YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (neljäs jaosto)

22 päivänä lokakuuta 2009 *

Asiassa C-301/08,

jossa on kyse EY 234 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Cour de cassation (Luxemburg) on esittänyt 26.6.2008 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 7.7.2008, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Irène Bogiatzi, jonka aviopuolison sukunimi on Ventouras,

vastaan

Deutscher Luftpool,

Société Luxair, société luxembourgeoise de navigation aérienne SA,

Euroopan yhteisöt,

* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

Luxemburgin suurherttuakunta ja

Foyer Assurances SA,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (neljäs jaosto),

toimien kokoonpanossa: kolmannen jaoston puheenjohtaja K. Lenaerts, joka hoitaa neljännen jaoston puheenjohtajan tehtäviä, sekä tuomarit R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, J. Malenovský (esittelevä tuomari) ja T. von Danwitz,

julkisasiamies: J. Mazák,
kirjaaja: hallintovirkamies N. Nanchev,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 19.3.2009 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Bogiatzi, jonka aviopuolison sukunimi on Ventouras, edustajanaan avocat M. Thewes,

– Société Luxair, société luxembourgeoise de navigation aérienne SA, edustajinaan avocat L. Schaack ja avocat C. Brault,

– Luxemburgin suurherttuakunta, edustajanaan avocat J. Medernach,

– Foyer Assurances SA, edustajanaan avocat J. Medernach,

– Ranskan hallitus, asiamiehinään G. de Bergues ja J. S. Pilczer,

– Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään R. Vidal Puig ja E. Cujo,

kuultuaan julkisasiamiehen 25.6.2009 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa 9.10.1997 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 (EYVL L 285, s. 1) tulkintaa eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtäläistyttämisestä tehdyn Varsovassa 12.10.1929 allekirjoitetun yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna 25.9.1975 tehdyillä Montrealin neljällä lisäpöytäkirjalla (jäljempänä Varsovan yleissopimus), yhteydessä.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa ovat vastakkain yhtäältä Bogiatzi, jonka aviopuolison sukunimi on Ventouras, ja toisaalta Luxair-yhtiö (société luxembourgeoise de navigation aérienne SA, jäljempänä Luxair) ja saksalainen yhdistys Deutscher Luftpool ja joka koskee yhteisvastuullista korvausta vahingosta, joka Bogiatzille aiheutui tapaturmassa, johon hän joutui noustessaan Luxairin lentokoneeseen.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Kansainvälinen säännöstö

3 Euroopan yhteisö ei ole sopimuspuolena Varsovan yleissopimuksessa, johon kaikki Euroopan unionin viisitoista jäsenvaltiota olivat liittyneet pääasiassa kyseessä olevien tosiseikkojen tapahtuma-aikaan.

4 Varsovan yleissopimuksen alkuperäistä versiota on muutettu ja täydennetty useaan otteeseen eli 28.9.1955 tehdyllä Haagin pöytäkirjalla, 18.9.1961 tehdyllä Guadalajaran yleissopimuksella, 8.3.1971 tehdyllä Guatemalan pöytäkirjalla sekä 25.9.1975 tehdyillä Montrealin neljällä lisäpöytäkirjalla.

5 Varsovan yleissopimuksen 29 artiklassa määrätään seuraavaa:

”1. Oikeus vahingonkorvaukseen menetetään, jos kannetta ei nosteta kahden vuoden kuluessa siitä päivästä, jona ilma-alus on saapunut määräpaikkaan, tai siitä päivästä, jona ilma-aluksen olisi pitänyt saapua määräpaikkaan, tai siitä päivästä, jona kuljetus on keskeytynyt.

