JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS

JÁN MAZÁK

25 päivänä kesäkuuta 2009 [1]

I Johdanto

1. Cour de cassation (Luxemburg; ylimmän oikeusasteen tuomioistuin) esitti 26.6.2008 tekemässään päätöksessä, jonka yhteisöjen tuomioistuin vastaanotti 7.7.2008, yhteisöjen tuomioistuimelle EY 234 artiklan nojalla ennakkoratkaisukysymyksiä lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa 9.10.1997 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 [2] (jäljempänä asetus N:o 2027/97) tulkinnasta eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtäläistyttämisestä Varsovassa 12.10.1929 tehdyn yleissopimuksen (jäljempänä Varsovan yleissopimus) yhteydessä.

2. Ennakkoratkaisukysymykset liittyvät oikeudenkäyntiin, jossa Irène Bogiatzi vaatii vahingonkorvausta Luxairilta ja Deutscher Luftpoolilta, joka on Saksan lainsäädännön mukaan perustettu yhdistys, jouduttuaan tapaturmaan noustessaan Luxairin lentokoneeseen 21.12.1998 (jäljempänä tosiseikkojen tapahtuma-aika).

3. Varmistaakseen, onko Irène Bogiatzin oikeus vahingonkorvauskanteen nostamiseen vanhentunut, ennakkoratkaisukysymyksen esittänyt tuomioistuin kysyy lähinnä, sovelletaanko Varsovan yleissopimuksen 29 artiklaa, jossa on määrätty kahden vuoden määräaika tällaisille kanteille, sen käsiteltävänä olevan asian olosuhteissa, vaikka asetuksessa N:o 2027/97 ei säädetä tästä nimenomaisesti, ja jos kyseistä artiklaa sovelletaan, voidaanko määräaika keskeyttää, voidaanko sitä lykätä tai voidaanko siitä luopua.

4. Tämän osalta ensimmäisen ennakkoratkaisukysymyksen yhteydessä nousee kuitenkin alustavasti esiin kysymys yhteisöjen tuomioistuimen EY 234 artiklan mukaisesta mahdollisesta toimivallasta tulkita Varsovan yleissopimusta ja tämän toimivallan laajuudesta.

1 – Alkuperäinen kieli: englanti.
2 – EYVL L 285, s. 1.

II Asiaa koskevat oikeussäännöt

1. *Varsovan yleissopimus*

5. Varsovan yleissopimus sisältää muun ohella määräyksiä lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa. Yleissopimusta on muutettu useita kertoja, erityisesti 28.9.1955 tehdyllä Haagin pöytäkirjalla, 18.9.1961 tehdyllä Guadalajaran yleissopimuksella ja 25.9.1975 tehdyillä neljällä Montrealin lisäpöytäkirjalla.

6. Yhteisö ei ole itse Varsovan yleissopimuksen osapuoli, mutta tosiseikkojen tapahtuma-aikana kaikki 15 jäsenvaltiota olivat liittyneet yleissopimukseen.

7. Varsovan yleissopimuksen tosiseikkojen tapahtuma-aikana voimassa olleen version 29 artiklassa määrätään vahingonkorvauskanteista 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.”

8. Tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä tehty yleissopimus [3] (jäljempänä Montrealin yleissopimus), jonka tavoitteena oli Varsovan yleissopimuksen ja siihen liittyvien asiakirjojen uudenaikaistaminen ja konsolidointi, allekirjoitettiin Montrealissa 28.5.1999. Euroopan yhteisö allekirjoitti sen 9.12.1999, ja se hyväksyttiin yhteisön puolesta Montrealin yleissopimuksen tekemisestä 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY. [4]

9. Montrealin yleissopimus, jossa sekä yhteisö että sen 27 jäsenvaltiota ovat osapuolina, tuli voimaan 4.11.2003 eli tosiseikkojen tapahtuma-ajan jälkeen. On kuitenkin syytä huomauttaa, että yleissopimuksen 35 artikla, jonka otsikkona on ”Kanneoikeuden vanhentuminen”, on samanlainen kuin Varsovan yleissopimuksen 29 artikla.

