

# Tunnistetiedot poistettu

Käännös

C-111/21 – 1

Asia C-111/21

## Ennakkoratkaisupyyntö

### Jättämispäivä:

25.2.2021

### Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Oberster Gerichtshof (ylin tuomioistuin, Itävalta)

### Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

28.1.2021

### Kantaja ja Revision-valittaja:

BT

### Vastaja ja Revision-asian vastapuoli:

Laudamotion GmbH

---

ITÄVALLAN TASAVALTA

[– –]

### OBERSTER GERICHTSHOF (ylin tuomioistuin, Itävalta)

Oberster Gerichtshof on Revision-valitusta käsittelevänä tuomioistuimena [– –] asiassa, jonka asianosaisia ovat kantaja BT, Wien [– –], [– –] ja vastaja Laudamotion GmbH, Schwechat, [– –] ja joka koskee 6 953,60 euroa korkoineen ja kuluineen sekä vahvistusvaatimusta (riita-asian arvo: 5 000 EUR), antanut käsitellessään kantajan Revision-valitusta Landesgericht Korneuburgin (Korneuburgin alueellinen tuomioistuin) valitustuomioistuimena 7.4.2020 antamasta tuomiosta [– –], jolla muutettiin Bezirksgericht Schwechatin (Schwechatin piirioikeus) 12.11.2019 antamaa yksipuolista tuomiota [– –], [– –] seuraavan

v ä l i p ä ä t ö k s e n

– – :

I. Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan nojalla seuraavat ennakkoratkaisukysymykset: **[alkup. s. 2]**

1. Onko onnettomuuden matkustajalle aiheuttamaa psyykkistä vammaa, joka täyttää sairauden tunnusmerkit, pidettävä *eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä 28.5.1999 Montrealissa tehdyn, 9.12.1999 Euroopan yhteisön allekirjoittaman ja Euroopan yhteisön nimissä 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY hyväksytyin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettuna ruumiinvammana?*

2. Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi:

Onko Montrealin yleissopimuksen 29 artikla esteenä sellaisen vahingonkorvauksen vaatimiselle, johon sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaan asianomaisella olisi oikeus?

[--]

P e r u s t e l u t :

[1] 1. Tosiseikat, joiden perusteella asiassa on annettava ratkaisu:

[2] Kantaja oli 1.3.2019 vastaajan lentokoneessa tarkoituksenaan matkustaa Lontoosta Wieniin. Lennon lähdön aikana koneen vasemmanpuoleinen suihkumoottori räjähti ja lentokone tyhjennettiin ihmisistä. Kantaja poistui lentokoneesta koneen oikeanpuoleisen siiven kohdalla olevasta hätäuloskäynnistä. Oikeanpuoleinen suihkumoottori oli vielä liikkeessä, ja suihkumoottorin liikkeelle saattama ilmavirta sai aikaiseksi sen, että kantaja sinkoutui useita metrejä ilmassa. Kantaja on tämän jälkeen kärsinyt uni- ja keskittymisvaikeuksista, mielialan vaihteluista, yhtäkkisistä itkukohtauksista ja kovasta väsymyksestä ja alkanut änkyttää. Hänellä on **[alkup. s. 3]** diagnosoitu traumaperäinen stressihäiriö, jonka vuoksi kantaja on lääkärin hoidossa.

[3] 2. Asianosaisten lausumat ja vaatimukset:

[4] Kantaja vaatii, että vastaaja veloitetaan korvaamaan hänelle aiheutuneet hoitokustannukset, joiden määrä on 4 353,60 EUR, ja 2 500 EUR henkisestä kärsimyksestä. Lisäksi kantaja vaatii, että tuomioistuin vahvistaa, että vastaaja on korvausvastuussa tulevista vahingoista. Hän väittää ensisijaisesti, että vastaajan vastuu seuraa välittömästi Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleesta. Kantajan mukaan vastaaja on kuitenkin joka tapauksessa korvausvastuussa yleissopimuksen lisäksi sovellettavan Itävallan lainsäädännön nojalla.

