Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
26 päivänä syyskuuta 2019[1]

Asia C-532/18

GN, jonka laillinen edustaja on HM,
vastaan
ZU, Niki Luftfahrt GmbH:n konkurssipesänhoitajana

(Ennakkoratkaisupyyntö – Oberster Gerichtshof (korkein oikeus, Itävalta))

Ennakkoratkaisupyyntö – Lentoliikenne – Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappale – Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuu matkustajiin nähden – ”Onnettomuuden” käsite – Kuuman juoman kaatumisesta lennon aikana matkustajalle aiheutunut ruumiinvamma

I Johdanto

1. Oberster Gerichtshofin (korkein oikeus, Itävalta) esittämä ennakkoratkaisupyyntö koskee eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä tehdyn yleissopimuksen[2] (jäljempänä Montrealin yleissopimus) 17 artiklan 1 kappaleen tulkintaa; tuossa kappaleessa määritetään edellytykset, joiden täyttyessä lennon aikana ruumiinvamman saanut matkustaja voi vedota lennon operoinnista vastanneen lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuuseen.

2. Pyyntö on osa oikeusriitaa, jossa asianosaisina ovat alaikäinen matkustaja, jota edustaa hänen isänsä, ja lentoyhtiön pesänhoitaja. Pääasian valittaja vaatii vahingonkorvausta palovammoista, jotka syntyivät, kun kuumaa juomaa kaatui tuntemattomasta syystä hänen päälleen mainitun lentoyhtiön operoimalla kansainvälisellä lennolla.

3. Unionin tuomioistuinta kehotetaan nyt aivan uudella tavalla kartoittamaan Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitetun ”onnettomuuden” käsitteen rajoja erityisesti tiettyjen kansallisten tuomioistuinten jo aiemmin hyväksymien sovellettavuusperusteiden valossa. Unionin tuomioistuimelta tiedustellaan tarkemmin ottaen pääasiallisesti sitä, edellyttääkö onnettomuutena pitäminen paitsi sitä, että lennolla sattunut tapahtuma oli äkillinen tai epätavanomainen ja asianomaisesta matkustajasta riippumaton, myös sitä, että sen aiheutti lentoliikenteelle ominainen riski tai että se liittyi lentoliikenteeseen. Olen tässä ratkaisuehdotuksessa esitettyjen syiden perusteella sitä mieltä, että ainoastaan ensiksi mainittujen perusteiden on täytyttävä mutta ei jälkimmäisten.

1 Alkuperäinen kieli: ranska.

2 Euroopan yhteisö allekirjoitti 9.12.1999 Montrealissa 28.5.1999 tehdyn yleissopimuksen, ja se hyväksyttiin yhteisön puolesta neuvoston 5.4.2001 tekemällä päätöksellä 2001/539/EY (EYVL 2001, L 194, s. 38). Sopimus tuli voimaan Euroopan unionin osalta 28.6.2004.

II Asiaa koskevat oikeussäännöt

A Montrealin yleissopimus

4. Montrealin yleissopimuksen johdanto-osan kolmannessa kappaleessa todetaan muun muassa, että sopimusvaltiot ovat tietoisia ”siitä, että kuluttajien etujen suojelun varmistaminen on tärkeää kansainvälisissä ilmakuljetuksissa ja että täyden korvauksen periaatteeseen perustuvat oikeudenmukaiset korvaukset ovat tarpeen”. Yleissopimuksen johdanto-osan viidennessä kappaleessa todetaan lisäksi, että ”valtioiden yhteistoiminta tiettyjen kansainvälisiä ilmakuljetuksia koskevien määräysten yhtenäistämiseksi ja kodifioimiseksi uuden yleissopimuksen muodossa on tarkoituksenmukaisin keino saavuttaa oikeudenmukainen etujen tasapaino”.

5. Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan, jonka otsikko on ”Matkustajan kuolema tai loukkaantuminen – matkatavaravahinko”, 1 kappaleessa määrätään, että ”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”.

6. Saman yleissopimuksen 20 artiklassa, jonka otsikko on ”Vastuusta vapauttaminen”, määrätään seuraavaa: ”Jos rahdinkuljettaja näyttää, että vahingon on aiheuttanut tai sen syntymiseen on myötävaikuttanut korvausta vaativan henkilön tai sen henkilön, jolta korvausta vaativa on saanut oikeutensa, oma huolimattomuus tai laiminlyönti, rahdinkuljettaja vapautuu kokonaan tai osittain vastuustaan korvausta vaativaa kohtaan siltä osin kuin sellainen huolimattomuus tai laiminlyönti on aiheuttanut vahingon tai myötävaikuttanut sen syntymiseen. Jos korvausta vaatii matkustajan kuoleman tai loukkaantumisen johdosta muu henkilö kuin kyseinen matkustaja, rahdinkuljettaja vapautuu samoin kokonaan tai osittain vastuusta siltä osin kuin kyseisen matkustajan huolimattomuus tai laiminlyönti on aiheuttanut vahingon tai myötävaikuttanut sen syntymiseen. Tätä artiklaa sovelletaan tämän yleissopimuksen kaikkiin korvausvastuuta koskeviin määräyksiin, 21 artiklan 1 kappale mukaan luettuna.”

7. Mainitun yleissopimuksen 21 artiklassa, jonka otsikko on ”Korvaus matkustajan kuolemasta tai loukkaantumisesta”, määrätään seuraavaa:

”Rahdinkuljettaja ei voi sulkea pois tai rajoittaa vastuutaan 17 artiklan 1 kappaleen nojalla määräytyvästä vahingonkorvauksesta siltä osin kuin korvauksen määrä ei ylitä 100 000 erityisnosto-oikeutta matkustajaa kohden.

2. Rahdinkuljettaja ei ole vastuussa 17 artiklan 1 kappaleen nojalla määräytyvästä vahingonkorvauksesta siltä osin kuin se ylittää 100 000 erityisnosto-oikeutta matkustajaa kohden, jos rahdinkuljettaja näyttää, että:

a) tällainen vahinko ei aiheutunut rahdinkuljettajan tai sen palveluksessa olevien henkilöiden tai asiamiesten huolimattomuudesta tai laiminlyönnistä; tai

b) tällainen vahinko aiheutui yksinomaan kolmannen osapuolen huolimattomuudesta tai laiminlyönnistä.”

8. Saman yleissopimuksen 29 artiklassa, jonka otsikko on ”Korvausvaatimusten perusta”, määrätään seuraavaa: ”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, tämän kuitenkaan 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.”

B Unionin oikeus

9. Asetuksen (EY) N:o 889/2002,[3] jolla on muutettu lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa annettua neuvoston asetusta (EY) N:o 2027/97[4], johdanto-osan 5–7 ja 10 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(5) Yhteisö on allekirjoittanut Montrealin yleissopimuksen ja ilmaissut aikomuksensa tulla sen osapuoleksi ratifioimalla sen.

(6) On tarpeen muuttaa – – asetus (EY) N:o 2027/97 sen saattamiseksi Montrealin yleissopimuksen mukaiseksi ja luoda näin korvausvastuuta kansainvälisissä ilmakuljetuksissa koskeva yhtenäinen järjestelmä.

(7) Tällä asetuksella ja Montrealin yleissopimuksella vahvistetaan matkustajien ja heidän omaistensa suojaa, eikä niitä voida tulkita siten, että niillä suhteessa nykyiseen lainsäädäntöön huononnettaisiin heidän turvaansa tämän asetuksen antamispäivänä.

– –

(10) Turvallisessa ja nykyaikaisessa ilmakuljetusjärjestelmässä matkustajien kuolemantapausten ja loukkaantumisten yhteydessä on aiheellista soveltaa rajoittamattoman korvausvastuun järjestelmää.”

10. Asetuksen 2027/97 1 artiklassa, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella N:o 889/2002 (jäljempänä asetus N:o 2027/97), säädetään seuraavaa: ”Tällä asetuksella pannaan täytäntöön Montrealin yleissopimukseen sisältyvät matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetuksia koskevat määräykset ja vahvistetaan tiettyjä täydentäviä säännöksiä. Siinä myös laajennetaan näiden määräysten soveltamisala jäsenvaltion sisäisiin ilmakuljetuksiin.”

11. Asetuksen N:o 2027/97 2 artiklan 2 kohdassa säädetään, että ”tässä asetuksessa olevat käsitteet, joita ei määritellä 1 kohdassa, ovat samat kuin Montrealin yleissopimuksessa käytetyt käsitteet”.

12. Mainitun asetuksen 3 artiklan 1 kohdassa säädetään, että ”matkustajia ja heidän matkatavaroitaan koskevaan yhteisön lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuuseen sovelletaan kaikkia tällaista korvausvastuuta koskevia Montrealin yleissopimuksen määräyksiä”.

