

Tunnistetiedot poistettu

Käännös

C-70/20 – 1

Asia C-70/20

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

12.2.2020

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Oberster Gerichtshof (ylin tuomioistuin, Itävalta)

Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

30.1.2020

Valittaja:

YL

Valituksen vastapuoli:

Altenrhein Luftfahrt GmbH

Oberster Gerichtshof on [– –] asiassa, jossa valittajana on YL, (Itävalta), [– –] ja vastapuolena Altenrhein Luftfahrt GmbH, Flughafen Wien (Itävalta) [– –], joka koskee 68 858 euron ja liitännäiskulujen suorittamista ja vahvistamista (riidan arvo 5 000 euroa), menettelyssä, joka koskee valitusta, jonka valittaja on tehnyt Oberlandesgericht Wienin (Wienin osavaltion ylioikeus) toisen oikeusasteen tuomioistuimena 29.4.2019 antamasta tuomiosta [– –], jolla Handelsgericht Wienin (Wienin kauppatuomioistuin) 23.1.2019 antama tuomio [– –] on vahvistettu, tehnyt seuraavan

päätöksen:

I. Unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan nojalla seuraava ennakkoratkaisukysymys: **[alkup. s. 2]**

Onko kova, mutta kuitenkin lentokoneen normaalilla käyttöalueella oleva laskeutuminen, joka johtaa matkustajan loukkaantumiseen, eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä Montrealissa 28.5.1999 tehdyn yleissopimuksen, jonka Euroopan yhteisö allekirjoitti 9.12.1999 ja joka hyväksyttiin sen puolesta 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY, 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettu onnettomuus?

II. [asian käsittelyn lykkääminen] [– –]

Perustelu:

1. Tosiseikat:

Valittaja matkusti 20.3.2014 vastapuolen suorittamalla lennolla Wienistä St. Galleniin/Altenrheiniin (Sveitsi). Laskeutumisen yhteydessä lennonrekisteröintilaite tallensi pystysuuntaisen kuormituksen arvoksi 1,8 g. Tällainen laskeutuminen voidaan subjektiivisesti kokea kovaksi. Kuormitus oli, myös ilmailutekninen mittatoleranssi huomioon ottaen, kuitenkin (vielä) lentokoneen normaalilla käyttöalueella, joka lentokonevalmistajan eritelmien mukaan ulottuu enintään 2 g:n kuormitusarvoon. Lentäjän virhettä ei voitu todeta. Lentotekniseltä kannalta kovempi laskeutuminen on St. Gallenin/Altenrhein lentokentälle vuoristo-olosuhteiden vuoksi turvallisempaa kuin liian pehmeä laskeutuminen.

2. Asianosaisten vaatimukset ja väitteet: [alkup. s. 3]

Valittaja väittää saaneensa välihevypullistuman laskeutumisen yhteydessä ja vaatii vahingonkorvausta eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä Montrealissa 28.5.1999 tehdyn yleissopimuksen (jäljempänä Montrealin yleissopimus) 17 artiklan perusteella. Kova laskeutuminen on Montrealin yleissopimuksen 17 artiklassa tarkoitettu onnettomuus.

Vastapuoli väittää, että laskeutuminen on tapahtunut lentokoneen normaalilla käyttöalueella. Kyse on näin ollen tyypillisestä tapahtumasta lennon aikana eikä Montrealin yleissopimuksen 17 artiklassa tarkoitettua onnettomuudesta.

3. Menettelyn tähän mennessä:

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin hylkäsi kanteen. Montrealin yleissopimuksen 17 artiklassa säädetyn korvausvastuun edellytyksenä on onnettomuus, ja sellaiseksi voidaan katsoa vain ”poikkeuksellisen kova laskeutuminen”. Tästä ei ollut kyse käsiteltävässä asiassa. Ilmakuljetukselle tyypilliset tapahtumat, joihin kuuluvat myös kova laskeutuminen tai voimakas jarrutus, eivät perusta korvausvastuuta, sillä lentomatkustaja (jolla ilmeisesti

tarkoitetaan tyypillistä lentomatikustajaa) on tietoinen tällaisista tapahtumista ja varautunut niihin.