2. Tapa, jolla kyseinen määräaika lasketaan, määräytyy asiaa käsittelevän tuomioistuimen lainsäädännön mukaisesti.”

Yhteisön säännöstö

6 Asetuksen N:o 2027/97 johdanto-osan viidessä ensimmäisessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”1) osana yhteistä liikennepolitiikkaa on tarpeen parantaa lento-onnettomuuksiin joutuneiden matkustajien suojaa,

2) onnettomuustapauksissa syntyvää korvausvastuuta koskevat säännöt määräytyvät, sen mukaan, mikä niistä tulee kulloiseenkin tapaukseen sovellettavaksi eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtäläistyttämisestä Varsovassa 12 päivänä lokakuuta 1929 allekirjoitetun yleissopimuksen tai mainitun yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna Haagissa 28 päivänä syyskuuta 1955, ja Guadalajarassa 18 päivänä syyskuuta 1961 tehdyn yleissopimuksen mukaisesti, näistä käytetään kustakin, siitä riippuen, mitä niistä sovelletaan, nimitystä ’Varsovan yleissopimus’; sekä matkustajien että lentoliikenteen harjoittajien eduksi Varsovan yleissopimusta sovelletaan maailmanlaajuisesti,

3) Varsovan yleissopimuksessa asetetut korvausvastuun rajat ovat liian alhaiset tämän päivän taloudellisiin ja yhteiskunnallisiin oloihin nähden ja johtavat usein pitkiin oikeuskäsittelyihin, jotka vahingoittavat lentoliikenteen kuvaa; tämän vuoksi jäsenvaltiot ovat korottaneet korvausvastuun rajoja eri tavoin, minkä seurauksena kansainvälisillä lentoliikenteen markkinoilla noudatettavien kuljetussopimusten ehdot poikkeavat toisistaan,

4) lisäksi Varsovan yleissopimus koskee ainoastaan kansainvälistä liikennettä; jako kotimaan ja kansainväliseen liikenteeseen on poistettu lentoliikenteen sisämarkkinoilta; siksi on tarpeen, että korvausvastuun laajuus ja luonne olisivat samanlaiset sekä kotimaan että kansainvälisessä liikenteessä,

5) jo pitkään on ollut tarvetta suorittaa Varsovan yleissopimuksen kokonaisarviointi ja -tarkistus, mikä pitkällä aikavälillä ja kansainvälisellä tasolla olisi yhtenäisempi ja käyttökelpoisempi vastaus kysymykseen lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuusta onnettomuustapauksissa; olisi jatkettava pyrkimyksiä Varsovan yleissopimuksessa määrättyjen korvausvastuun rajojen korottamiseksi monenvälisellä tasolla käytävin neuvotteluin."

7 Saman asetuksen johdanto-osan seitsemännessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

"on aiheellista poistaa kaikki korvausvastuun rahamäärää koskevat Varsovan yleissopimuksen 22 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut rajoitukset tai muut lainsäädäntöön tai sopimuksiin perustuvat rajat tämänhetkisten kansainvälisten suuntausten mukaisesti."

8 Asetuksen N:o 2027/97 2 artiklan 1 kohdassa määritellään "lentoliikenteen harjoittajan", "yhteisön lentoliikenteen harjoittajan", "korvaukseen oikeutetun henkilön", "ecun", "erityisen nosto-oikeuden" ja "Varsovan yleissopimuksen" käsitteet.

9 Asetuksen N:o 2027/97 2 artiklan 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa olevat käsitteet, joita ei määritellä 1 kohdassa, ovat samat kuin Varsovan yleissopimuksessa käytetyt käsitteet.”

10 Kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 ja 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Yhteisön lentoliikenteen harjoittajan on viipymättä ja viimeistään 15 päivän kuluttua siitä, kun korvaukseen oikeutetun luonnollisen henkilön henkilöllisyys on todettu, suoritettava ennakkomaksu, joka kattaa kyseisen henkilön välittömät taloudelliset tarpeet ja joka on suhteutettu hänen kärsimäänsä vahinkoon.