[5] Vastaaja katsoo, että Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappale kattaa ainoastaan varsinaiset ruumiinvammat eikä pelkkiä psyykkisiä vammoja. Montrealin yleissopimuksen 29 artiklan nojalla kansallista

lainsäädäntöä ei voida soveltaa; Montrealin yleissopimus syrjäyttää kansallisen lainsäädännön.

[6] 3. Asian käsittelyn tähänastiset vaiheet:

[7] [– –] [Menettely ensi asteen tuomioistuimessa]

[8] Asiaa ensi asteena käsitellyt tuomioistuin hyväksyi kantajan vaatimukset [– –]. Sen mukaan Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaletta ei voida soveltaa asiassa, koska siinä määrätään ainoastaan ruumiinvammoja koskevasta korvausvastuusta. Vastaaja on kuitenkin korvausvastuussa Itävallan lainsäädännön nojalla, jossa säädetään vahingonkorvauksesta, joka myönnetään myös pelkästään psyykkisistä vahingoista, jos ne – kuten tässä tapauksessa – täyttävät sairauden tunnusmerkit. **[alkup. s. 4]**

[9] Vastaaja valitti tästä ratkaisusta. [– –]

[10] Valitustuomioistuin hylkäsi kantajan vaatimukset. Se yhtyi ensi asteen tuomioistuimen tulkintaan siitä, että Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappale ei kata pelkkiä psyykkisiä vammoja. Näin ollen tulee esiin kysymys siitä, voiko kantaja perustaa vaatimuksensa lainvalintasääntöjen mukaan sovellettavaan Itävallan lainsäädäntöön. Itävallan lainsäädännössä säädetään oikeudesta vahingonkorvaukseen myös, kun on kyse pelkästään psyykkisestä vammasta, jos vamma täyttää sairauden tunnusmerkit eli jos se edellyttää lääketieteellistä hoitoa tai on vähintäänkin diagnosoitavissa. Montrealin yleissopimuksen 29 artiklan nojalla kyseisen yleissopimuksen määräykset kuitenkin syrjäyttävät Itävallan lainsäädännön. Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa määrätään henkilövahinkojen osalta, että oikeus vahingonkorvaukseen on ainoastaan ruumiinvammoista sanan suppeammassa merkityksessä. Määräys on tyhjentävä; kansallista lainsäädäntöä ei siten voida soveltaa.

[11] Oberster Gerichtshofin ratkaistavana on Revision-valitus, jonka kantaja on tehnyt mainitusta tuomiosta. Kantajan mukaan ”syrjäytysratkaisusta”, johon kyseinen tuomio perustuu, ei ole määrätty. Sen sijaan on sovellettava ”puiteratkaisua”. Sen mukaan korvausvaatimuksia voidaan esittää kansallisen lainsäädännön nojalla niiden vaatimusten lisäksi, joita voidaan esittää Montrealin yleissopimuksen nojalla; niiden esittämiseen vain sovelletaan yleissopimuksen mukaisia ehtoja ja rajoja. Revision-valituksen perusteella Oberster Gerichtshofin on tutkittava valituksenalaisen ratkaisun oikeellisuus kaikista näkökulmista. Näin ollen sen on myös selvitettävä, määrätäänkö Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa **[alkup. s. 5]** todellakin, että vahingonkorvausta ei ole suoritettava pelkistä psyykkisistä vammoista.

[12] 4. Oikeusperusta:

[13] 4.1. Vastaajan korvausvastuuta on arvioitava *eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn yleissopimuksen* (Montrealin yleissopimus) nojalla. Tässä asiassa kyseisen yleissopimuksen soveltaminen perustuu siihen, että lennon lähtö- ja määräpaikkakunnat olivat eri sopimusvaltioissa (Yhdistynyt kuningaskunta, Itävalta), joten kyse on Montrealin yleissopimuksen 1 artiklassa tarkoitettusta kansainvälisestä kuljetuksesta.