III Pääasia, ennakkoratkaisukysymys ja asian käsittely unionin tuomioistuimessa

13. Elokuussa 2015 pääasian valittaja, joka oli tuolloin 6-vuotias, lensi Espanjasta Itävaltaan Itävallan oikeuden mukaan perustetun lentoyhtiön Niki Luftfahrt GmbH operoimalla lennolla.

3 13.5.2002 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EYVL 2002, L 140, s. 2).

4 9.10.1997 annettu neuvoston asetus (EYVL 1997, L 285, s. 1).

14. Lapsi istui koneessa isänsä vieressä. Isä sai lennon aikana lentoemännältä kannettoman mukillisen kuumaa kahvia, jonka hän asetti edessään olevalle alas laskettavalle pöytätasolle. Jonkin ajan kuluttua muki alkoi liukua, ja sen sisältö kaatui lapsen päälle ja aiheutti hänelle toisen asteen palovammoja kehoon. Asiassa ei ole pystytty näyttämään toteen, johtuiko kahvimukin kaatuminen pöydän viallisuudesta vai koneen tärinästä.

15. Pääasian valittaja, jonka laillinen edustaja on hänen isänsä, nosti kanteen, jossa hän vaati, että Niki Luftfahrt velvoitetaan Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen nojalla maksamaan korvausta kyseisellä lennolla tapahtuneen onnettomuuden aiheuttamasta vahingosta yhteensä 8 500 euroa korkoineen ja kuluineen.

16. Tätä nykyä konkurssissa olevan lentoyhtiön pesänhoitaja kiisti korvausvastuun vedoten siihen, ettei kyseisessä määräyksessä tarkoitettua onnettomuutta ollut tapahtunut, sillä mikään ”äkillinen tai odottamaton tapahtuma” ei ollut johtanut kahvimukin kaatumiseen. Joka tapauksessa minkäänlaista ”lentoliikenteelle ominaista riskiä” eli tämänkaltaiselle liikenteelle tyypillistä riskiä ei ole toteutunut, ja myös tämän edellytyksen on täytyttävä.

17. Landesgericht Korneuburg (Korneuburgin alueellinen alioikeus, Itävalta) hyväksyi 15.12.2015 antamallaan ratkaisulla pääasian valittajan vaatimuksen. Tämä tuomioistuin katsoi, että käsiteltävän asian olosuhteissa oli kyseessä Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettu ”onnettomuus” sillä perusteella, että kahvimukin kaatuminen johtui ”epätavallisesta ulkoisen tekijän aiheuttamasta seikasta”. Se totesi lisäksi, että oli toteutunut ”lentoliikenteelle ominainen riski”, koska kone oli sen käytön aikana altistunut eriasteisille kallistuksille, jotka saattoivat johtaa siihen, että koneessa vaakasuoralle pinnalle asetetut esineet alkavat liukua ilman että tämä edellyttäisi mitään erityistä toimintoa. Se totesi vielä lopuksi lentoliikenteen harjoittajan tuottamuksen puuttumisen sillä perusteella, että kuumien juomien tarjoilu kannettomissa astioissa on yleinen ja sosiaalisessa kanssakäymisessä tavanomainen käytäntö.

18. Oberlandesgericht Wien (Wienin alueellinen ylioikeus, Itävalta) muutti 30.8.2016 antamallaan tuomiolla alioikeuden tuomiota todettuaan, että lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuu ei voinut tulla kyseeseen, koska Montrealin yleissopimuksen 17 artikla kattaa yksistään ”lentoliikenteelle ominaisesta riskistä” aiheutuvat onnettomuudet ja koska pääasian valittaja ei ollut käsiteltävässä asiassa kyennyt tätä todistamaan.

19. Oberster Gerichtshof, jonka käsiteltävänä on *Revision*-valitus, päätti 26.6.2018 antamallaan ja unionin tuomioistuimen kirjaamoon 14.8.2018 saapuneella päätöksellä lykätä asian käsittelyä ja esittää tälle tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko kyseessä [Montrealin] yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettu rahdinkuljettajan vastuun perustava ”onnettomuus”, kun muki, jossa on kuumaa kahvia ja joka on asetettu ilmassa olevassa lentokoneessa edellä olevaan istuimeen kiinnitetylle alas laskettavalle tarjottimelle, alkaa selvittämättömästä syystä liukua ja menee kumoon, minkä vuoksi lentomatkustaja saa palovammoja?”

20. Kirjallisia huomautuksia ovat unionin tuomioistuimelle esittäneet pääasian vastapuoli, Puolan hallitus sekä Euroopan komissio. Ranskan hallitus ja komissio esittivät suulliset huomautuksensa 19.6.2019 pidetyssä istunnossa.

IV Asian arviointi

A Alustavat huomiot

21. Panen ensinnäkin merkille, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, että Montrealin yleissopimusta voidaan soveltaa pääasian olosuhteissa, koska lento, jonka aikana riidanalainen tapahtuma sattui, on luonteeltaan yleissopimuksen 1 artiklassa tarkoitetulla tavalla kansainvälinen, sillä lennon lähtö- ja määräpaikka sijaitsivat kahden sopimusvaltion alueella.[5] Tässä yhteydessä haluan korostaa, että unionin jäsenvaltiot ovat Montrealin yleissopimuksen kattamilla aloilla siirtäneet unionille toimivaltansa matkustajan kuolemasta tai loukkaantumisesta aiheutuneiden vahinkojen korvaamista koskevan vastuun osalta[6] ja että asetuksen N:o 2027/97 3 artiklan 1 kohdassa säädetään, että ”yhteisön lentoliikenteen harjoittajan”[7] – jollaisesta käsiteltävässä asiassa näyttää olevan kyse – korvausvastuuseen matkustajiin nähden sovelletaan kaikkia korvausvastuuta koskevia yleissopimuksen määräyksiä.[8]

22. Muistutan seuraavaksi,[9] että Montrealin yleissopimuksen määräykset ovat erottamaton osa unionin oikeusjärjestystä,[10] joten unionin tuomioistuimella on toimivalta lausua sen tulkinnasta noudattaen unionia sitovia kansainvälisen oikeuden sääntöjä ja etenkin Wienin yleissopimuksen[11] 31 artiklaa, jonka mukaisesti valtiosopimusta on tulkittava vilpittömässä mielessä ja antamalla valtiosopimuksessa käytetyille sanonnoille niille kuuluvassa yhteydessä niiden tavallinen merkitys, sekä valtiosopimuksen tarkoituksen ja päämäärän valossa.[12] Montrealin yleissopimuksen tavoitteesta eli kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä unionin tuomioistuin on jo aiemmin todennut, että yleissopimukseen sisältyviä käsitteitä, joita siinä ei kuitenkaan ole määritelty, ”on tulkittava yhdenmukaisesti ja itsenäisesti riippumatta niistä eri merkityksistä, joita näille käsitteille on annettu kyseisen yleissopimuksen sopimusvaltioiden kansallisissa lainsäädännöissä”.[13]

23. Unionin tuomioistuimen vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee, että ennakkoratkaisumenettelyssä yksinomaan kansallisten tuomioistuinten tehtävänä on määritellä sen oikeusriidan tosiseikat ja oikeudelliset seikat, johon niiltä pyydetään ratkaisua.[14] Tämän perusteella huomautan, että käsiteltävässä asiassa on selvää, kuten ennakkoratkaisukysymyksessäkin nimenomaisesti todetaan, että syytä kahvimukin kaatumiseen pääasian valittajan päälle oli mahdoton näyttää toteen. Ennakkoratkaisupyynnön esittämisestä tehdystä päätöksestä käy lisäksi ilmi, että

5 Lähtöpaikka oli Espanjan kuningaskunta ja määräpaikka Itävallan tasavalta.

6 Ks. vastaavasti Montrealin yleissopimuksen alaan kuuluvia kysymyksiä koskevasta Euroopan yhteisön toimivallasta annetun julistuksen 4 kohta; julistus sisältyy 29.4.2004 annettuun yhteisön hyväksymisasiakirjaan ja on luettavissa seuraavassa Internet-osoitteessa: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf.

7 Määritellään mainitun asetuksen 2 artiklan 1 kohdan b alakohdassa lentoliikenteen harjoittajaksi, jolla on yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista 23.7.1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N: o 2407/92 (EYVL 1992, L 240, s. 1), joka on kumottu ja korvattu 1.11.2008 alkaen lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä 24.9.2008 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1008/2008 (EUVL 2008, L 293, s. 3), säännösten mukainen jäsenvaltion myöntämä voimassa oleva liikennelupa.

8 Ks. erityisesti tuomio 6.5.2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, 18 kohta); tuomio 22.11.2012, Espada Sánchez ym. (C-410/11, EU:C:2012:747, 19 kohta); tuomio 26.2.2015, Wucher Helicopter ja Euro-Aviation Versicherung (C-6/14, EU:C:2015:122, 35 kohta) sekä tuomio 9.9.2015, Prüller-Frey (C-240/14, EU:C:2015:567, 25 kohta ja sitä seuraavat kohdat).

