, eikä ole tarpeen selvittää, johtuvatko nämä tilanteet lentoliikenteelle ominaisesta riskistä.

Edellä esitetyn Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen mukaisesti tämän on siten pädeittävä myös tilanteisiin, jotka ovat syntyneet – kuten nyt käsiteltävässä asiassa – ilma-alukseen nousemisen tai siitä poistumisen yhteydessä.

Nyt tarkasteltava tilanne eroaa kuitenkin tuomion Niki Luftfahrt taustalla olleesta tilanteesta sikäli, että nyt tarkasteltavassa tapauksessa kantajan kaatuminen ja siten loukkaantuminen eivät aiheutuneet matkustajapalveluun käytetystä esineestä eikä tapaukseen liittynyt myöskään vastaajan vastuuta puoltavia tekijöitä – portaiden kunto ei etenkään ollut puutteellinen eikä vastaaja laiminlyönyt huolellisuusvelvoitettaan tai liikenneturvallisuuksia koskevia velvoitteitaan.

#### **Toinen kysymys:**

Montrealin yleissopimuksen 20 artiklassa määrätään, että rahdinkuljettaja vapautuu kokonaan tai osittain vastuustaan matkustajaan nähden, jos se näyttää, että vahingon on aiheuttanut tai sen syntymiseen on myötävaikuttanut matkustajan oma huolimattomuus tai laiminlyönti. **[alkup. s. 13]**

Nyt käsiteltävässä asiassa kantaja ei pitänyt kiinni käytettävissä olleesta kaiteesta, vaikka hän havaitsi aviomiehensä läheltä piti -tilanteen. Hänen ei siten ollut mahdollista estää kaatumistaan. Kantaja itse näin ollen ainakin myötävaikutti siihen, että hän kaatui. Kun otetaan huomioon se, että portaat olivat moitteettomassa kunnossa – niissä ei siten ollut vaurioita tai puutteita eivätkä ne myöskään olleet liukkaat – ja että matkustajapalveluun käytetty esine ei myöskään aiheuttanut kantajan loukkaantumista eikä (riippumatta siitä, että kaatuminen tapahtui lentokoneesta poistumisen yhteydessä) tapaukseen siten liittynyt vastaajan vastuuta puoltavia tekijöitä tai ne olivat ainoastaan toissijaisia siihen nähden, että kantaja myötävaikutti vahingon syntymiseen, herää lisäksi kysymys siitä, syrjäyttääkö kantajan myötävaikuttaminen vahingon syntymiseen vastaajan, jonka ei voida katsoa syyllistyneen huolimattomuuteen tai rikkoneen liikenneturvallisuuksien liittyviä velvoitteita, mahdollisen Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen mukaisen vastuun siten, että tämä vastuu raukeaa.

Koska näitä kysymyksiä ei ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen näkemyksen mukaan ole vielä selvennetty tyhjentävästi Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä, unionin tuomioistuimelle on esitettävä edellä mainitut ennakkoratkaisukysymykset.

[--]

TYÖASIAKIRJA