[14] 4.2. Euroopan yhteisö allekirjoitti Montrealin yleissopimuksen 9.12.1999, ja se hyväksyttiin sen nimissä 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY. (Näin ollen) yleissopimus on erottamaton osa unionin oikeusjärjestystä, ja tästä seuraa, että unionin tuomioistuimen on päätettävä sen tulkinnasta ennakkoratkaisumenettelyssä [– –].

[15] 4.3. Riidanalaista on, miten seuraavia Montrealin yleissopimuksen määräyksiä on tulkittava:

Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappale:

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.

Montrealin yleissopimuksen 29 artikla:

Matkustajien, matkatavaran ja tavaran kuljetuksessa korvauskanne voidaan, riippumatta siitä, perustuuko se tähän yleissopimukseen, sopimukseen, sopimuksen ulkopuoliseen korvausvastuuseen tai muuhun perusteeseen, nostaa ainoastaan tässä yleissopimuksessa määrättyjen ehtojen ja korvausvastuun rajojen mukaisesti **[alkup. s. 6]**, tämän kuitenkin vaikuttamatta siihen, kenellä on oikeus nostaa kanne ja mikä kunkin oikeuden sisältö on. Tällaisen kanteen perusteella ei voida tuomita rangaistusluonteisia, varoittavia tai muita aiheutuneen vahingon määrän ylittäviä korvauksia.

[16] 4.4. Itävallan lainsäädännön mukaan on niin, että jos tietyt muut edellytykset täyttyvät, vahingon aiheuttaja on korvausvastuussa myös pelkkien psyykkisten vammojen seurauksista, jos vammat täyttävät sairauden tunnusmerkit eli edellyttävät hoitoa [– –]. Näin on erityisesti, kun on kyse traumaperäisestä stressihäiriöstä, joka edellyttää hoitoa [– –]. Tällöin vahingon aiheuttajan on yleisperiaatteiden mukaan sekä korvattava aiheutuneet aineelliset vahingot (erityisesti hoitokustannukset) että maksettava asianmukainen korvaus henkisestä kärsimyksestä aineettoman vahingon korvaamiseksi.

[17] 5. Ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys:

- [18] 5.1. Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa määrätään (saksaksi) matkustajan kuolemasta tai ”ruumiinvammasta” (”körperlich verletzt”) aiheutuneen vahingon korvaamisesta. Tässä tarkoitettusta ”ruumiinvammasta” (Körperverletzung) käytetään (Oberster Gerichtshofin käytettävissä olevilla) yleissopimuksen todistusvoimaisilla kielillä seuraavia ilmaisuja: ”bodily injury”, ”lésion corporelle” ja ”lesión corporal”. Ensimmäisellä ennakkoratkaisukysymyksellä tiedustellaan, kattaako tämä ilmaisu myös psyykkiset vammat, jotka täyttävät sairauden tunnusmerkit mutta jotka eivät ole aiheutuneet ruumiin vammautumisesta sanan suppeammassa merkityksessä.
- [19] 5.2. Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa määrätty vastaa tässä asiassa relevanteilta osin käytännössä *eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtäläistytymisestä tehdyn Varsovan yleissopimuksen 17 artiklaa. [alkup. s. 7]*
- [20] (a) Tämä ei tosin ilmene Varsovan yleissopimuksen 17 artiklan saksankielisestä versiosta, (joka ei ole todistusvoimainen ja) jossa määrätään seuraavaa:
- ”Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der dadurch entsteht, dass ein Reisender getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt wird, wenn der Unfall, durch den der Schaden verursacht wurde, sich an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen ereignet hat.” [suomeksi saksasta mukailtuna: ”Rahdinkuljettaja on vastuussa vahingosta, joka on koitunut matkustajan kuolemasta, ruumiinvammasta tai muusta terveyden vahingoittumisesta, kun tapaturma, joka on aiheuttanut vahingon, on sattunut ilma-aluksessa taikka siihen noustaessa ja siitä laskeuduttaessa.”]
- [21] Viittaus ”terveyden vahingoittumiseen” (gesundheitliche Schädigung) viittaa siihen, että Varsovan yleissopimuksen 17 artikla olisi koskenut paitsi ”ruumiinvammoja” sanan suppeammassa merkityksessä myös muita ”terveysvahinkoja”, ja jälkimmäistä käsitettä voitaisiin tulkita siten, että myös pelkät psyykkiset vahingot, jotka täyttävät sairauden tunnusmerkit, ovat terveysvahinkoja. Tällä perusteella saksankielisessä oikeuskirjallisuudessa väitetään, että Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappale, jossa puhutaan vain ruumiinvammoista, on muotoiltu selvästi suppeammin, mistä on pääteltävä, että pelkkiä psyykkisiä vahinkoja ei ole korvattava [– –].
- [22] (b) Näissä väitteissä jätetään kuitenkin huomiotta se, että Varsovan yleissopimuksen 17 artiklan todistusvoimaiset kieliversiot eivät sisällä minkäänlaista viittausta siihen, että muitakin vahinkoja kuin ”bodily injury” (”lésion corporelle”, ”lesión corporal”) olisi voitu korvata. Sen sijaan kyseisessä määräyksessä mainittiin muuna korvausvastuun perusteena matkustajan ”wounding” (”blessure”, ”herida”) eli ”haavoittuminen”.