3 – EYVL 2001, L 194, s. 39.
4 – EYVL L 194, s. 38.

2. *Asetus N:o 2027/97*

10. Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa annetun asetuksen N:o 2027/97 version, joka oli voimassa asian tosiseikkojen tapahtuma-aikana, johdanto-osassa todetaan esillä olevan asian kannalta merkityksellisesti 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,

– –

12. Edellä mainitun asetuksen 5 artiklan 1 ja 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

7) 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,

”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. 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.”

13. Asian tosiseikkojen tapahtuma-ajan jälkeen asetusta N:o 2027/97 muutettiin Euroopan parlamentin ja neuvoston

13.5.2002 antamalla asetuksella (EY) N:o 889/2002 (jäljempänä asetus N:o 889/2002). [5]

III Tosiseikat, asian käsittelyn vaiheet ja ennakkoratkaisukysymykset

14. Kuten ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, Irène Bogiatzi kaatui Luxemburgin lentoaseman liikennealueella maahan noustessaan Luxairin lentokoneeseen 21.12.1998.

15. Irène Bogiatzi haastoi 22.12.2003 Deutscher Luftpoolin ja Luxairin Tribunal d'arrondissement de Luxembourgiin (Luxemburgin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin), jotta nämä velvoitettaisiin yhteisvastuullisesti korvaamaan hänelle aiheutunut vahinko asetuksen N:o 2027/97 ja Varsovan yleissopimuksen mukaisesti.

16. Havaittuaan, että vaatimus oli esitetty viisi vuotta tapaturman jälkeen, Tribunal d'arrondissement de Luxembourg totesi, että kanneoikeus oli vanhentunut, koska kanne oli nostettu Varsovan yleissopimuksen 29 artiklan mukaisen vahingonkorvauskanteen nostamista koskevan kahden vuoden määräajan päättymisen jälkeen. Kyseinen tuomioistuin katsoi, että määräaika on ennalta vahvistettu ja että sitä ei voida lykätä tai keskeyttää.

17. Irène Bogiatzi valitti tuomiosta Cour d'appeliin (muutoksenhakutuomioistuin), joka päätti 28.3.2007, että valitusta ei voida ottaa tutkittavaksi siltä osin kuin se koskee Le Foyer -vakuutusyhtiötä ja Luxemburgin valtiota, ja jätti Tribunalin päätöksen muilta osin voimaan.

18. Pääasian oikeudenkäynnissä Cour de cassationin on tehtävä ratkaisu Irène Bogiatzin valituksesta, joka koskee tuomiota siltä osin kuin siinä katsotaan, että hänen oikeutensa vahingonkorvauskanteen nostamiseen Luxair-lentoyhtiötä ja sen vakuuttajaa Deutscher Luftpoolia vastaan on vanhentunut. Valitus perustuu useisiin valitusperusteisiin, muun muassa asetuksen N:o 2027/97 rikkomiseen. Irène Bogiatzi vastustaa erityisesti Varsovan yleissopimuksen 29 artiklan mukaisen kahden vuoden määräajan soveltamista tilanteeseen, jota edellä mainittu asetus koskee.

19. Edellä esitetyn perusteella Cour de cassation päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää

5 – EYVL L 140, s. 2.

yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtäläistyttämisestä Varsovassa 12.10.1929 tehty yleissopimus, sellaisena kuin sitä on muutettu Haagissa 28.9.1955, johon asetuksessa (EY) N:o 2027/97 viitataan, osa yhteisön oikeusjärjestystä, jonka tulkitsemiseen yhteisöjen tuomioistuin on toimivaltainen EY 234 artiklan nojalla?

2) Onko lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa 9.10.1997 annettua neuvoston asetusta (EY) 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 (EY) 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?”

IV Oikeudellinen arviointi

3. *Asianosaisten keskeiset lausumat*

20. Nyt käsiteltävässä asiassa huomautuksia ovat esittäneet Irène Bogiatzi, Luxair, Ranskan hallitus ja komissio. Kaikki nämä osapuolet olivat myös edustettuina 19.3.2009 pidetyssä istunnossa.