– –

3. Ennakkomaksun suorittaminen ei merkitse korvausvastuun tunnustamista, ja se voidaan vähentää yhteisön lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuun perusteella maksettavista myöhemmistä määristä, mutta se on maksettava takaisin ainoastaan 3 artiklan 3 kohdassa säädetyissä tapauksissa tai jos myöhemmin näytetään, että henkilö, jolle ennakkomaksu suoritettiin, huolimattomuudellaan aiheutti vahingon tai myötävaikutti siihen, tai että hän ei ollut korvaukseen oikeutettu henkilö.”

11 Asetusta N:o 2027/97 on muutettu 13.5.2002 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 889/2002 (EYVL L 140, s. 2), joka ei ole sovellettavissa pääasiaan.

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

12 Bogiatzi kaatui Luxemburgin lentoaseman liikennealueella maahan 21.12.1998 noustessaan Luxairin lentokoneeseen.

13 Bogiatzi nosti 22.12.2003 Deutscher Luftpoolia, joka on saksalainen yksityisoikeudellinen lentoliikenteen riskejä koskevien vakuutusten antajien yhdistys, ja Luxairia vastaan vahingonkorvauskanteen tribunal d'arrondissement de Luxembourgissa asetuksen N:o 2027/97 ja Varsovan yleissopimuksen nojalla. Bogiatzin kanne, joka oli nostettu viisi vuotta pääasiassa kyseessä olevien tosiseikkojen tapahtumisen jälkeen, jätettiin tutkimatta. Kyseinen tuomioistuin nimittäin katsoi, että Varsovan yleissopimuksen 29 artiklassa vahingonkorvauskanteen nostamiselle määrätty kahden vuoden määräaika, jonka päätyttyä kanneoikeus menetetään, on ennalta vahvistettu määräaika, jota ei voida lykätä tai keskeyttää.

14 Kanteen tutkimatta jättäminen pysytettiin muutoksenhakuasteessa. Bogiatzi teki sitten kassaatiovalituksen Cour de cassationiin.

15 Tässä tilanteessa Cour de cassation on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

"1) Onko [Varsovan yleissopimus], sellaisena kuin sitä on muutettu Haagissa 28.9.1955, johon [asetuksessa N:o 2027/97] viitataan, osa yhteisön oikeusjärjestystä, jonka tulkitsemiseen yhteisöjen tuomioistuin on toimivaltainen EY 234 artiklan nojalla?

2) Onko [asetusta N:o 2027/97], sellaisena kuin sitä sovellettiin tapaturman ajankohtana eli 21.12.1998, tulkittava siten, että yhteisön jäsenvaltioiden välisiin

lentoihin sovelletaan edelleen sellaisten kysymysten osalta, joista ei ole nimenomaisesti säädetty, Varsovan yleissopimuksen määräyksiä, nyt esillä olevassa asiassa sen 29 artiklaa?

3) Jos ensimmäiseen ja toiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, onko Varsovan yleissopimuksen 29 artiklaa, yhdessä [asetuksen N:o 2027/97] kanssa, tulkittava siten, että siinä määrättyä kahden vuoden määräaikaa voidaan lykätä tai se voidaan keskeyttää tai että lentoliikenteen harjoittaja tai sen vakuutusyhtiö voivat luopua siitä toimella, joka kansallisen tuomioistuimen mukaan vastaa korvausvastuun tunnustamista?"

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

16 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään, onko Varsovan yleissopimus osa yhteisön oikeusjärjestystä, jonka tulkitsemiseen yhteisöjen tuomioistuin on toimivaltainen EY 234 artiklan nojalla.

17 Aluksi on vastattava Luxairin väitteeseen, jonka mukaan pääasiassa on niin, että yhteisöjen tuomioistuin ei todellisuudessa joutuisi tulkitsemaan Varsovan yleissopimusta vaan soveltamaan EY 307 artiklaa, jonka mukaan yhteisön oikeussäännön ja EY:n perustamissopimusta edeltävän yleissopimuksen välisessä ristiriitatilanteessa ensisijaisuuden periaate ei vaikuta jäsenvaltion kolmansille valtioille antamaan sitoumukseen.