Tämä ilmaisu oli selvästi merkitykseltään suppeampi kuin ilmaisu ”*bodily injury*” (”*lésion corporelle*”, ”*lesión corporal*”) ja kuului siten sen alaan. On epäselvää, miksi Varsovan yleissopimuksen 17 artiklassa ei ole saksaksi, joka ei ole sopimuksen todistusvoimainen kieli, käytetty sanan [alkup. s. 8] ”*wounding*” käännöstä vaan siihen on otettu ”ruumiinvamman” lisäksi uusi ilmaisu ”terveyden vahingoittuminen”.

- [23] (c) Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappale eroaa siten Varsovan yleissopimuksen 17 artiklan todistusvoimaisista kieliversioista vain siten, että siitä on jätetty pois ilmaisu ”*wounding*”. Tällä muutoksella ei kuitenkaan rajoitettu kyseisen määräyksen soveltamisalaa. Varsovan yleissopimuksen 17 artiklassa käytetty ilmaisu ”*wounding*” oli nimittäin ymmärrettävä siinä käytetyn ilmaisun ”*bodily injury*” alaan kuuluvaksi ja se oli siten tosiasiallisesti turha; se, että ilmaisu on jätetty määräyksestä pois, ei näin ollen muuta määräyksen merkitystä. Varsovan yleissopimuksen 17 artiklan ja Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen saksankielisten versioiden vertailun perusteella ei näin ollen voida – toisin kuin oikeuskirjallisuudessa on esitetty (ks. edellä [a] alakohta) – missään tapauksessa päätellä, että Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen soveltamisala olisi rajoitetumpi (enemmän huomioita Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen valmisteluhistoriasta esitetään alla 5.4. kohdassa).
- [24] 5.3. Common Law -maiden oikeuskäytäntö ja valtaosa saksankielisestä oikeuskirjallisuudesta puoltavat suppeaa tulkintaa.
- [25] (a) Kun otetaan huomioon – edellä esitetty – määräyksen olennaisilta osin samana pysynyt sanamuoto, Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen tulkinnassa voidaan lähtökohtaisesti soveltaa Varsovan yleissopimuksen 17 artiklaa koskevaa oikeuskäytäntöä. Kyseisessä oikeuskäytännössä on aina US Supreme Courtin 17.1.1991 antamasta tuomiosta *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd* [– –] alkaen katsottu pääasiallisesti, että ilmaisu ”ruumiinvamma” ei kata pelkkiä psyykkisiä vahinkoja – eli psyykkisiä vahinkoja, jotka eivät ole seurausta ruumiinvammasta sanan suppeammassa merkityksessä [– –] [alkup. s. 9] [– –]. Näin on erityisesti, kun on kyse traumaperäisistä stressihäiriöistä, jotka eivät vaikuta ruumiiseen [– –].
- [26] (b) Vaikka tällaisia ratkaisuja on annettu käytännössä ainoastaan *Common Law* -maiden tuomioistuimissa, myös valtaosa saksankielisestä oikeuskirjallisuudesta yhtyy tulkintaan. Myös tässä oikeuskirjallisuudessa katsotaan, että pelkkiä psyykkisiä vahinkoja ei ole korvattava Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen nojalla [– –]. Tätä perustellaan ennen kaikkea määräyksen sanamuodolla ja väärinymmärrykseen perustuvalla käsityksellä siitä, että sen sanamuoto on suppeampi kuin Varsovan yleissopimuksen 17 artiklan sanamuoto, koska siinä ei enää käytetä ilmaisua ”*Gesundheitsschädigung*” (”terveyden vahingoittuminen”;