9 Ks. lisäksi ratkaisuehdotukseni asiassa Guaitoli ym. (C-213/18, EU:C:2019:524, 29 kohta).

10 Tämän ratkaisuehdotuksen alaviitteessä 2 mainitusta voimaantulopäivästä lukien.

11 Wienissä 23.5.1969 tehty valtiosopimusoikeutta koskeva yleissopimus (*Yhdistyneiden kansakuntien sopimussarja*, osa 1155, s. 331).

12 Ks. erityisesti tuomio 22.11.2012, Espada Sánchez ym. (C-410/11, EU:C:2012:747, 20–22 kohta); tuomio 17.2.2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, 23 ja 24 kohta) sekä tuomio 12.4.2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, 19–22 kohta).

13 Ks. vastaavasti tuomio 6.5.2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, 21–22 kohta), jossa oli kyse Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaleessa tarkoitetusta ”vahingon” käsitteestä.

14 Kansallisten tuomioistuimien ja unionin tuomioistuimen tehtävien selkeään jakoon perustuvan SEUT 267 artiklan nojalla tosiseikkojen arvioiminen kuuluu yksinomaan kansallisen tuomioistuimen toimivaltaan (ks. mm. tuomio 19.7.2012, Garkalns, C-470/11, EU:C:2012:505, 30 kohta, sekä tuomio 7.8.2018, Prenninger ym., C-329/17, EU:C:2018:640, 27 kohta).

vahinkoa kärsineen myötävaikutukseen perustuva väite, johon pääasian vastapuoli alun perin vetosi, ei ole enää kansallisen menettelyn kohteena.[15] Unionin tuomioistuimen velvollisuutena on siten lausua siltä pyydetystä tulkinnasta ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen näin tekemien toteamusten pohjalta.

B Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettu ”onnettomuuden” käsite

1. Ennakkoratkaisukysymyksen kohde ja esitetyt väitteet

24. Unionin tuomioistuinta pyydetään käsiteltävässä asiassa selvittämään *keskeisesti*, onko Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettua ”onnettomuuden” käsitettä tulkittava siten, että se kattaa tilanteen, jossa alas laskettavalle pöytätasolle lennon aikana asetettu kuuma kahvimuki kaatuu selvittämättömästä syystä lennon aikana ja aiheuttaa palovamman matkustajalle, jolla olisi siten tuon määräyksen nojalla oikeus vaatia asianomaiselta lentoliikenteen harjoittajalta vahingonkorvausta ruumiinvamman perusteella.

25. Vaikka ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämä kysymys on muotoiltu pääasialle ominaisiin olosuhteisiin liittyvin sanamuodoin, minusta olisi kuitenkin tarkoituksenmukaisempaa, ettei unionin tuomioistuin antaisi ainoastaan tähän erityiseen tapaukseen pätevää vastausta vaan hyödyntäisi sille nyt tarjoutuneen tilaisuuden tulkita kyseistä käsitettä vahvistamalla abstraktit eli yleisesti sovellettavat arviointiperusteet.[16] On aiheellista korostaa, että käsiteltävä asia on ensimmäinen, jossa unionin tuomioistuinta kehotetaan tulkitsemaan mainittua käsitettä.

26. Totean edellä esitetystä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tavoin, että Montrealin yleissopimuksessa *ei määritellä* ”onnettomuuden” käsitettä, vaikka tällaisen tapahtuman sattuminen on eittämättä ratkaiseva edellytys yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleeseen perustuvan lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuun syntymiselle tilanteessa, jossa matkustajalle aiheutuu fyysinen vahinko (ruumiinvamma tai kuolema).[17] Tämä ilmaus sisältyi myös vastaavaan määräykseen eli Varsovan yleissopimuksen,[18] joka on korvattu Montrealin yleissopimuksella,[19] 17 artiklaan [suomenkielisessä versiossa käsite tapaturma], mutta sitä ei määritellä myöskään tässä ensimmäisessä yleissopimuksessa.

15 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin ei täsmennä, koskiko pääasian oikeuskäsittely loukkaantuneen alaikäisen tai hänen isänsä – joka oli käsitellyt kahvimukia ja joka edustaa tätä kyseisessä oikeudenkäynnissä – mahdollista tuottamusta.

16 SEUT 267 artiklalla käyttöön otetun kansallisten tuomioistuinten ja unionin tuomioistuimen – joiden on myötävaikutettava suoraan ja vastavuoroisesti unionin oikeuden yhtenäiseen soveltamiseen kaikissa jäsenvaltioissa – välisen yhteistyön puitteissa unionin tuomioistuin voi johtaa ennakkoratkaisukysymyksen sanamuodosta ja ennakkoratkaisua pyytänen tuomioistuimen toimittamien tietojen perusteella unionin oikeuden tulkinnan piiriin kuuluvat seikat. Näin ollen on voitu katsoa, että vaikka esitetty kysymys näyttäisi viittaavan siihen, että siinä pyydetään soveltamaan unionin oikeutta suoraan pääasian oikeudenkäynnissä, kansallinen tuomioistuin tarkoittaa tosiasiassa unionin oikeuden tulkintaa pääasian valossa (ks. erityisesti tuomio 18.1.1979, van Wesemael ym., 110/78 ja 111/78, EU:C:1979:8, 21 kohta; tuomio 17.11.2011, Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, 21 kohta; tuomio 8.11.2012, Gülbahce, C-268/11, EU:C:2012:695, 32 kohta, sekä tuomio 13.2.2014, Crono Service ym., C-419/12 ja C-420/12, EU:C:2014:81, 28 ja 29 kohta).

17 Asetuksen N:o 2027/97 2 artiklan 2 kohdassa viitataan lisäksi Montrealin yleissopimukseen niiden käsitteiden osalta, joita asetuksessa käytetään mutta joita asetuksessa ei määritellä, kuten ”onnettomuuden” käsite.

18 Eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtäläistyttämisestä tehty Varsovassa 12.10.1929 allekirjoitettu yleissopimus. Tarkennan, että ilmaisua ”vahinko” käytettiin ilman sen kummempaa täsmennystä myös tämän yleissopimuksen 30 artiklan 2 momentissa, jossa mainitaan tapaus, jossa useammat perättäiset rahdinkuljettajat harjoittavat lentoliikennettä ja joka ei ole merkityksellinen käsiteltävässä asiassa.

19 Ks. Montrealin yleissopimuksen johdanto ja 55 artikla.

27. Jotkin kansalliset tuomioistuimet ovat kuitenkin kehittäneet oikeuskäytäntöä, johon ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin nimenomaisesti viittaa ja joka koskee Varsovan yleissopimuksessa ja/tai Montrealin yleissopimuksessa tarkoitettua onnettomuuden käsitettä.[20] Tarkennan, että Varsovan yleissopimuksen 17 artiklan ja Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen välisistä eroista huolimatta jälkimmäistä määräystä on mielestäni kuitenkin tulkittava myös ensiksi mainittua määräystä koskevien ratkaisujen valossa, kun otetaan huomioon näiden kahden määräyksen välinen vastaavuus asiasisällön osalta.[21]

28. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, että Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaletta voidaan ilmeisesti soveltaa käsiteltävässä asiassa, koska pääasian valittajalle aiheutunut ruumiinvamma johtuu mainittujen kansallisten tuomioistuinten käyttämän terminologian mukaan ”äkillisestä” tapahtumasta, joka sai alkunsa vahinkoa kärsineestä ”riippumattomasta toiminnasta” ja aiheutti tälle ”odottamattoman vahingon”. Sama tuomioistuin toteaa, että pääasiassa keskitytään sen selvittämiseen, edellyttääkö kyseisessä määräyksessä tarkoitettu ”onnettomuuden” käsite” näin mainittujen perusteiden täyttymisen lisäksi *”lentoliikenteelle ominaisen riskin”*[22] toteutumista.

29. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, että viimeksi mainitun perusteen täyttämisen välttämättömyydestä on *useita* vastakkaisia *lähestymistapoja* Varsovan yleissopimuksen ja/tai Montrealin yleissopimuksen sopimusvaltioiden tuomioistuinten tiettyjen ratkaisujen ja erilaisten opillisten näkemysten valossa.