21. Ensimmäisen ennakkoratkaisukysymyksen osalta Irène Bogiatzi väittää, että yhteisöjen tuomioistuimella on EY 234 artiklan nojalla toimivalta tulkita Varsovan yleissopimusta. Asetuksessa N:o 2027/97 viitataan kyseiseen yleissopimukseen, joten sen on katsottava vastaavan yhteisön toimielimen säädöstä ja olevan osa yhteisön oikeusjärjestystä. Lisäksi yhteisöjen tuomioistuimen tulkintaa tarvitaan yhdenmukaisuuden vuoksi, sillä asetuksen N:o 2027/97 tavoitteena on yhdenmukaistaminen lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuun alalla.

22. Komissio ja Ranskan hallitus sitä vastoin väittävät, että ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen olisi vastattava kieltävästi. Yhteisö ei ole Varsovan yleissopimuksen sopimuspuoli, joten sen ei voida katsoa vastaavan EY 234 artiklassa tarkoitettua yhteisön toimielimen säädöstä, jota yhteisöjen tuomioistuimella olisi toimivalta tulkita.

23. Lisäksi Ranskan hallitus huomauttaa erityisesti, että aikaisemmin jäsenvaltioille kuulunut toimivalta Varsovan yleissopimuksen soveltamisalalla ei ole siirtynyt yhteisölle, mikä tarkoittaa, että ei voida väittää, että yleissopimuksen määräykset sitoisivat yhteisöä asiassa International Fruit Company ym. annetussa tuomiossa [6] tarkoitetulla tavalla.

24. Ranskan hallitus ja komissio kuitenkin myöntävät, että asetuksessa N:o 2027/97 tehty viittaus Varsovan yleissopimukseen vaikuttaa yhteisöjen tuomioistuimen EY 234 artiklan mukaiseen toimivaltaan.

25. Edellä mainittuun liittyen komissio väittää, että yhteisöjen tuomioistuimella on toimivalta tulkita ainoastaan niitä Varsovan yleissopimuksen määräyksiä, joihin asetuksessa N:o 2027/97 viitataan. Vastaavasti Ranskan hallitus toteaa, että asetuksessa N:o 2027/97 tehtyjen edellä mainittujen viittausten perusteella yhteisöjen tuomioistuin voi tulkita Varsovan yleissopimusta asetuksen säännösten tulkitsemiseksi yleissopimuksen valossa. [7]

26. Luxairin mukaan yhteisöjen tuomioistuimen ei tarvitse tulkita esillä olevassa asiassa Varsovan yleissopimusta, vaan sen on sovellettava EY 307 artiklaa, jonka mukaan ennen EY:n perustamissopimusta tehdyt sopimukset eivät vaikuta yhteisön oikeuden säännöksiin.

27. Toisen ennakkoratkaisukysymyksen osalta Irène Bogiatzi toteaa lähinnä, että Varsovan yleissopimusta ja erityisesti sen 29 artiklaa sovelletaan ainoastaan silloin, kun asetuksessa N:o 2027/97 säädetään siitä nimenomaisesti. Jos nimenomaista viittausta Varsovan yleissopimuksen merkityksellisiin määräyksiin ei ole, asetusta on tulkittava itsenäisesti. Asetuksen N:o 2027/97 valmisteluasiakirjoista ja sen johdanto-osan seitsemännestä perustelukappaleesta käy ilmi, että yhteisön lainsäätäjän tavoitteena oli, että lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta säädetään ainoastaan kyseisessä asetuksessa ja että Varsovan yleissopimuksen mukaiset, korvausvastuuta koskevat rajat poistetaan. Jos Varsovan yleissopimuksen 29 artiklan soveltaminen jatkuisi, asetuksen tavoitteena ollut korvausvastuun ehtojen yhdenmukaistaminen vaarantuisi.

6 – Yhdistetyt asiat 21/72–24/72, International Fruit Company NV ym., tuomio 12.12.1972 (Kok., s. 1219, Kok. Ep. II, s. 49, 16 kohta) ja asia C-308/06, Intertanko ym., tuomio 3.6.2008 (Kok., s. I-4057, 48 ja 49 kohta).