- ks. tästä edellä 5.2. kohta). Toiset kirjoittajat kuitenkin puoltavat sitä, että korvausvastuu voi olla pelkästään psyykkisistä vammoista, jos siitä on säädetty kansallisessa lainsäädännössä [– –].
- [27] 5.4. Ei kuitenkaan ole täysin selvää, että on tulkittava, että Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappale ei kata pelkkiä psyykkisiä vammoja.
- [28] (a) Näin on ensinnäkin, kun tutkitaan tarkemmin Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen valmisteluhistoriaa [– –]: Yleissopimuksen ensimmäisessä luonnoksessa ehdotettiin, että korvausvelvollisuutta **[alkup. s. 10]** koskevaan määräykseen otettaisiin myös ilmaisu ”*mental injury*”. Tästä ei kuitenkaan päästy yksimielisyyteen diplomaattikonferenssissa. Konferenssi katsoi kuitenkin, että ilmaisu ”*bodily injury*” oli otettu yleissopimukseen
- “on the basis of the fact that in some States damages for mental injuries are recoverable under certain circumstances, that jurisprudence in this area is developing and that it is not intended to interfere with this development, having regard to jurisprudence in areas other than international carriage by air [...]” [– –]
- [29] Näin ollen konferenssi jätti kysymyksen itse asiassa auki; jätettiin viime kädessä oikeuskäytännössä ratkaistavaksi, miten ilmaisu ”*bodily injury*” on tulkittava [– –]. Määräyksen valmisteluhistoria ei siten ole esteenä sille, että ruumiinvamman käsitettä tulkitaan laajemmin. Toisaalta diplomaattikonferenssin perusteluista ei myöskään voitane päätellä, että kyseinen kysymys olisi ratkaistava (muuten) sovellettavan lainsäädännön nojalla [– –]. Yhtenäistä lainsäädäntöä on lähtökohtaisesti tulkittava yhtenäisesti; tilanteessa, jossa on epävarmuutta, ei voida katsoa, että on sovellettava jälleen kansallista lainsäädäntöä.
- [30] (b) Myös Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen yhteydessä on todettu, että psyykkiset vahingot, jotka ilmenevät myös fyysisesti, voivat olla korvattavia. Tämä on riidatonta sellaisten fyysisten vahinkojen osalta, jotka ovat seurausta psyykkisestä vahingosta ([– –] traumaperäisen stressihäiriön aiheuttamat aivoinfarkti, ennenaikainen syntymä tai mahahaava). Voidaan kuitenkin myös tulkita, että fyysisinä ilmentyminä voidaan pitää jo psyykkisen vahingoittumisen niitä oireita, joihin sairauden tunnusmerkkien täytyminen perustuu; **[alkup. s. 11]** tässä tapauksessa näitä ovat siis kantajan uni- ja keskittymisvaikeudet, yhtäkkiset itkukohtaukset ja kova väsymys sekä änkytys. Tämän tulkinnan mukaan ratkaisevana ei ole pidettävä fyysisten oireiden vakavuutta vaan (myös) niihin perustuvaa näyttöä siitä, että väitetty psyykinen vamma ei ole pelkkää teeskentelyä vaan tosiasiallinen vamma, joka täyttää sairauden tunnusmerkit [– –].
- [31] (c) Laajaa tulkintaa puoltaa myös se, että (ennen kaikkea) pelkästään ”psyykkisten” häiriöiden yhteydessä tiettyjen aivojen