30. Ensimmäisessä lähestymistavassa, joka ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan omaksutaan suurimmassa osassa Saksan oikeuskirjallisuutta ja oikeuskäytäntöä,[23] ”onnettomuuden” käsite olisi rajoitettava tilanteisiin, joissa on toteutunut ilma-aluksen luonteesta, kunnosta tai käytöstä tyypillisesti johtuva riski[24] tai koneeseen nousun tai koneesta poistumisen aikana käytetystä lentokoneen laitteistosta johtuva riski. Tämä on perusteltavissa sillä, että Montrealin yleissopimuksen sopimusvaltioiden tarkoituksena ei ollut, että lentoliikenteen harjoittajat vastaisivat jokapäiväiseen elämään yleisesti liittyvistä riskeistä. Vahingon kärsineellä on siten velvollisuus näyttää toteen sellaisen riskin toteutuminen, joka voi tapahtua vain lentoliikenteen alalla. Koska käsiteltävässä asiassa on kuitenkin mahdotonta määrittää riidanalaisen tapahtuman syytä, tämä tulkinta johtaisi pääasian valittajan valituksen hylkäämiseen.

31. Käänteisesti jälkimmäisen lähestymistavan mukaan lentoliikenteelle ominaisen riskin toteutumista ei tarvitse näyttää toteen Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleeseen vetoamiseksi, kun otetaan huomioon kyseisen määräyksen sanamuoto, määräyksellä käyttöön otettu korvausvastuujärjestelmä sekä tarve turvata sen tehokkuus. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin

20 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin viittaa tässä yhteydessä teokseen Reuschle, F., *Montrealer Übereinkommen – Kommentar*, De Gruyter, Berliini, 2. painos, 2011, Montrealin yleissopimuksen 17 artiklaa koskeva huomautus, erityisesti 13 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

21 Ks. kansallisten oikeuskäytäntöjen osalta myös tämän ratkaisuehdotuksen 43 kohta ja sitä seuraava kohta.

22 Kursivoitu alkuperäinen saksankielinen ilmaus kuuluu seuraavasti: ”ein für die Luftfahrt typisches Risiko”.

23 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin mainitsee teoksen Schmid, R., ”Artikel 17”, joka sisältyy julkaisuun *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, Luchterhand, Saksa, 2016, 16 ja 17 kohta (ks. myös englanninkielinen versio Schmid, R., ”Article 17”, teoksessa *Montreal Convention*, Kluwer, Alankomaat, 2006, 16 ja 17 kohta), sekä teoksen Ruhwedel, E., *Der Luftbeförderungsvertrag*, Luchterhand, Köln, 3. painos, 1998, 331 kohta. Se mainitsee lisäksi Bundesgerichtshofin (liittovaltion korkein oikeus) 21.11.2017 antaman tuomion (X ZR 30/15, NJW 2018, 861) mutta korostaa kuitenkin, että kyseinen tuomioistuin edellyttää ainoastaan ”yhteyttä” lentoliikenteelle ominaiseen riskiin. Ks. ennen kyseistä tuomiota annettu Landgericht Frankfurtin (alueellinen alioikeus, Saksa) 16.12.2005 antama ratkaisu (NJW-RR 2006, 704) sekä oikeuskäytäntö, joka mainitaan teoksessa Führich, E., *Reiserecht – Handbuch und Kommentar*, C.H. Beck, München, 2015, s. 1059.

24 Riski voi johtua esimerkiksi muutoksista lentokoneen lentokorkeudessa tai nopeudessa.

pitää viimeksi mainittuja argumentteja vakuuttavina. Se täsmentää, että jotkut oikeusoppineet ovat päätelleet tästä, että muun muassa kuuman juoman kaatumista matkustajan päälle on pidettävä ”onnettomuutena”, joka voi johtaa lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuun syntymiseen.[25] Tämä tulkinta johtaisi käsiteltävässä pääasiassa lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuun tunnustamiseen.

32. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tarkastelee vielä yhtä lähestymistapaa, jota se pitää ”välittävänä ratkaisuna” ja jonka mukaan 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettu korvausvastuu perustuu yksinkertaisesti siihen, että kyseessä oleva tapahtuma on sattunut lentokoneessa tai koneeseen nousun tai sieltä poistumisen yhteydessä, eikä tällöin vaadita lentoliikenteelle ominaisen riskin toteutumista vaan lentoliikenteen harjoittajalla on oltava mahdollisuus vapautua korvausvastuusta näyttämällä toteen, että onnettomuus ei liity ilma-aluksen luonteeseen tai käyttöön. Myös tämä tulkinta johtaisi käsiteltävässä asiassa pääasian vastapuolen korvausvastuun tunnustamiseen, koska onnettomuuden syytä ei ole voitu selvittää.

33. Käsiteltävässä asiassa *unionin tuomioistuimelle esitetyt huomautukset* heijastelevat näitä erilaisia lähestymistapoja. Pääasian vastapuoli väittää, että lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuu voi Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen perusteella syntyä ainoastaan silloin, kun onnettomuuden eli ulkoisesta toiminnasta johtuvan äkillisen ja odottamattoman tapahtuman aiheuttajana on lentoliikenteelle ominainen riski. Kuuman juoman kaatumisesta aiheutuva ruumiinvamman riski voi kuitenkin vastapuolen mukaan toteutua myös yksityiselämässä.[26]

34. Puolan hallitus sitä vastoin sulkee pois lentoliikenteelle ominaisen riskin vaatimuksen mutta katsoo kuitenkin, että asianomaisen tapahtuman – jonka on oltava äkillinen tai odottamaton ja matkustajasta riippumaton – ja koneen liikkumisen tai käytön välillä on oltava todennäköinen syy-yhteys, joka käsiteltävässä asiassa sen mukaan on.[27]

35. Ranskan hallitus ja komissio puolestaan ovat sitä mieltä,[28] että pääasiassa kyseessä oleva tilanne kuuluu 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitetun ”onnettomuuden” käsitteen piiriin, koska kyse on ilmakuljetuksen aikana tapahtuneesta äkillisestä ja vahinkoa kärsineestä riippumattomasta tapahtumasta, ja tällöin ei ole tarpeen näyttää toteen lentoliikenteelle olennaisen riskin toteutumista – tämä on pääasian vastapuolen ajama näkemys – eikä liioin lentoliikenteeseen liittyvän syy-yhteyden olemassaoloa – tämä taas on Puolan hallituksen ajama näkemys. Tämä on myös minun näkemykseni jäljempänä esitettävistä syistä, jotka ovat sopusoinnussa edellä mainittujen tulkintasääntöjen kanssa.[29]

2. Sanamuodon mukainen tulkinta

36. Muistutan ensinnäkin Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen *sanamuodosta*,[30] että todistusvoimaisia ovat ainoastaan ne yleissopimuksen kuusi kieliversiota, jotka on todettu todistusvoimaisiksi ja joista kolme ovat unionin virallisia kieliä, eli englanti, espanja ja ranska.[31]

25 Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevassa päätöksessä mainitaan vastaavasti seuraavat teokset: edellä alaviitteessä 20 mainittu teos Reuschle, F 15 kohta; Stefula, M., *Schadenersatz für Passagiere im Luftfahrtgesetz*, Verlag Österreich, Wien, 2001, 123 ja 136 kohta (ks. myös jälkimmäisestä teoksesta laadittu selonteko, Müller-Rostin, W., *NZV*, 2002, s. 75), sekä Kehrberger, H.-P., ”Overhead Bin-Unfälle an Bord von Luftfahrzeugen – Eine Fallstudie”, *Festschrift für Werner Guldimann*, Luchterhand, Berliini, 1997, 129 ja 130 kohta, Varsovan yleissopimuksen 17 artiklan osalta.

26 Havainnollistaakseen sitä, mikä voisi olla ilma-aluksen käyttöön erityisesti liittyvä riski verrattuna jokapäiväiseen elämään yleisesti liittyvään riskiin, pääasian vastapuoli mainitsee kuuman juoman kaatumisen turbulenssien vuoksi, lentokorkeudessa tai koneen kallistuskulmassa tapahtuneen muutoksen vuoksi taikka pöydän viallisuuden vuoksi; nämä kaikki ovat olosuhteita, joita ei pääasiassa ole kyetty näyttämään toteen.

27 Puolan hallituksen mukaan tällainen yhteys perustuu siihen, että kuumien juomien tarjoileminen matkan aikana on lentoliikenteen tai muun liikenteen harjoittajien tavanomainen käytäntö, joka voi olla osa kuljetuspalvelua tai siihen suoraan liittyvä lisäpalvelu.

28 Tarkennan, että komissio ilmaisi istunnossa selvästi kantansa ja vahvisti yhtyvänsä Ranskan hallituksen esittämään näkemykseen.

29 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 22 kohta.

30 Ks. myös ratkaisuehdotukseni asiassa Guaitoli ym. (C-213/18, EU:C:2019:524, 58 kohta).

31 Ks. niiden kuuden kielen, joilla Montrealin yleissopimus on laadittu (eli englanti, arabi, kiina, espanja, ranska ja venäjä), huomioon ottamisen osalta tuomio 6.5.2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, 24 kohta) sekä tuomio 17.2.2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, 23 ja 31–34 kohta).