18 Tämän osalta on palautettava mieleen, että EY 307 artiklan ensimmäisen kohdan tavoitteena on vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan täsmentää kansainvälisen oikeuden periaatteiden mukaisesti, että perustamissopimuksen soveltaminen ei vaikuta kyseisen jäsenvaltion sitoutumiseen yhtäältä kunnioittaa niitä kolmansien

valtioiden oikeuksia, jotka johtuvat perustamissopimusta edeltävästä sopimuksesta, ja toisaalta noudattaa velvollisuuksiaan (ks. asia 812/79, Burgoa, tuomio 14.10.1980, Kok., s. 2787, Kok. Ep. V, s. 323, 8 kohta; asia C-216/01, Budějovický Budvar, tuomio 18.11.2003, Kok., s. I-13617, 144 ja 145 kohta; asia C-205/06, komissio v. Itävalta, tuomio 3.3.2009, Kok., s. I-1301, 33 kohta ja asia C-249/06, komissio v. Ruotsi, tuomio 3.3.2009, Kok., s. I-1335, 34 kohta).

19 Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee kuitenkin myös, että ennen perustamissopimuksen voimaantuloa tehdyn sopimuksen määräyksiin ei voida vedota yhteisön sisäisissä suhteissa (ks. erityisesti asia 286/86, Deserbais, tuomio 22.9.1988, Kok., s. 4907, Kok. Ep. IX, s. 641, 18 kohta; yhdistetyt asiat C-241/91 P ja C-242/91 P, RTE ja ITP v. komissio, tuomio 6.4.1995, Kok., s. I-743, 84 kohta ja asia C-473/93, komissio v. Luxemburg, tuomio 2.7.1996, Kok., s. I-3207, 40 kohta).

20 EY 307 artiklaa ei siis ole sovellettava tässä asiassa.

21 On siis palattava esitettyyn kysymykseen, joka koskee yhteisöjen tuomioistuimen toimivaltaa tulkita Varsovan yleissopimusta.

22 Tämän osalta on heti aluksi muistutettava, että EY 234 artiklan mukaan yhteisöjen tuomioistuin on toimivaltainen antamaan ennakkoratkaisun tämän sopimuksen tulkinnasta sekä yhteisön toimielinten toimien pätevyydestä ja tulkinnasta.

23 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan sopimus, jonka neuvosto on tehnyt EY 300 ja EY 310 artiklan mukaisesti, on yhteisön osalta EY 234 artiklan ensimmäisen kohdan b alakohdassa tarkoitettu yhteisön toimielimen toimi. Tällaisen sopimuksen tultua voimaan sen määräykset ovat erottamaton osa yhteisön oikeusjärjestystä, ja tässä oikeusjärjestyksessä yhteisöjen tuomioistuin on toimivaltainen antamaan ennakkoratkaisun kyseisen sopimuksen tulkinnasta (ks. asia 181/73, Haegeman, tuomio 30.4.1974, Kok., s. 449, Kok. Ep. II, s. 283, 4–6 kohta; asia 12/86, Demirel, tuomio

30.9.1987, Kok., s. 3719, Kok. Ep. IX, s. 177, 7 kohta; asia C-321/97, Andersson ja Wåkerås-Andersson, tuomio 15.6.1999, Kok., s. I-3551, 26 kohta ja asia C-431/05, Merck Genéricos – Produtos Farmacêuticos, tuomio 11.9.2007, Kok., s. I-7001, 31 kohta).

24 Pääasiassa on selvää, että yhteisö ei ole Varsovan yleissopimuksen sopimuspuoli. Yhteisöjen tuomioistuin ei siis lähtökohtaisesti ole toimivaltainen tulkitsemaan ennakkoratkaisumenettelyssä kyseisen yleissopimuksen määräyksiä (ks. asia 130/73, Vandeweghe ym., tuomio 27.11.1973, Kok., s. 1329, 2 kohta ja asia C-162/98, Hartmann, määräys 12.11.1998, Kok., s. I-7083, 9 kohta).