Toisen oikeusasteen tuomioistuin vahvisti tämän tuomion. On totta, että myös kova laskeutuminen voi poikkeuksellisesti olla Montrealin yleissopimuksen 17 artiklassa tarkoitettu onnettomuus. Se edellyttäisi kuitenkin, että valmistajan asettamat raja-arvot, jotka koskevat laskutelineiden ja rakenteiden kuormitusta, ylittyisivät selvästi. Normaaliin käyttöön – kuten tässä tapauksessa – kuuluva laskeutuminen sulkee pois oletettaman onnettomuudesta.

Oberster Gerichtshofin (ylin tuomioistuin, Itävalta) on ratkaistava valittajan tästä tuomiosta tekemä valitus. Valittaja katsoo edelleen, että kyseessä oli onnettomuus, joka on peruste vastapuolen korvausvastuulle. Jos näin on asian laita, Oberster Gerichtshofin on kumottava alempien oikeusasteiden antamat tuomiot. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen olisi siinä tapauksessa **[alkup. s. 4]** tutkittava, onko valittajan välilevypullistuma tosiasiallisesti aiheutunut laskeutumisesta. Tätä kysymystä ei ole tähän mennessä käsitelty, koska alemmat oikeusasteet ovat todenneet, ettei vastapuoli ole korvausvastuussa jo sen vuoksi, että kyse ei ollut onnettomuudesta.

4. Oikeudellinen perusta:

4.1. Vastapuolen korvausvastuuta on arvioitava Montrealin yleissopimuksen mukaan. Tätä yleissopimusta sovelletaan siksi, että lennon lähtö- ja määräpaikat sijaitsivat eri sopimusvaltioissa (Itävalta, Sveitsi), eli kyseessä oli Montrealin yleissopimuksen 1 artiklassa tarkoitettu kansainvälinen kuljetus.

4.2. Euroopan yhteisö allekirjoitti Montrealin yleissopimuksen 9.12.1999, ja se hyväksyttiin yhteisön puolesta 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY. Montrealin yleissopimus on näin ollen erottamaton osa unionin oikeusjärjestystä, minkä vuoksi unionin tuomioistuinta pyydetään antamaan ennakkoratkaisu sen tulkinnasta (tuomio asiassa C-6/14, Wucher Helicopter GmbH).

4.3. Riita koskee Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen tulkintaa:

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.

Tämän määräyksen mukaan rahdinkuljettaja vastaa Montrealin yleissopimuksen 21 artiklan 1 kappaleen mukaiseen enimmäiskorvausmäärään – johon nyt käsiteltävä vaatimus ei nouse – saakka **[alkup. s. 5]** tuottamuksestaan riippumatta, ja se voi vapautua vastuusta ainoastaan Montrealin yleissopimuksen 20 artiklassa tarkoitetun myötävaikuttamisen perusteella. Montrealin yleissopimuksen 17 artikla vastaa eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen

yhtenäistämistä tehdyn Varsovan yleissopimuksen 17 artiklaa, joten tulkintaperusteena voidaan edelleen käyttää viimeksi mainittua määräystä koskevaa oikeuskäytäntöä.

5. Ennakkoratkaisupyynnön perustelut:

5.1. Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen mukaisen korvausvastuun edellytys on onnettomuudesta aiheutunut henkilövahinko (kuolema tai ruumiinvamma), ja onnettomuustapahtuman ja vahingon välillä on oltava välttämätön syy-yhteys. Ratkaisevaa on siis se, onko kyseessä onnettomuus. Tätä käsitettä ei määritellä Montrealin yleissopimuksessa. Kyseenalaista on se, luetaanko siihen sellainen ”kova” laskeutuminen, joka on kuitenkin (vielä) normaalilla käyttöalueella. Tämä tarkoittaa, että laskutelineiden ja rakenteiden kuormitus jää niiden raja-arvojen alle, joiden ylittyminen edellyttää valmistajan eritelmien mukaan lentokoneen teknistä tarkastusta. Jaoston käsityksen mukaan ”kovana” on tässä yhteydessä pidettävä laskeutumista, jota – toisin kuin ”pehmeää” laskeutumista – laskutelineet eivät merkittävästi vaimenna ja jonka matkustaja tuntee selvästi.