37. Mainitussa 17 artiklan 1 kappaleessa todetaan seuraavaa: ”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.”

38. Totean ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tavoin heti alkuun, että Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa ei aseteta vaatimusta, jonka mukaan lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuu voi saman määräyksen nojalla syntyä yksistään silloin, kun riidanalaisen tapahtuman on aiheuttanut lentoliikenteelle ominainen riski, kuten pääasian vastapuoli esittää, tai kun kyseisellä tapahtumalla on syy-yhteys ilma-aluksen luonteeseen tai käyttöön, kuten Puolan hallitus esittää. Katson, että jos yleissopimuksen laatijoiden tarkoituksena olisi ollut määrätä tällaisista rajoittavista arviointiperusteista, ne olisivat kyllä tehneet niin nimenomaisesti,[32] ja näin ei ole tapahtunut. Yleissopimuksen valmistelutöistäkään ei käy ilmi tämänkaltaista tarkoitusta.[33]

39. Tähdennän samansuuntaisesti Ranskan hallituksen tavoin, että 17 artiklan 1 kappaleeseen on tehty merkittävä selvennys suhteessa sitä edeltäneeseen Varsovan yleissopimuksen[34] vastaavaan määräykseen, nimittäin ilmaus ”ainoastaan sillä edellytyksellä”[35], joka paljastaa, ettei yleissopimuksen laatijoiden tarkoituksena ollut asettaa lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuun osalta muita edellytyksiä kuin se, että on kyse ”onnettomuudesta”, joka on tapahtunut 17 artiklan 1 kappaleessa määrätyissä olosuhteissa ja jolla on mainitussa kappaleessa määrättyjä vaikutuksia. Tästä selvennyksestä seuraa mielestäni, että viimeksi mainitussa määräyksessä tarkoitettua ”onnettomuuden” käsitettä on tulkittava siten, ettei se kavenna tuon määräyksen aineellista soveltamisalaa.

40. Toteaisin vielä kyseisestä käsitteestä, että Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa käytetty lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuuta koskeva terminologia matkustajien kuolemantapauksessa tai heille aiheutuneen ruumiinvamman tapauksessa on ristiriidassa saman yleissopimuksen 17 artiklan 2 kappaleessa ja 18 artiklassa käytetyn sen terminologian kanssa, joka liittyy lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuuseen kirjatun matkatavaran tai tavaroiden tuhoutuessa, kadotessa tai vahingoittuessa. Toisin kuin ensiksi mainitussa määräyksessä jälkimmäisissä ei näet viitata ”onnettomuuteen” vaan ainoastaan ”tapahtumaan”, joka aiheutti kirjatun matkatavaran tai tavaroiden vahingoittumisen.[36] Tästä ristiriidasta seuraa mielestäni, että 17 artiklan 1 kappaleen soveltaminen edellyttää paitsi sitä, että matkustajan kuoleman tai ruumiinvamman aiheuttanut tapahtuma on sattunut lennolla tai koneeseen nousun tai sieltä poistumisen aikana,[37] myös sitä, että tapahtumaa voidaan pitää ”onnettomuutena” sellaisten perusteiden mukaan, jotka unionin tuomioistuimen on määritettävä.

32 Ks. vertailun vuoksi siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta ja ehkäisemisestä ja direktiivin 94/56/EY kumoamisesta 20.10.2010 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 996/2010 (EUVL 2010, L 295, s. 35) 2 artiklaan sisältyvän ”onnettomuuden” käsitteen yksityiskohtainen määritelmä; kyseisessä asetuksessa ei asetuksen 1 artiklan mukaan kuitenkaan säädetä lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta toisin kuin Montrealin yleissopimuksessa.

33 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin huomauttaa, että Montrealin yleissopimusta laadittaessa onnettomuuden käsitettä ei ollut tarkoitus rajoittaa tilanteisiin, joissa on toteutunut lentoliikenteelle ominainen riski, ja se viittaa edellä alaviitteessä 23 mainittuun Bundesgerichtshofin tuomioon. Tarkennan, että tuon tuomion 21 kohdassa todetaan, että yleissopimuksen hyväksymiseen johtaneen kansainvälisen konferenssin pöytäkirjojen sisällön mukaan onnettomuudeksi luonnehdinnan edellytykseksi ei ole asetettu lentoliikenteelle ominaisen riskin toteutumista.

34 Varsovan yleissopimuksen 17 artiklassa määrättiin, että ”rahdinkuljettaja on vastuussa vahingosta, joka on koitunut matkustajan kuolemasta, loukkautumisesta tai muusta ruumiinvammasta, *kun* tapaturma, joka on aiheuttanut vahingon, on sattunut ilma-aluksessa taikka siihen noustaessa ja siitä laskeuduttaessa” (kursivointi tässä).

35 Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan ranskankielisessä [”par cela seul”, suomeksi ”jo yksin sillä edellytyksellä”] sekä englanninkielisessä (”upon condition only”) ja espanjankielisessä versiossa (”por la sola razón”) esiintyvä ilmaus.

36 Tämä pätee myös paitsi Montrealin yleissopimuksen ranskankieliseen versioon [jossa on käytetty ilmauksia ”accident” ja ”fait”] ja englanninkieliseen versioon (jossa esiintyvät ilmaukset ”accident” ja ”event”) myös sen espanjankieliseen versioon (jossa esiintyvät ilmaukset ”accidente” ja ”hecho”).

37 Korostan, että Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen kattama ajanjakso on pidempi kuin lennon varsinainen kesto, joka ulottuu lentokoneen noususta sen laskeutumiseen.

41. Vaikka ilmaisua ”onnettomuus” käytetään toistuvasti Montrealin yleissopimuksessa, sitä ei kuitenkaan sen koommin selvennetä muissa määräyksissä, joissa se niin ikään esiintyy.[38] Sen 28 artiklassa, jossa käsitellään matkustajien kuoleman tai loukkaantumisen yhteydessä maksettavia ennakkomaksuja, korkeintaan mainitaan ilman sen tarkempaa selvennystä, että vahinkojen on johduttava ”lento-onnettomuudesta”.[39]

42. Muistutan, että Wienin yleissopimuksen 31 artiklan mukaan Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettua ”onnettomuuden” käsitettä on tulkittava antamalla asianomaiselle ilmaisulle sen ”tavallinen merkitys”.

43. Olen tältä osin ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen ja kaikkien käsiteltävässä asiassa huomautuksia esittäneiden asianosaisten tavoin sitä mieltä, että on syytä ottaa huomioon Varsovan yleissopimuksen ja/tai Montrealin yleissopimuksen *sopimusvaltioiden eri tuomioistuinten* kyseisestä käsitteestä omaksuma tulkinta,[40] jotta näihin aiempiin oikeuskäytäntöihin voidaan mahdollisesti tukeutua, vaikka ne eivät unionin tuomioistuinta sidokaan.

44. Panen ensinnäkin merkille, että tiettyjä arviointiperusteita on laajalti pidetty merkityksellisinä Varsovan yleissopimuksen 17 artiklaan sisältyvän tapaturman ja Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleeseen sisältyvän ”onnettomuuden” käsitteen yhteydessä kansallisten tuomioistuinten käyttämien sanavalintojen eroista huolimatta. Kyseiset tuomioistuimet ovat keskeisesti sitä mieltä, että vahinkoa kärsineen on osoitettava, että ilmakuljetuksen aikana joko ilma-aluksessa tai siihen nousemisen tai siitä poistumisen yhteydessä sattunut väitetyn fyysisen vahingon aiheuttanut tapahtuma on yhtäältä ”äkillinen” tai ”epätavallinen” ja toisaalta asianomaiseen matkustajaan nähden ”ulkoinen”.[41] Toisin sanoen ”onnettomuutena” ei voida pitää sellaista vahinkoa aiheuttanutta tapahtumaa, joka johtuu vahinkoa kärsineen omasta reagoinnista ilma-aluksen tavanomaiseen, normaaliin ja ennakoitavissa olevaan toimintaan tai jonka on aiheuttanut vahinkoa kärsineen aiempi terveydentila. Tällaisia arviointiperusteita koskeva yksimielisyys käy ilmi erityisesti[42] Yhdysvaltain,[43] Saksan[44] sekä Ranskan oikeuskäytännöstä.[45] Käsiteltävässä asiassa esitetyt huomautukset ovat niin ikään samansuuntaisia tämän kysymyksen osalta.

38 Toisin sanoen Montrealin yleissopimuksen 28 artiklassa (jonka otsikko on ”Ennakkomaksut”), 33 artiklan (jonka otsikko on ”Tuomioistuimen toimivalta”) 2 ja 3 kappaleessa sekä 36 artiklan (jonka otsikko on ”Perättäinen kuljetus”) 2 kappaleessa.