7 – Ks. esim. asia C-154/02 Nilsson, tuomio 23.10.2003 (Kok., s. I-12733, 39 kohta).

28. Irène Bogiatzin mukaan vahingonkorvauskanteen nostamista koskevia määräaikoja ei voida jättää jäsenvaltioiden prosessiautonomian varaan. Hänen mukaansa Varsovan yleissopimuksessa määrätty kahden vuoden määräaika ei missään tapauksessa ole vastaavuus- ja tehokkuusvaatimusten mukainen.

29. Sitä vastoin Luxair, Ranskan hallitus ja komissio väittävät lähinnä, että vahingonkorvausvaatimusten esittämistä koskevat määräajat kuuluvat edelleen Varsovan yleissopimuksen 29 artiklan soveltamisalaan.

30. Luxair huomauttaa tässä yhteydessä, että asetuksessa N:o 2027/97 ei säädetä mitään määräajoista. Siten asetuksen ja Varsovan yleissopimuksen välillä ei ole ristiriitaa. Varsovan yleissopimuksen on ratifioinut myös valtioita, jotka eivät ole Euroopan unionin jäsenvaltioita ja joita sitovat edelleen yleissopimuksen määräykset, mukaan lukien sen 29 artikla, joten yhteisöjen tuomioistuimen on hyväksyttävä esillä olevassa asiassa yleissopimuksen ensisijaisuus.

31. Ranskan hallituksen mukaan ei vaikuta siltä, että asetuksen N:o 2027/97 tavoitteena olisi ollut Varsovan yleissopimuksen korvaaminen kokonaisuudessaan, eikä oikeusvarmuuden periaatteen valossa tällaista roolia voida antaa asetukselle implisiittisesti. Kuten johdanto-osasta käy ilmi, asetuksen N:o 2027/97 tavoitteena on parantaa onnettomuuksien uhriksi joutuvien matkustajien suojan tasoa vain tietyin osin, eivätkä sen soveltamisalaan kuulu esimerkiksi menettelyjen määräajat, joista ei säädetä asetuksessa.

32. Lisäksi komission mukaan vakiintuneesta oikeuskäytännöstä seuraa, että kun yhteisö ei ole antanut alaa koskevia säännöksiä, periaatteessa kunkin jäsenvaltion asiana on sisäisessä oikeusjärjestyksessä antaa menettelysäännöt sellaisia oikeussuojakeinoja varten, joilla pyritään turvaamaan yhteisön oikeuteen perustuvat yksityisten oikeudet.[8] Siltä osin kuin jäsenvaltiot ovat Varsovan yleissopimuksen sopimuspuolia, siinä annettuja menettelysääntöjä voidaan soveltaa sisäisessä oikeusjärjestyksessä ennakkoratkaisupyynnön esittäneen tuomioistuimen käsiteltävänä olevan asian kaltaisessa asiassa. Komissio epäilee lopuksi, onko perusteltua olettaa, että asetuksessa N:o 2027/97 estettäisiin kyseessä olevan menettelysäännön soveltaminen tarjoamatta sille vaihtoehtoa.

33. Kolmannen ennakkoratkaisukysymyksen osalta Irène Bogiatzi toteaa, että siihen olisi vastattava myöntävästi. Tukeakseen kantaansa hän viittaa erityisesti Ranskan Cour de cassationin (ylimmän oikeusasteen tuomioistuin) tulkintaan Varsovan yleissopimuksen 29 artiklasta sekä Varsovan yleissopimuksen ja asetuksen N:o 2027/97 kohteeseen ja tavoitteeseen, jotka hänen mielestään vaarantuisivat, jos kyseistä määräystä tulkittaisiin suppeasti. Vaikka edellä mainituilla

8 – Komissio viittaa mm. yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-2/06, Kempter, 12.2.2008 antamaan tuomioon (Kok., s. I-411, 57 kohta).

oikeudellisilla välineillä yritetään kannustaa nopeaan ja ilman oikeudenkäyntiä tapahtuvaan vahingon korvaamiseen onnettomuuksien uhreille, pyrkimys päästä sopuratkaisuun johtaa huomattaviin riskeihin uhrille, jos Varsovan yleissopimuksen 29 artiklassa määrättyä määräaikaa ei voida lykätä tai keskeyttää tai siitä ei voida luopua.