5.2. Unionin tuomioistuin on asiassa C-532/18, GN, antamansa tuomion 34 kohdassa todennut, että onnettomuuden käsite on määriteltävä ottamalla huomioon sen ”tavallinen merkitys”. Kyseessä on ennakoimaton ja tahaton vahinkoa aiheuttava tapahtuma (*”un évènement involontaire dommageable imprévu”*). Tämä muotoilu näyttää viittaavan siihen, että ratkaisevaa on se, onko matkustaja **[alkup. s. 6]** ennakoinut kyseisen tapahtuman (*”imprévu”*, ei *”imprévisible”*). U.S. Supreme Courtin (Yhdysvaltojen korkein oikeus) muotoilu vastaa unionin tuomioistuimen muotoilua. U.S. Supreme Courtin mukaan ”onnettomuus” on ”unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger”, eli ulkoinen odottamaton tai epätavallinen tilanne tai tapahtuma (Air France v. Saks (1986), <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/>). Ainakin tämän sanamuodon (”tai”) mukaan riittää, että tilanne on odottamaton, eikä sen lisäksi tarvitse olla epätavallinen. Varsin samansuuntaisia ovat Saksan Bundesgerichtshofin (liittovaltion ylin tuomioistuin) ratkaisut, joissa viitataan yksinomaan tapahtuman äkillisyyteen [– –].

Nämä sanavalinnat voidaan tulkita siten, että merkitystä ei ole vahinkoa aiheuttavan tapahtuman objektiivisella ennalta arvaamattomuudella tai epätavallisuudella, vaan ainoastaan sillä, että tapahtuma oli ulkopuolinen, se ilmeni äkillisesti eikä matkustaja varautunut siihen (ks. Lord Scott in House of Lords, Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation (2005) UKHL 72, 14 kohta: ”It is important to bear in mind that the ’unintended and unexpected’ quality of the happening in question must mean ’unintended and unexpected’ from the viewpoint of the victim of the accident. It cannot be to the point that the happening was not unintended or unexpected by the perpetrator of it or by the person sought to be made responsible for its consequences. It is the injured

passenger who must suffer the ‚accident‘ and it is from his perspective that the quality of the happening must be considered.”).

Tämän (laajan) tulkinnan perusteella ainoastaan silloin, kun vahinko aiheutuu lentokoneen [**alkup. s. 7**] normaalin käytön yhteydessä ilman äkillistä ja matkustajalle yllättävää tapahtumaa, kyseessä ei ole onnettomuus. Näin on erityisesti silloin, kun matkustamon tavanomainen paine aiheuttaa vahinkoja (Air France v. Saks: kuulon menetys; Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation: veritulppa). Kuitenkin myös lievät tai keskivoimakkaat ilmapuopat – jotka eivät sellaisinaan ole epätavallisia tai ennalta arvaamattomia – voidaan silloin, kun niistä aiheutuu vahinkoja, luokitella onnettomuudeksi [– –]. Saman pitäisi päteä myös kovaan laskeutumiseen, joka – kuten käsiteltävässä asiassa – on tosin (juuri ja juuri) lentokoneen normaalilla käyttöalueella, mutta joka tapahtuu äkillisesti ja odottamattomasti ja aiheuttaa (valittajan myöhemmin tutkittavien väitteiden mukaan) ruumiinvamman.