39 Sama koskee englanninkielistä (”aircraft accidents) ja espanjankielistä versiota (”accidentes de aviación”). Edellä alaviitteessä 20 mainitun Reuschle, F:n (26 kohta) mukaan on syytä erottaa toisistaan itse ilma-aluksen onnettomuudet (esim. tämän putoaminen), jota käsitellään Montrealin yleissopimuksen 28 artiklassa, ja ilma-aluksessa tapahtuvat onnettomuudet, mutta 17 artiklassa tarkoitettu ”onnettomuuden” käsite kattaa nämä molemmat onnettomuustyypit. Yhdyn tähän jälkimmäiseen näkökohtaan, mutta en ota tässä yhteydessä kantaa 28 artiklan kohteeseen.

40 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 27 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

41 Korostan, että sen tosiseikan todentamista – joka tehdään luokiteltaessa riidanalainen tapahtuma mahdollisesti onnettomuudeksi, johon lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuu voidaan Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen nojalla perustaa –, ettei väitetty vahinko johtunut asianomaisen matkustajan tilasta, pidä sekoittaa myöhemmin esitettävään kysymykseen siitä, näyttääkö puolustus toteen, että matkustaja myötävaikutti aktiivisesti tai laiminlyönnin seurauksena oman vahinkonsa toteutuminen, jotta lentoliikenteen harjoittaja voitaisiin vapauttaa korvausvastuusta mainitun yleissopimuksen 20 artiklan nojalla.

42 Ks. myös Mercadal, B., ”Transports aériens”, *Répertoire de droit commercial*, Dalloz, Pariisi, 2000, 110 kohta ja sitä seuraavat kohdat; Grigorieff, C.-I., ”Le régime d'indemnisation de la convention de Montréal”, *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012, nro 4, s. 662–665, sekä Letacq, F., ”Fascicule 925”, *Jurisclasseur Transport*, Lexis360, Pariisi, 2018, 70 kohta.

43 Ks. ensisijaisesti U.S. Supreme Courtin (Yhdysvaltain korkein oikeus) 4.3.1985 antama tuomio 1985, Air France v. Saks [470 U.S. 392 (1985), joka on luettavissa seuraavassa Internet-osoitteessa: https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/]. Tässä perustavanlaatuisessa tuomiossa todetaan, että Varsovan yleissopimuksen, joka on ”drafted in French by continental jurists”, 17 artiklassa tarkoitettu ”onnettomuuden” käsite kattaa ”an *unexpected or unusual* event or happening that is *external* to the passenger”, mutta ei tapauksia, joissa ”the injury indisputably results from the passenger's own internal reaction to the usual, normal, and expected operation of the aircraft”, ja että ”any injury is the product of a chain of causes, and we require only that the passenger be able to prove that some link in the chain was an *unusual or unexpected event external* to the passenger” (kursivointi tässä).

44 Ks. edellä alaviitteessä 20 mainitussa teoksessa Reuschle, F. (13 kohta) mainitut Saksan tuomioistuinten ratkaisut.

45 Ks. edellä alaviitteessä 42 mainittujen teosten tekijöiden mainitsemien Ranskan tuomioistuinten ratkaisujen ohella Cour de cassationin (1ère chambre civile) (ylin tuomioistuin, 1. siviilijaosto, Ranska) 15.1.2014 antama tuomio (ECLI:FR:CCASS:2014:C100011 sekä aiempi oikeuskäytäntö, joka löytyy seuraavasta Internet-osoitteesta: https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi&idTexte=JURITEXT000028482732&fastReqId=1262213182&fastPos=2).

45. Mielestäni myös unionin tuomioistuin voisi käsiteltävässä asiassa hyödyntää edellä esitettyjä onnettomuuden käsitteen tavanomaisen määritelmän [46] kanssa täysin yhdenmukaisia perusteita selvittäessään, mitkä tilanteet voivat kuulua Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitetun ”onnettomuuden” määritelmän alaan. Muistuttaisin tästä, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on mielestäni perustellusti sitä mieltä, että kaikki edellä mainitut perusteet täyttyvät pääasian kaltaisissa olosuhteissa. [47] Samoin useat muut kansalliset tuomioistuimet, kuten erityisesti Yhdysvaltojen tuomioistuin, [48] on pitänyt kuuman juoman kaatumista koneessa matkustajan päälle Varsovan yleissopimuksen 17 artiklassa tarkoitettuna ”onnettomuutena”.

46. Huomautan toiseksi, kuten ennakkoratkaisupyynnön esittämisestä tehdyssä päätöksessä tuodaan esille, että erimielisyyttä on siitä, onko näiden määräysten nojalla vaadittava ”lentoliikenteelle ominaiseen riskiin” liittyvän lisäperusteen todentamista. Pääasian vastapuoli tähdentää, että tällainen peruste on omaksuttu Itävallan oikeuskäytännössä, [49] mutta ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin epäilee tällaisen näkemyksen oikeellisuutta etenkin, kun otetaan huomioon Saksan oikeuskäytännössä nähtävästi noudatettu kehityssuunta, jossa mainitulle perusteelle annetaan yhä vähemmän merkitystä. [50] Toisaalta vaikka jotkin tuomioistuimet ovat soveltaneet tämäntyyppistä perustetta Yhdysvaltain oikeuskäytännössä, [51] korkein oikeus ja jotkin muut tuomioistuimet eivät ole omaksuneet tällaista rajoittavaa lähestymistapaa. [52] Panen vielä lopuksi merkille, että Ranskan oikeuskäytännössä lentoliikenteelle ominaista riskiä on toisinaan kartoitettu Varsovan yleissopimuksen 17 artiklan yhteydessä, mutta kartoitusta ei ole tehty suoranaisesti ”onnettomuuden” käsitteen näkökulmasta, eikä tämä ole enää ajankohtaista. [53]

47. Kuten heti alkuun totesin, [54] tällaista riskiä koskeva vaatimus, joka nähdäkseni hyväksytään oikeuskäytännössä vain rajoitetusti, ei mielestäni millään lailla vastaa Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa käytettyä terminologiaa. Määräyksen tavoitteet tukevat kantaani.

46 Sana ”onnettomuus” on peräisin latinankielisestä sanasta ”accidens”, joka tarkoittaa sattumalta tapahtuvaa ja joka määritellään Cornun sanakirjassa seuraavasti: ”événement ou fait involontaire dommageable imprévu” [tahaton ja ennakoimaton vahinkoa aiheuttava tapahtuma tai teko], Cornu, G. e.a., *Vocabulaire juridique*, 12.. painos, PUF, Pariisi, 2018, s. 11, tai Encyclopædia Britannica -tietosanakirjan mukaan seuraavasti: « [an] unexpected event, typically sudden in nature and associated with injury, loss, or harm”, Encyclopædia Britannica (https://academic.eb.com/levels/collegiate/article/accident/605405).

47 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 28 kohta.

48 Ks. mm. U.S. District Court of Puerto Ricon (Puerto Ricon piirituomioistuin, Yhdysvallat) 17.6.1988 antama tuomio Diaz Lugo v. American Airlines, Inc. [686 F. Supp. 373 (D.P.R 1988), joka on luettavissa seuraavassa Internet-osoitteessa: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/686/373/1362396/], sekä U.S. District Court of Californian (Kalifornian piirituomioistuin, Yhdysvallat) 15.5.2007 antama tuomio Wipranik v. Air Canada, ym. [2007 WL 2441066, joka on luettavissa seuraavassa Internet-osoitteessa: https://www.aviationlawmonitor.com/wp-content/uploads/sites/579/2013/06/Wipranik.pdf].

49 Pääasian vastapuoli mainitsee vastaavasti Oberster Gerichtshofin (korkein oikeus) 2.7.2015 antaman tuomion (2 Ob 58/15), joka on luettavissa seuraavassa Internet-osoitteessa: https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000.pdf).

50 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen alaviitteissä 23 ja 33 mainitut kyseisen tuomioistuimen huomautukset.

51 Ks. erityisesti U.S. District Court of New Yorkin (New Yorkin piirituomioistuin, Yhdysvallat) 10.1.2017 antama tuomio Lee v. Air Canada [228 F. Supp. 3d 302 (2017), joka on luettavissa seuraavassa Internet-osoitteessa: https://www.leagle.com/decision/infdco20170210967], sekä oikeuskäytäntö, joka mainitaan teoksessa Naveau, J., Godfroid, M. ja Frühling, P., *Précis de droit aérien*, Bruylant, Bruxelles, toinen painos, 2006, 214 kohta.

52 Ks. alaviitteessä 43 mainittu tuomio sekä seuraavissa teoksissa mainittu oikeuskäytäntö: Tompkins, G. N., *Liability Rules Applicable to International Air Transportation As Developed by the Courts in the United States – From Warsaw 1929 to Montreal 1999*, Kluwer, Alankomaat, 2010, 8.5.5 ja 8.9.1–8.9.17 kohta, sekä Diederiks-Verschoor, I. H., *An Introduction to Air Law*, Kluwer, Alankomaat, 2012, s. 153–160.