25 Yhteisöjen tuomioistuin on kuitenkin katsonut myös, että kun ja siinä määrin kuin aikaisemmin jäsenvaltioiden käyttämä toimivalta kansainvälisen yleissopimuksen soveltamisalalla on perustamissopimuksen nojalla siirtynyt yhteisölle ja kun näin ollen kyseisen yleissopimuksen määräykset sitovat yhteisöä, yhteisöjen tuomioistuin on toimivaltainen tulkitsemaan tällaista yleissopimusta, vaikka yhteisö ei olisi ratifioinut sitä (ks. vastaavasti yhdistetyt asiat 21/72–24/72, International Fruit Company ym., tuomio 12.12.1972, Kok., s. 1219, Kok. Ep. II, s. 49, 18 kohta; asia C-379/92, Peralta, tuomio 14.7.1994, Kok., s. I-3453, Kok. Ep. XVI, s. I-15, 16 kohta ja asia C-308/06, Intertanko ym., tuomio 3.6.2008, Kok., s. I-4057, 48 kohta).

26 Pääasiassa on selvää, että kaikki yhteisön jäsenvaltiot olivat pääasian tosiseikkojen tapahtuma-aikaan Varsovan yleissopimuksen sopimuspuolia.

27 On siis tutkittava, onko pääasiassa niin, että aikaisemmin jäsenvaltioiden käyttämä toimivalta Varsovan yleissopimuksen soveltamisalalla, joka kattaa kaikki henkilöiden, matkatavaroiden ja rahdin kansainväliset ilmakuljetukset, on perustamissopimuksen nojalla siirtynyt yhteisölle.

28 Pääasiassa kyseessä olevien tosiseikkojen tapahtuma-aikaan yhteisö oli antanut EY 80 artiklan 2 kohdan nojalla kolme asetusta kyseisen Varsovan yleissopimuksen soveltamisalalla.

29 On mainittava ensinnäkin 4.2.1991 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 295/91 sitä korvausjärjestelmää koskevista yhteisistä säännöistä, jota sovelletaan, jos matkustajalta säännöllisessä lentoliikenteessä evätään pääsy lennolle (EYVL L 36, s. 5). Tämän asetuksen tarkoituksena on kuitenkin vain säätää tietyistä yhteisistä vähimmäissäännöistä, joita sovelletaan matkustajiin sen korvauksen osalta, joka lentoliikenteen harjoittajien on maksettava, jos matkustajalta evätään pääsy ylivaratulle säännölliselle lennolle. Toisin kuin tämä asetus, joka koskee vain lennolle pääsyn epäämistä, Varsovan yleissopimus koskee lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuuta erityisesti silloin, kun lento viivästyy.

30 Yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista 23.7.1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2407/92 (EYVL L 240, s. 1) 7 artiklassa säädetään lentoliikenteen harjoittajien velvollisuudesta ottaa onnettomuuksien varalta vastuuvakuutus, joka kattaa varsinkin matkustajille ja matkatavaroille aiheutuneet vahingot. Toisin kuin Varsovan yleissopimuksessa, tässä asetuksessa ei kuitenkaan säännellä edellytyksiä, joilla näiden lentoliikenteen harjoittajien vastuu syntyy.

31 Asetus N:o 2027/97 puolestaan kattaa, toisin kuin Varsovan yleissopimus, vain matkustajan kuolemasta, loukkaantumisesta tai muusta henkilövahingosta aiheutuvat vahingot eikä matkatavaroille ja rahdille aiheutuvia aineellisia vahinkoja.

32 Tästä seuraa, että aikaisemmin jäsenvaltioiden käyttämä toimivalta Varsovan yleissopimuksen soveltamisalalla ei ole siirtynyt kokonaisuudessaan yhteisölle.