5.3. Sitä vastoin erityisesti Ranskan oikeuskäytännössä viitataan tapahtuman ennalta arvaamattomuuteen (Cour de cassation (Ranskan ylin tuomioistuin) [– –]: ”*évènement extérieur, soudain et imprévisible*”). Kyse on siis oltava paitsi ulkoisesta (”*extérieur*”), äkillisestä (”*soudain*”) ja matkustajan kannalta odottamattomasta tapahtumasta, myös ennalta arvaamattomasta (”*imprévisible*”) eli objektiivisesti epätavallisesta tapahtumasta. Näin ollen sellaisia vahinkoja ei korvattaisi, jotka aiheutuvat tapahtumista, jotka kuuluvat lentokoneen normaaliin ja ennustettavaan käyttöön (ks. vastaavasti julkisasiamies Saugmandsgaardin ratkaisuehdotus asiassa C-532/18, GA, 44 kohta, jossa kuitenkin tältä osin tulkitaan myös amerikkalaista ja saksalaista oikeuskäytäntöä. [**alkup. s. 8**]

Vastaava näkemys on edustettuna myös saksankielisessä oikeuskirjallisuudessa: korvausvastuuta eivät voi perustaa tyypilliset, toimintaan kuuluvat ja ennakoitavissa olevat tapahtumat [– –]. Kova laskeutuminen on näin ollen luokiteltava onnettomuudeksi vain siinä tapauksessa, että valmistajan asettamat raja-arvot, jotka koskevat laskutelineiden ja rakenteiden kuormitusta, ylittyvät selvästi [– –].

Tältä osin District Court for the Southern District of New York (New Yorkin eteläisen piirin tuomioistuin) [– –] ja Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfin alueellinen alioikeus, Saksa) [– –] ovat todenneet, että lentoyhtiö ei ollut korvausvastuussa ”rutiinilaskeutumisen” (District Court for the Southern District of New York) ja sellaisen laskeutumisen tapauksessa, joka oli ”vielä normaalin rajoissa” (Landgericht Düsseldorf).

5.4. Viimeksi mainittu lähestymistapa perustuu ilmeisesti sellaiseen arviointiin, jonka mukaan tapahtumat, jotka kuuluvat (vielä) lentokoneen normaaliin käyttöön, eivät tyypillisesti aiheuta ruumiinvammaa myöskään silloin, kun ne ilmenevät äkillisesti ja odottamattomasti. Tämä koskee erityisesti ”kovia” laskeutumisia (ks. Truitt, ”Plain Talk about Plane Claims: An Air Carrier Claims Examinees Handbook”, *Journal of Air Law and Commerce* [– –]: ”– – airplanes

are not as strong as people – meaning that if a hard landing did not hurt the airplane, it would not have been capable of harming occupants.”). Mikäli seurauksena on kuitenkin loukkaantuminen, kyse on säännönmukaisesti matkustajan erityisestä alttiudesta, joka on omalta osaltaan **[alkup. s. 9]** vahingon syy. Tämä alttius ei tällöin ole lentoyhtiön vastuulla (ks. vastaavasti yleisemmin julkisasiamies Saugmandsgaardin ratkaisuehdotus asiassa C-532/18, GA, 44 kohta).

6. Oberster Gerichtshofin mukaan tämä näkemys on periaatteessa asetettava etusijalle. Se tosin johtaa siihen, että lentokonevalmistajan asettamat raja-arvot määrittävät välillisesti onnettomuuden käsitteen tulkinnan. Sillä varmistetaan kuitenkin asianmukainen tasapaino lentomatkustajan etujen ja lentoyhtiön etujen välillä sekä estetään rajoittamaton korvausvastuu (ks. julkisasiamies Saugmandsgaardin ratkaisuehdotus asiassa C-532/18, 37 kohta), ja lisäksi konkreettisiin raja-arvoihin kytkemisen etuna on yksinkertaisuus. Edellä esitetyistä syistä ei kuitenkaan ole olemassa *acte clair* -tilannetta. Tämän vuoksi Oberster Gerichtshof on ylimmän oikeusasteen tuomioistuimena velvollinen esittämään ennakkoratkaisupyyntönsä.

II. [menettelyä koskevia tietoja] [– –]

[allekirjoitukset] [– –]