34. Luxair, Ranskan hallitus ja komissio väittävät lähinnä, että koska yhteisöjen tuomioistuimella ei ole toimivaltaa tulkita Varsovan yleissopimusta, kansallisten tuomioistuinten on päätettävä, voidaanko yleissopimuksen 29 artiklassa määrättyjä määräaikoja lykätä tai keskeyttää tai voidaanko niistä luopua, ja jos voidaan, millä ehdoilla.

35. Komissio korostaa, että prosessiautonomian periaatteen mukaan kansallisten tuomioistuinten on aina varmistettava, että määräajat ovat vastaavuus- ja tehokkuusvaatimusten mukaisia.

4. *Arviointi*

1. Alustavia huomautuksia

36. Ensimmäisessä ennakkoratkaisukysymyksessä kysytään alustavasti, onko yhteisöjen tuomioistuimella EY 234 artiklan nojalla toimivalta tulkita Varsovan yleissopimusta ja erityisesti, ottaen huomioon ennakkoratkaisupyynnön esittäneen tuomioistuimen käsiteltävänä olevan asian kohteen, yleissopimuksen 29 artiklaa. On selvää, että kieltävä vastaus tähän kysymykseen johtaisi siihen, että kolmatta kysymystä, joka koskee kyseisen määräyksen tulkintaa, ei otettaisi tutkittavaksi. Toinen ennakkoratkaisukysymys on sitä vastoin esitetty kysymyksenä asetuksen N:o 2027/97 tulkinnasta ja se liittyy siten selvästi yhteisön oikeuteen, josta yhteisöjen tuomioistuin voi periaatteessa lausua. Tässä kysymyksessä pyydetään lähinnä ratkaisemaan, onko asetuksen N:o 2027/97 katsottava estävän Varsovan yleissopimuksen 29 artiklan soveltamisen ennakkoratkaisupyynnön esittäneen tuomioistuimen käsiteltävänä olevan asian olosuhteissa.

37. Yleisesti katsoen tässä on siis kysymys yhteisön johdetun oikeuden säädöksen mukaisten jäsenvaltion mahdollisten velvoitteiden ja kansainvälisen sopimuksen, jonka jäsenvaltio on tehnyt muiden jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden kanssa, mukaisten velvoitteiden välisestä suhteesta.

38. On syytä huomauttaa, että yhteisön oikeudesta (erityisesti asetuksesta N:o 2027/97) mahdollisesti johtuvien velvoitteiden ja Varsovan yleissopimuksen 29 artiklasta johtuvien velvoitteiden välinen vuorovaikutus merkityksellisten määräaikojen osalta voi itse asiassa olla mutkikkaampi kuin ennakkoratkaisukysymyksissä annetaan ymmärtää. Ensinnäkin vaikka oletettaisiin, että asetus N:o 2027/97 ei estä kansallisia tuomioistuimia soveltamasta Varsovan yleissopimuksen 29 artiklaa asetuksen N:o 2027/97 mukaisten (vaikka asetuksessa ei säädetä erityisesti menettelyjen määräajoista) vahingonkorvausvaatimusten yhteydessä, yhteisön oikeudessa saattaa olla tiettyjä edellytyksiä, kuten prosessiautonomian käsitteen suhteen kehitettyjä edellytyksiä, joita on noudatettava tässä yhteydessä. Toiseksi, vaikka todettaisiin, että yhteisöjen tuomioistuimella ei ole EY 234 artiklan nojalla toimivaltaa tulkita Varsovan yleissopimusta, se ei kuitenkaan tarkoittaisi, että yhteisöjen tuomioistuin ei saisi ottaa huomioon yleissopimusta asetuksen N:o 2027/97 tulkitsemiseksi.