33 Koska aikaisemmin jäsenvaltioiden käyttämä toimivalta ei ole siirtynyt kokonaisuudessaan yhteisölle, yhteisöä eivät voi pelkästään siksi, että pääasian tosiseikkojen tapahtuma-aikaan kaikki nämä valtiot olivat Varsovan yleissopimuksen sopimuspuolia, sitoa tähän sopimukseen sisältyvät säännöt, joita yhteisö ei itse ole hyväksynyt (ks. analogisesti em. asia Intertanko ym., tuomion 49 kohta).

34 Ensimmäiseen kysymykseen on vastattava edellä esitetyn perusteella, että Varsovan yleissopimus ei ole osa yhteisön oikeusjärjestystä, jonka tulkitsemiseen yhteisöjen tuomioistuin on toimivaltainen EY 234 artiklan nojalla.

Toinen kysymys

35 Koska asetus N:o 2027/97 liittyy Varsovan yleissopimuksen, jonka sopimuspuolia kaikki yhteisön jäsenvaltiot olivat pääasiassa kyseessä olevien tosiseikkojen tapahtuma-aikaan, soveltamisalaan ja kun otetaan huomioon yhteisön oikeuden ensisijaisuuden periaate, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee toisella kysymyksellään pääasiallisesti, onko asetusta N:o 2027/97 tulkittava siten, että se ei ole esteenä kyseisen yleissopimuksen eri määräysten, erityisesti sen 29 artiklan, soveltamiselle tilanteeseen, jossa matkustaja vaatii todettavaksi, että lentoliikenteen harjoittaja on korvausvastuussa vahingosta, joka kyseiselle matkustajalle on aiheutunut yhteisön jäsenvaltioiden välisen lennon yhteydessä.

36 Heti aluksi on todettava, että Varsovan yleissopimuksen 29 artiklan mukaan oikeus vahingonkorvaukseen menetetään, jos onnettomuustapauksessa kannetta ei nosteta lentoliikenteen harjoittajaa vastaan kahden vuoden kuluessa siitä päivästä, jona ilma-alus on saapunut määräpaikkaan, tai siitä päivästä, jona ilma-aluksen olisi pitänyt saapua määräpaikkaan, tai siitä päivästä, jona kuljetus on keskeytynyt. Asetuksessa N:o 2027/97 sitä vastoin ei ole mitään nimenomaista säännöstä tällaisen vahingonkorvauskanteen nostamisen määräajasta eikä siinä myöskään viitata nimenomaisesti kyseisen yleissopimuksen 29 artiklaan.

37 Bogiatzi väittää pääasiallisesti, että sikäli kuin asetuksessa N:o 2027/97 ei viitata nimenomaisesti pääasiassa sovellettaviin Varsovan yleissopimuksen määräyksiin eikä myöskään nimenomaisesti saateta mainitun yleissopimuksen määräyksiä, erityisesti sen 29 artiklaa, sovellettaviksi pääasiaan, kyseistä asetusta on sovellettava ja tulkittava itsenäisesti.

38 On todettava, että ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämään kysymykseen ei voida vastata pelkästään asetuksen N:o 2027/97 sanamuodon ja asiayhteyden perusteella.

39 Tässä tilanteessa on palautettava mieleen, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yhteisön oikeuden säännöksen tai määräyksen tulkitsemisessa on otettava huomioon paitsi sen sanamuoto ja asiayhteys myös sillä lainsäädännöllä tavoitellut päämäärät, jonka osa säännös tai määräys on (ks. vastaavasti mm. asia C-301/98, KVS International, tuomio 18.5.2000, Kok., s. I-3583, 21 kohta; asia C-300/05, ZVK, tuomio 23.11.2006, Kok., s. I-11169, 15 kohta ja asia C-466/07, Klarenberg, tuomio 12.2.2009, Kok., s. I-803, 37 kohta).