välittäjäainejärjestelmien aineenvaihdunta muuttuu [– –], eli tältä osin – täysin riippumatta edellä mainituista oireista – niihin liittyy myös onnettomuudesta aiheutuneita fyysisisiä vaikutuksia ilmaisen suppeammassa merkityksessä. Tämä on osoitettu traumaperäisten stressihäiriöiden osalta tuoreessa tutkimuksessa [– –]. Näin ollen erottelu suppeammassa merkityksessä tarkoitettujen fyysisten vahinkojen ja psyykkisten vammojen, jotka täyttävät sairauden tunnusmerkit, välillä jää ilman asiallista perustaa. Myös tämä puoltaa sitä, että Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaletta voidaan soveltaa (tässä tapauksessa selvästi olemassa oleviin) psyykkisiin vammoihin, jotka täyttävät sairauden tunnusmerkit.

- [32] (d) Psyykkisten vahinkojen korvattavuuden ei tulisi myöskään riippua siitä, ilmenevätkö ne yksin vai seurauksena sellaisesta – jopa **[alkup. s. 12]** vähäisestä – ruumiinvammasta sanan suppeammassa merkityksessä, joka on aiheuttanut myös fyysistä kipua [– –]. Tässä tapauksessa kantaja ei ole väittänyt, että hänellä olisi ollut viimeksi mainitun kaltaista vammaa, joten on katsottava, ettei hänelle ole aiheutunut tällaista vammaa. Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen mukaan ei kuitenkaan voida katsoa, että on olennaisesti eri asia, onko kantajalle aiheutunut onnettomuudesta myös (vähäinen) ruumiinvamma sanan suppeammassa merkityksessä vai onko hän onnekkain sattuman johdosta selvinnyt onnettomuudesta tältä osin vahingoitta. Kantajan korvausvaatimuksen kannalta ratkaisevia ovat onnettomuuden psyykkiset seuraukset, jotka ilmenevät fyysisesti ja jotka johtuvat joka tapauksessa vastaajan vastuun piiriin kuuluvasta seikasta.

5.5. Näiden seikkojen perusteella ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin on taipuvainen puoltamaan Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaletta laajaa tulkintaa. Olisi tulkittava, että myös (objektiivisesti osoitetut) psyykkiset häiriöt, jotka täyttävät sairauden tunnusmerkit, ovat Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettuja ruumiinvammoja. On kuitenkin selvää, että myös päinvastaiseen kantaan voidaan päätyä. Näin ollen unionin tuomioistuinta pyydetään vastaamaan tähän kysymykseen.

- [34] 6. Toinen ennakkoratkaisukysymys:

- [35] 6.1. Jos Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappale ei kata pelkkiä psyykkisiä vammoja, tulee esiin kysymys siitä, voidaanko korvausta vaatia asiassa sovellettavan kansallisen lainsäädännön nojalla. Se, että asiassa sovelletaan Itävallan lainsäädäntöä, ei tältä osin ole asianosaisten välillä riidanalaista; sen soveltaminen on seurausta (ellei ole vedottu lainvalintaan) vaatimuksen luokittelun mukaan joko Rooma II -asetuksen 4 artiklan 2 kohdasta, luettuna yhdessä asetuksen 23 artiklan 1 kohdan kanssa (molempien asianosaisten asuinpaikka on Itävalta) tai Rooma I -asetuksen 5 artiklan 2 kohdasta (kantajan asuinpaikka on ja lennon määräpaikka oli Itävallassa).