40. Lisäksi yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneesta oikeuskäytännöstä käy ilmi, että neuvoston EY 300 artiklan nojalla tekemän sopimuksen on katsottava, siltä osin kuin se koskee yhteisöä, vastaavan EY 234 artiklan ensimmäisen kohdan b alakohdassa tarkoitettua toimielimen säädöstä ja että sopimuksen tultua voimaan sen määräykset ovat erottamaton osa yhteisön oikeusjärjestystä. Näin ollen kyseisessä oikeusjärjestyksessä yhteisöjen tuomioistuin on toimivaltainen antamaan ennakkoratkaisun kyseisen sopimuksen tulkinnasta. [9]

41. Näin ollen näyttäisi siltä, että koska yhteisö ei ole Varsovan yleissopimuksen sopimuspuoli, kyseisestä yleissopimuksesta ei periaatteessa ole voinut tulla erottamaton osa yhteisön oikeusjärjestystä, jota yhteisöjen tuomioistuimella on EY 234 artiklan nojalla toimivalta tulkita.

2. Yhteisöjen tuomioistuimen toimivalta tulkita Varsovan yleissopimuksen 29 artiklaa

42. Yhteisöjen tuomioistuin toki rinnasti asiassa International Fruit Company ym. antamassaan tuomiossa tietyin edellytyksin tilanteen, jossa yhteisö on muodollisesti tehnyt EY 300 artiklan nojalla kansainvälisen sopimuksen, ja tilanteen, jossa kansainvälisen sopimuksen määräyksistä on tullut yhteisöä

39. Aluksi on muistutettava, että EY 300 artiklan 7 kohdan mukaan kyseisessä artiklassa vahvistettujen edellytysten mukaisesti tehdyt sopimukset sitovat yhteisön toimielimiä ja jäsenvaltioita.

9 – Ks. vastaavasti esim. asia 181/73, Haegeman, tuomio 30.4.1974 (Kok., s. 449, Kok. Ep. II, s. 283, 5 kohta; asia C-321/97, Andersson, tuomio 15.6.1999 (Kok., s. I-3551, 26 kohta) ja asia C-431/05, Merck Genéricos, tuomio 11.9.2007 (Kok., s. I- 7001, 31 kohta).

sitovia, koska aikaisemmin jäsenvaltioille kuulunut toimivalta kyseisen sopimuksen soveltamisalalla on EY:n perustamissopimuksen nojalla siirtynyt yhteisölle. [10]

43. Kansainvälisen ilmakuljetuksen alalla, johon Varsovan yleissopimusta sovelletaan, ei kuitenkaan näytä tapahtuneen edellä mainitussa oikeuskäytännössä tarkoitettua jäsenvaltioiden aiemman toimivallan siirtymistä kokonaisuudessaan, mikä olisi tehnyt yleissopimuksen määräyksistä sitovia yhteisössä. [11]

44. Ei ole myöskään perusteltua väittää – eivätkä ennakkoratkaisupyynnön esittäneessä tuomioistuimessa käytävän oikeudenkäynnin asianosaiset ole yrittäneetkään niin väittää – että Varsovan yleissopimuksen määräykset ja erityisesti sen 29 artikla sitoisivat oikeudellisesti yhteisöä sillä perusteella, että ne ovat kansainvälisen tapaoikeuden ilmentymä. [12]

45. Asetuksen N:o 2027/97 johdanto-osassa ja 2 artiklan 2 kohdassa olevat viittaukset Varsovan yleissopimukseen eivät riitä siihen, että sen 29 artiklan voitaisiin katsoa olevan erottamaton osa yhteisön oikeusjärjestystä, jota yhteisöjen tuomioistuimella on EY 234 artiklan nojalla toimivalta tulkita.

46. Tulkitessaan yhteisön oikeutta yhteisöjen tuomioistuin voi toki ottaa huomioon eri yhteyksissä myös merkitykselliset kansainvälisen oikeuden säännöt, erityisesti kansainväliset sopimukset, jotka eivät sellaisinaan ole yhteisöä muodollisesti sitovia.