53 Edellä alaviitteessä 42 mainitun teoksen Mercadal, B., 117–124 kohdassa sekä edellä alaviitteessä 42 mainitun teoksen Letacq, 57 kohdassa todetaan, että aiemmin Ranskassa edellytettiin lentokoneiden ohjaamiseen ja lentoliikenteen harjoittamiseen liittyvien riskien olemassaoloa, jotta voitiin katsoa olevan kyse yleissopimuksen 17 artiklassa tarkoitetusta ilma-alukseen nousemisesta tai siitä poistumisesta, mutta tätä kriteeriä ei enää sovelleta siellä kuten ei anglosaksisissa maissakaan.

54 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 38 kohta.

3. Teleologinen tulkinta

48. Olen ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen ja Ranskan hallituksen tavoin [55] sitä mieltä, että olisi Montrealin yleissopimuksen päämäärien ja erityisesti sen 17 artiklan 1 kappaleen tavoitteiden vastaista vaatia kyseisen määräyksen perusteella korvausta fyysisestä vahingosta hakevaa henkilöä osoittamaan ”lentoliikenteelle ominaisen riskin” olemassaoloa tai todennäköistä syy-yhteyttä lentoliikenteeseen; nämä ovat edellytyksiä, jotka sekä pääasian vastapuolen että Puolan hallituksen mukaan on todennettava, jotta tapahtumaa voidaan pitää kyseisessä määräyksessä tarkoitettuna onnettomuutena.

49. Ensinnäkin huomautan, että Montrealin yleissopimuksen tavoitteena on *yhtenäistää* säännöt, joita sovellettiin tuon sopimuksen soveltamisalaan kuuluvilla aloilla ja erityisesti lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuun alalla. Yleissopimuksen johdanto-osan viidennessä perustelukappaleessa todetaan, että sopimusvaltioiden tavoitteena on ollut yhtenäistää ja kodifioida tiettyjä kansainvälisiä ilmakuljetuksia koskevia määräyksiä ja siten vahvistaa Varsovan yleissopimuksella aiemmin käyttöön otettua yhtenäistä järjestelmää [56]. Montrealin yleissopimuksen 29 artiklassa toisaalta määrätään, että vahingonkorvauskanteet, mukaan lukien yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleeseen perustuvat kanteet, voidaan nostaa ainoastaan yleissopimuksessa määrättyjen ehtojen ja korvausvastuun rajojen mukaisesti, mikä sulkee pois kansallisen oikeuden säännösten soveltamisen säänneltäessä yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvien lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuuta. [57]

50. Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettua ”onnettomuuden” käsitettä ei siten pidä mielestäni tulkita siten, että tulkinta johtaisi siihen, että kyseiseen määräykseen perustuvien kanteiden nostamiselle asetettaisiin rajoittavia edellytyksiä, joita yleissopimuksen laatijat eivät edes implisiittisesti ole tarkoittaneet asettaa, kuten ”lentoliikenteelle ominaista riskiä” tai syy-yhteyttä lentoliikenteeseen koskevaa vaatimusta. Tätä lähestymistapaa tukevat mielestäni asetuksen N:o 889/2002 johdanto-osaan ja erityisesti sen johdanto-osan 7 perustelukappaleeseen sisältyvät lausumat, jotka viittaavat siihen, että suojan parantamiseen tähtääviä Montrealin yleissopimuksen määräyksiä on tulkittava matkustajille ja heidän oikeudenomistajilleen suotuisalla tavalla. [58]

51. Muistutan edellä todetusta, että unionin tuomioistuin on toistuvasti tuonut esiin, että Montrealin yleissopimuksen johdanto-osasta [59] ilmenee, että sopimusvaltioiden tavoitteena on *keskeisesti* ollut varmistaa kuluttajien etujen suojelu kansainvälisissä ilmakuljetuksissa ja täyden korvauksen periaatteeseen perustuvat oikeudenmukaiset korvaukset sekä ”saavuttaa oikeudenmukainen etujen tasapaino”. Mainitut valtiot ovatkin ottaneet käyttöön lentoliikenteen harjoittajia koskevan tiukan korvausjärjestelmän [60] ja halunneet samalla varmistaa lentoliikenteen harjoittajien ja matkustajien välisten intressien tasapainon säilymisen. [61]

52. Jos oletetaan, että Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen soveltamisalaan kuuluvan vahingon aiheuttaneen tapahtuman on täytettävä lentoliikenteelle ominaiset erityispiirteet, tämä johtaisi matkustajan oikeuksien rajoittamiseen tai jopa niiden menettämiseen niiden vaikutusten vuoksi, joita kyseisellä perusteella olisi paitsi todistustaakkaan myös kyseisen määräyksen tehokkaaseen vaikutukseen.

55 Ks. vastaavasti myös edellä alaviitteessä 25 mainitut kirjoittajat.

56 Ks. matkustajien suojan vahvistamisen osalta tämän ratkaisuehdotuksen 59 kohta.

57 Mainitussa 29 artiklassa määrätään poikkeuksesta yleissopimuksen järjestelmän yksinomaisuuteen viittaamalla riita-asioissa sovellettaviin kansallisen oikeuden sääntöihin siltä osin kuin on kyse siitä, ”kenellä on oikeus nostaa kanne ja mikä kunkin oikeuden sisältö on”.

58 Ks. johdanto-osan ne perustelukappaleet, jotka mainitaan tämän ratkaisuehdotuksen 9 kohdassa.

59 Tarkemmin sanoen mainitun johdanto-osan kolmannesta ja viidennestä perustelukappaleesta.

60 Selostan mainitun järjestelmän sisältöä tämän ratkaisuehdotuksen 56 kohdassa ja sitä seuraavissa kohdissa.

61 Ks. tuomio 6.5.2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, 30 kohta ja sitä seuraavat kohdat); tuomio 22.11.2012, Espada Sánchez ym. (C-410/11, EU:C:2012:747, 29 ja 30 kohta); tuomio 17.2.2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, 38 ja 48 kohta) sekä tuomio 12.4.2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, 34 ja 43 kohta).

53. Koska vahinkoa kärsineellä ei yhtäältä ole mahdollisuutta päästä käsiksi kaikkiin ilma-aluksen ohjaamiseen tai lentotoimintaan liittyviin teknisiin tietoihin, jotka ovat ainoastaan lentoliikenteen harjoittajan käytössä, hänen olisi kohtuuttoman vaikeaa todistaa lentoliikenteelle ominaisen riskin olemassaoloa tai edes syy-yhteyttä lentoliikenteeseen voidakseen vaatia 17 artiklan 1 kappaleeseen perustuvaa vahingonkorvausta.

54. Toisaalta tällaiset vaatimukset tekisivät kyseiseen määräykseen sisältyvän säännön pitkälti merkityksettömäksi, sillä monet vahingolliset tapahtumat olisi jätettävä tuossa määräyksessä tarkoitetun ”onnettomuuden” määritelmän ulkopuolelle, koska niiden katsottaisiin voivan esiintyä vastaavalla tavalla muissa kuin lentoliikenteen olosuhteissa, toisin sanoen jokapäiväisessä elämässä. Tällainen poissulkeminen vähentäisi merkittävästi tapauksia, joissa lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuu voi kyseisen määräyksen perusteella syntyä, ja rajoittaisi tapaukset vain vakavimpiin lentoliikenteen tapaturmiin, kuten voimakkaisiin turbulensseihin tai lentokoneen tuhoutumiseen.

55. Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen sanamuotoa ja sopimuksen päämääriä koskevia edellä esitettyjä näkökohtia tukee määräyksen asiayhteyden tarkastelu.

4. Asiayhteyteen perustuva tulkinta

56. Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen ja erityisesti sen sisältämän ”onnettomuuden” käsitteen pyydetty tulkitseminen edellyttää mielestäni, kuten ennakkoratkaisupyynnön esittämisestä tehdyssä päätöksessä ja kaikissa unionin tuomioistuimelle esitetyissä huomautuksissa todetaan, että otetaan huomioon lentoliikenteen harjoittajia koskeva mainittuun määräykseen perustuva *korvausvastuujärjestelmä*, kun määräystä luetaan yhdessä yleissopimuksen muiden määräysten kanssa.

57. Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen mukaan lentoliikenteen harjoittaja on vastuussa suoraan lain nojalla matkustajan kuolemasta tai ruumiinvammasta jo yksin sillä perusteella, että onnettomuus sattui ilma-aluksessa tai siihen nousemisen tai siitä poistumisen yhteydessä.[62] Yleissopimuksen 21 artiklan 1 kappaleessa toisaalta määrätään, että jos vahinko ei ylitä tiettyä korvauksen kynnysarvoa,[63] kuten käsiteltävässä asiassa,[64] liikenteenharjoittaja ei voi väistää tätä objektiivista vastuuta, ja 2 kappaleessa puolestaan määrätään, että lentoliikenteen harjoittaja voi mainitun kynnysarvon ylittyessä sitä vastoin vapautua oletettuun tuottamukseen perustuvasta korvausvastuusta, jos tämä osoittaa joko sen, että vahinko ei johtunut siitä itsestään, sen palveluksessa olevasta henkilöstä tai asiamiehestä, tai sen, että vahinko voidaan lukea yksinomaan kolmannen osapuolen syyksi. Yleissopimuksen 20 artiklan mukaan puolestaan liikenteenharjoittajalla on molemmissa 21 artiklassa tarkoitetuissa tapauksissa mahdollisuus rajoittaa korvausvastuutaan tai jopa sulkea se pois, jos se näyttää toteen vahinkoa kärsineen tuottamuksen, joka on käsiteltävässä pääasiassa kuitenkin suljettu pois.[65]

58. Kaikista edellä esitetyistä määräyksistä käy ilmi, että Montrealin yleissopimuksen laatijat ovat määrännet vahinkoa kärsineelle matkustajalle suotuisasta korvausvastuujärjestelmästä, koska viimeksi mainitun ei tarvitse näyttää toteen lentoliikenteen harjoittajan, sen palveluksessa olevan henkilön tai asiamiehen tuottamusta vaan ainoastaan itselleen aiheutunut vahinko sekä syy-yhteys vahingon ja sen aiheuttaneen ”onnettomuutena” pidettävän tapahtuman välillä. Edellä mainituissa määräyksissä ei

62 Ks. kyseisessä määräyksessä käytetyn ilmaisun ”ainoastaan sillä edellytyksellä” osalta tämän ratkaisuehdotuksen 39 kohta.

63 Toisin sanoen 100 000 erityisnosto-oikeutta matkustajaa kohti; määrää on nostettu 30.12.2009 alkaen 113 100:een (ks. tämän kaksitasoisen järjestelmän ja merkityksellisen raja-arvon tarkistamisen osalta ohjeet, jotka ovat luettavissa seuraavassa Internet-osoitteessa: https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_fr.pdf). Tarkennan, että mainitun yleissopimuksen 23 artiklassa määrätään, että mahdollisessa oikeudenkäynnissä sellaisen valtion, joka on, kuten Itävallan tasavalta, Kansainvälisen valuuttarahaston jäsen, kansallisen valuutan muuntaminen on tehtävä erityisnosto-oikeuden arvon mukaan, ja se lasketaan tuomion antamispäivänä IMF:n päivittäin käyttämän menetelmän mukaisesti ja julkaistaan sen Internet-sivustolla (ks. https://www.imf.org/fr/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR).

64 Kun otetaan huomioon vaaditun vahingonkorvauksen suuruus (ks. tämän ratkaisuehdotuksen 15 kohta).

65 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 23 kohta.

mainita lainkaan, että matkustajan olisi osoitettava, että lentoliikenteelle ominainen riski on toteutunut tai että vahinkoa aiheuttanut tapahtuma liittyy suoraan lentoliikenteeseen osana ilma-aluksen luonnetta tai toimintaa. Lentoliikenteen harjoittaja voi vasta myöhemmässä vaiheessa eli silloin, kun tapahtuma on luokiteltu Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitetuksi ”onnettomuudeksi”, yrittää puolustuskeinonaan lieventää korvausvastuutaan tai vapautua siitä kokonaan toimittamalla oikeudellisesti riittävät, etenkin yleissopimuksen 20 artiklassa vaaditut todisteet.

59. Kuoleman tai ruumiinvamman aiheuttavaa onnettomuutta koskevan, Montrealin yleissopimuksesta nykyään ilmenevän vastuujärjestelmän *vertailu* Varsovan yleissopimuksessa aiemmin määrätyn järjestelmään kanssa osoittaa erityisen hyvin tavoitteen vahvistaa matkustajien suojaa, joka oli johtoajatuksena tätä uudempaa sopimusta hyväksyttäessä.[66] Varsovan yleissopimuksen yhteydessä tällaisissa tapauksissa syntyi ainoastaan lentoliikenteen harjoittajan oletettuun tuottamukseen perustuva korvausvastuu,[67] joka on Montrealin yleissopimuksessa muotoiltu aiempaa tiukemmin. Varsovan yleissopimuksessa määrättiin sitä paitsi lentoliikenteen harjoittajien vastuulle mahdollisesti kuuluvien korvausten enimmäismäärä,[68] mutta rajoitus poistettiin Montrealin yleissopimuksesta. Pyrkimys tiukentaa lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuuseen sovellettavaa järjestelmää matkustajien fyysisten vahinkojen (kuolema tai ruumiinvamma) korvaamisen tehostamiseksi otetaan esille myös erityisesti asetuksen N:o 889/2002 johdanto-osassa.[69]

60. Tämän kehityksen huomioon ottaminen tukee näkemystäni, jonka mukaan 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettua ”onnettomuuden” käsitettä ei voida tulkita siten, että se edellyttää lentoliikenteelle ominaisen riskin olemassaoloa tai suoraa yhteyttä lentoliikenteeseen, sillä tällaiset perusteet olisivat ristiriidassa paitsi mainitun käsitteen tavanomaisen merkityksen myös Montrealin yleissopimuksen tavoitteiden sekä sillä käyttöön otetun korvausjärjestelmän sisällön kanssa. Pääasian kaltaiset olosuhteet voivat siten mielestäni kuulua kyseisen käsitteen piiriin, kuten ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin näyttää ajattelevan.

61. Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaletta onkin mielestäni tulkittava siten, että ”onnettomuutena”, johon lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuu voidaan tämän määräyksen nojalla perustaa, voidaan pitää mitä tahansa tapahtumaa, joka on aiheuttanut matkustajan kuoleman tai ruumiinvamman ja joka on sattunut ilma-aluksessa tai siihen nousun tai siitä poistumisen yhteydessä ja joka on äkillinen tai epätavallinen ja jonka syy on asianomaiseen matkustajaan nähden ulkoinen, eikä tällöin tarvitse selvittää, johtuuko tapahtuma lentoliikenteelle ominaisesta riskistä tai liittyykö se suoranaisesti lentoliikenteeseen.

V Ratkaisuehdotus

62. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Oberster Gerichtshofin esittämään ennakkoratkaisukysymykseen seuraavasti:

Eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Montrealissa 28.5.1999 tehdyn ja yhteisön puolesta neuvoston 5.4.2001 tekemällä päätöksellä 2001/539/EY hyväksytyn yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaletta on tulkittava siten, että ”onnettomuutena”, johon

66 Ks. vastaavasti myös edellä alaviitteessä 23 mainitun Bundesgerichtshofin tuomion 21 kohta.

67 Ks. Varsovan yleissopimuksen 17 artikla, kun sitä luetaan yhdessä sen 20 artiklan kanssa, kun sen mukaan lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuuta koskeva olettama oli kumottavissa.

68 Varsovan yleissopimuksen 22 artiklan 1 momentin mukaan. Ks. Varsovan yleissopimuksessa alun perin määrättyjen raja-arvojen tarkistamisesta edellä alaviitteessä 42 mainittu teos Grigorieff, C.-I., s. 653–656.

69 Mainitun asetuksen johdanto-osan seitsemännessä ja kymmenennessä perustelukappaleessa todetaan, että ”tällä asetuksella ja Montrealin yleissopimuksella vahvistetaan matkustajien ja heidän omaistensa suojaa” ja että ”turvallisessa ja nykyaikaisessa ilmakuljetusjärjestelmässä matkustajien kuolemantapausten ja loukkaantumisten yhteydessä on aiheellista soveltaa rajoittamattoman korvausvastuun järjestelmää”. Lentoliikenneonnettomuuksien uhreiksi joutuneiden matkustajien korvausjärjestelmän huomattavaa parantamista etenkin todistustaakan osalta on niin ikään korostettu Ranskassa ja Sveitsissä julkaistuissa virallisissa raporteissa, joihin voi tutustua seuraavissa Internet-osoitteissa: http://www.assemblee-nationale.fr/12/pdf/rapports/r0675.pdf ja https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2004/2701.pdf.

lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuu voidaan tämän määräyksen nojalla perustaa, voidaan pitää mitä tahansa tapahtumaa, joka on aiheuttanut matkustajan kuoleman tai ruumiinvamman ja joka on sattunut ilma-aluksessa tai siihen nousun tai siitä poistumisen yhteydessä ja joka on äkillinen tai epätavallinen ja jonka syy on asianomaiseen matkustajaan nähden ulkoinen, eikä tällöin tarvitse selvittää, johtuuko tapahtuma lentoliikenteelle ominaisesta riskistä tai liittyykö se suoranaisesti lentoliikenteeseen.