- [36] 6.2. Itävallan lainsäädännön mukaan oikeus korvaukseen olisi. Montrealin yleissopimuksen 29 artiklassa määrätään kuitenkin, että ”Matkustajien – – [alkup. s. 13] kuljetuksessa korvauskanne voidaan, riippumatta siitä, [mihin perusteeseen se perustuu], nostaa ainoastaan tässä yleissopimuksessa määrättyjen ehtojen ja korvausvastuun rajojen mukaisesti”. Saksankielisessä oikeuskirjallisuudessa tästä määräyksestä esitetään kahdenlaisia tulkintoja. ”Syrjäytysratkaisun” mukaan Montrealin yleissopimuksen 29 artiklassa suljetaan suoralta kädeltä pois korvauskanteet muiden oikeusperustojen perusteella [– –]; ”puiteratkaisun” mukaan Montrealin yleissopimuksen mukaiset perusteet korvauskanteelle on vahvistettu kansallisessa lainsäädännössä säädettyjen perusteiden lisäksi; vaikka viimeksi mainittuihin sovelletaan yleissopimuksen mukaisia ”ehtoja ja rajoja”, ne eivät ole lähtökohtaisesti poissuljettuja [– –].
- [37] 6.3. Jos katsotaan, että Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa määrätään lentokoneen käyttöön liittyvistä onnettomuuksista aiheutuneiden henkilövahinkojen korvausvastuusta tyhjentävästi, (ja jos ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen vastataan kieltävästi,) myöskään ”puiteratkaisun” soveltaminen ei johda kansallisen lainsäädännön soveltamiseen. Tällöin ei nimittäin täytyisi eräs yleissopimuksessa määrättyistä korvausvastuun ”ehdoista” eli edellytys siitä, että kyse on oltava ruumiinvammasta sanan suppeammassa merkityksessä. Kansallista lainsäädäntöä voitaisiin siten soveltaa vain siinä tapauksessa, että yleissopimusta olisi tulkittava siten, että se ei alkuunkaan koske vahinkoja, jotka ovat aiheutuneet pelkästään psyykkisistä vammoista. On ilmeistä, että tämä on kantajan käsitys. Kyseinen käsitys on nimittäin varmastikin myös sen käsityksen perusta, jonka mukaan psyykkiset häiriöt, jotka täyttävät sairauden tunnusmerkit, on korvattava, jos sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaan tällaiset häiriöt kuuluvat ruumiinvamman käsitteeseen [alkup. s. 14] [– –].
- [38] 6.4. Tällainen tulkinta olisi kuitenkin siten ongelmallinen, että Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitetusta onnettomuudesta aiheutuneita henkilövahinkoja koskevan korvausvastuun ulottuvuus riippuisi sovellettavan kansallisen lainsäädännön sisällöstä. Tämä olisi ristiriidassa yleissopimuksen tarkoituksen kanssa, jona on määrätä yhtenäistetyistä vastuusäännöistä. Muutenkin premissi, jonka mukaan kyseinen yleissopimus ei alkuunkaan koske onnettomuuksien pelkkiä psyykkisiä seurauksia, on kyseenalainen. Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaletta voidaan nimittäin – jos ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen vastataan kieltävästi – hyvinkin tulkita siten, että onnettomuudesta aiheutuneet henkilövahingot on korvattava nimenomaan vain, jos ne johtavat kuolemaan tai ruumiinvammaan sanan suppeammassa merkityksessä.
- [39] 6.5. Nämä seikat puhuvat sitä vastaan, että sallittaisiin kanteen nostaminen kansallisen vahingonkorvauslainsäädännön nojalla, kun Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa ei määrätä tällaisesta

mahdollisuudesta. Koska ei ole täysin poissuljettua, että Montrealin yleissopimuksen 29 artiklaa olisi tulkittava toisin, unionin tuomioistuinta pyydetään vastaamaan myös tähän kysymykseen.

[40] 7. Asian käsittelyn lykkääminen:

[–]

TYÖASIAKIRJA