47. Tilanne on selvästikin edellä mainitun kaltainen, kun – ja siinä määrin kuin – yhteisön oikeuden säännöksessä viitataan nimenomaisesti kansainvälisen oikeuden sääntöön, ja ”sisällytetään” se kyseiseen yhteisön sääntöön. [13] Asetuksen N:o 2027/97 2 artiklan 2 kohta on tästä esimerkki: kyseisen säännöksen mukaan yhteisöjen tuomiois-

10 – Ks. vastaavasti edellä alaviitteessä 6 mainituissa yhdistetyissä asioissa International Fruit Company ym. annetun tuomion 10–18 kohta; asia 38/75, Nederlandse Spoorwegen, tuomio 19.11.1975 (Kok., s. 1439, 21 kohta); asia C-379/92, Peralta, tuomio 14.7.1994 (Kok., s. I-3453, Kok. Ep. XVI, s. I-15, 16 kohta) ja edellä alaviitteessä 6 mainitussa asiassa Intertanko ym. annetun tuomion 49 kohta.

11 – Tässä yhteydessä on syytä huomauttaa, että ensinnäkin asetuksen N:o 2027/97 hyväksyminen ei itsessään ole riittävä näyttö siitä, että merkityksellisen toimivallan siirtyminen olisi tapahtunut, koska asetuksen soveltamisala on selvästi suppeampi kuin Varsovan yleissopimuksen soveltamisala. Kuten näin ollen asetuksen N:o 2027/97 johdanto-osasta ja päätösosasta käy selvästi ilmi, sen tavoitteena on parantaa matkustajien suojelua yhteisön lentoliikenteen harjoittajiin nähden, kun on kysymys vahingonkorvausvelvollisuudesta kuoleman- ja loukkaantumistapauksissa, kun taas Varsovan yleissopimus koskee myös matkatavaran tai rahdin kuljetusta. Toiseksi on huomautettava, että Montrealin yleissopimus, joka on korvannut Varsovan yleissopimuksen, tehtiin yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekamuotoisella sopimuksella olettaen, että kansainvälisen ilmakuljetuksen alalla, jota Montrealin yleissopimus koskee, on vielä jaettu toimivalta (ks. alaviitteessä 4 mainitun Montrealin yleissopimuksen tekemisestä tehdyn neuvoston päätöksen johdanto-osan neljäs perustelukappale). Ei ole mitään merkkejä siitä, että yhteisö olisi todella toiminut jäsenvaltioiden seuraajana Varsovan yleissopimuksen yhteydessä tai että sen muut sopimuspuolet olisivat tunnustaneet yhteisön sellaisessa roolissa.

12 – Vrt. tässä yhteydessä asia C-162/96, Racke, tuomio 16.6.1998 (Kok., s. I-3655, 45 kohta) ja edellä alaviitteessä 6 mainitussa asiassa Intertanko ym. annetun tuomion 51 kohta.

13 – Vrt. vastaavasti esim. edellä alaviitteessä 7 mainitussa asiassa Nilsson annetun tuomion 39 kohta ja asia C-510/99, Tridon, tuomio 23.10.2001 (Kok., s. I-7777, 25 kohta).

tuimen on kohdatessaan käsitteen, jota ei ole määritelty asetuksen 2 artiklan 1 kohdassa, annettava käsitteelle sama merkitys kuin Varsovan yleissopimuksessa ja ”tulkittava” yleissopimusta tältä osin.

48. Lisäksi yhteisön oikeuden tulkitsemiseksi yhteisöjen tuomioistuin ottaa huomioon kansainvälisen oikeuden merkitykselliset säännökset jopa tällaisen viittauksen puuttuessa. Tämä kuvastaa sitä, että yhteisö pyrkii yleisesti käyttämään toimivaltaansa kansainvälisen oikeuden mukaisesti ja erityisesti, kuten EY 10 artiklassa määrätty lojaalin yhteistyön periaate edellyttää, ottaen asianmukaisesti huomioon sen jäsenvaltioita sitovat kansainväliset velvoitteet. [14]