40 Asetuksen N:o 2027/97 tavoitteen osalta tämän asetuksen johdanto-osan ensimmäisestä perustelukappaleesta ilmenee, että asetuksella pyritään osana yhteistä liikennepolitiikkaa parantamaan lento-onnettomuuksiin joutuneiden matkustajien suojaa.

41 Asetuksen N:o 2027/97 valmisteluasiakirjoista ja sen johdanto-osan 3, 5 ja 15 perustelukappaleesta ilmenee lisäksi, että tämä pyrkimys parantaa lento-onnettomuuksiin joutuneiden matkustajien suojaa ilmenee konkreettisesti siinä, että on annettu säännöksiä, joilla on tarkoitus korvata yhteisön jäsenvaltioiden välisessä lentoliikenteessä tietyt Varsovan yleissopimuksen määräykset odotettaessa tämän yleissopimuksen kokonaisarviointia ja -tarkistusta.

42 Yhteisön lainsäätäjä katsoi erityisesti, että lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuun rajat, sellaisina kuin niistä määrätään Varsovan yleissopimuksessa, olivat liian alhaiset asetuksen N:o 2027/97 laatimisen aikaan vallinneisiin taloudellisiin ja yhteiskunnallisiin oloihin nähden. Siksi sen tarkoituksena oli korottaa joitakin näistä rajoista.

43 Asetuksen N:o 2027/97 johdanto-osan toisesta ja neljännestä perustelukappaleesta ja 2 artiklan 2 kohdasta sitä vastoin ilmenee, että silloin, kun tässä asetuksessa ei syrjäytetä Varsovan yleissopimuksen soveltamista matkustajien suojan parantamiseksi, tämä suoja merkitsee, että kyseinen asetus täydentää ja vastaa mainitun yleissopimuksen järjestelmää.

44 Koska Varsovan yleissopimuksen 29 artiklassa säännellään vain yhtä menettelyn osatekijää vahingonkorvauskanteen nostamiseksi lentoliikenteen harjoittajia vastaan onnettomuustapauksissa, tämä artikla ei kuulu määräyksiin, jonka soveltamisen yhteisön lainsäätäjä on halunnut syrjäyttää.

45 Toiseen kysymykseen on vastattava edellä esitetyn perusteella, että asetusta N:o 2027/97 on tulkittava siten, että se ei ole esteenä Varsovan yleissopimuksen 29 artiklan soveltamiselle tilanteeseen, jossa matkustaja vaatii todettavaksi, että lentoliikenteen harjoittaja on korvausvastuussa vahingosta, joka kyseiselle matkustajalle on aiheutunut yhteisön jäsenvaltioiden välisen lennon yhteydessä.

Kolmas kysymys

46 Kun ensimmäiseen kysymykseen annettu vastaus otetaan huomioon, kolmanteen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

Oikeudenkäyntikulut

47 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä yhteisöjen tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla yhteisöjen tuomioistuin (neljäs jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) Eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtäläistyttämisestä tehty, Varsovassa 12.10.1929 allekirjoitettu, yleissopimus, sellaisena kuin se on muutettuna 25.9.1975 tehdyillä Montrealin neljällä lisäpöytäkirjalla, ei ole osa yhteisön oikeusjärjestystä, jonka tulkitsemiseen yhteisöjen tuomioistuin on toimivaltainen EY 234 artiklan nojalla.

2) Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa 9.10.1997 annettua neuvoston asetusta (EY) N:o 2027/97 on tulkittava siten, että se ei ole esteenä eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtäläistyttämisestä tehdyn Varsovassa 12.10.1929 allekirjoitetun yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna 25.9.1975 tehdyillä Montrealin neljällä lisäpöytäkirjalla, 29 artiklan soveltamiselle tilanteeseen, jossa matkustaja vaatii todettavaksi, että lentoliikenteen harjoittaja on korvausvastuussa vahingosta, joka kyseiselle matkustajalle on aiheutunut Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden välisen lennon yhteydessä.

Allekirjoitukset