49. Nyt esillä olevassa asiassa on kiistatonta, että asetuksessa N:o 2027/97 ei säädetä vahingonkorvauskanteiden nostamisesta koskevista määräajoista ja että siinä ei viitata erityisesti Varsovan yleissopimuksen 29 artiklaan. Siten mielestäni kyseisen määräyksen tulkinnan ei voida esittää olevan ”samanlainen” kuin asetuksen N:o 2027/97 tulkinta. Näin ollen nyt ennakkoratkaisun yhteydessä tarkasteltava yhteisöjen tuomioistuimen toimivalta tulkita Varsovan yleissopimuksen 29 artiklaa on mielestäni pidettävä erillään edellä mainituista tilanteista, joissa yhteisöjen tuomioistuin käyttää kansainvälisiä sopimuksia tulkintansa tukena.

14 – Ks. vastaavasti asia C-286/90, Poulsen, tuomio 24.11.1992 (Kok., s. I-6019, Kok. Ep. XIII, s. I-191, 9 ja 10 kohta) ja edellä alaviitteessä 6 mainitussa asiassa Intertanko ym. annetun tuomion 52 kohta.

50. Edellä esitetyn perusteella ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen on mielestäni vastattava siten, että Varsovan yleissopimuksen 29 artikla ei ole osa yhteisön oikeuden säännöksiä, joiden tulkitsemiseen yhteisöjen tuomioistuin on toimivaltainen EY 234 artiklan nojalla.

51. Näin ollen yhteisöjen tuomioistuin ei ole velvollinen vastaamaan kolmanteen ennakkoratkaisukysymykseen.

3. Vahingonkorvauskanteen nostamista koskevat määräajat

52. Sen arvioimiseksi, missä määrin asetuksen N:o 2027/97 valossa Varsovan yleissopimuksen 29 artiklan soveltaminen voidaan estää kansallisissa oikeudenkäynneissä, on hyödyllistä aluksi palauttaa mieleen kyseessä olevien oikeusjärjestysten ja oikeudellisten välineiden välisen suhteen joitakin näkökohtia.

53. EY 300 artiklan 7 kohdasta ja yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneesta oikeuskäytännöstä seuraa, että kansainväliset sopimukset,

joiden sopimuspuolena yhteisö on, ovat ensisijaisia yhteisön johdetun oikeuden säädöksiin nähden ja – koska ne ovat erottamaton osa yhteisön oikeusjärjestystä – ristiriidassa olevaan kansalliseen oikeuteen nähden. [15]

54. Kuten edellä todettiin, tässä asiassa tarkasteltavat Varsovan yleissopimuksen määräykset eivät kuitenkaan ole yhteisöä sitovia, joten ne eivät voi olla lakien ollessa ristiriidassa ensisijaisia asetuksen N:o 2027/97 säännöksiin nähden.

55. On selvää, että yhteisön oikeuden ensisijaisuuden periaatteen mukaisesti kansalliset tuomioistuimet ovat velvollisia soveltamaan täysimääräisesti yhteisön oikeuden säännöksiä ja kieltäytymään soveltamasta kansallisen oikeuden ristiriidassa olevia säännöksiä, mukaan lukien periaatteessa säännöt, jotka perustuvat kansainvälisiin sopimuksiin, jotka sitovat jäsenvaltiota. [16] Näin ollen niissä tapauksissa, joissa asetuksen N:o 2027/97 säännökset ovat ristiriidassa Varsovan yleissopimuksen määräysten kanssa, asetus on periaatteessa ensisijainen yleissopimukseen nähden ja siten estää yleissopimuksen ristiriidassa olevan merkityksellisen määräyksen soveltamisen kansallisissa tuomioistuimissa pidettävissä oikeudenkäynneissä.

56. Edellä esitettyä toteamusta ensisijaisuudesta on tietenkin tarkasteltava EY 307 artiklan ensimmäisen kohdan valossa, jonka mukaan EY:n perustamissopimuksen määräykset eivät vaikuta sellaisiin oikeuksiin tai velvollisuuksiin, jotka johtuvat yhden tai useamman jäsenvaltion yhden tai useamman kolmannen maan kanssa ennen EY:n perustamissopimuksen voimaantuloa tekemästä sopimuksesta. Tämän määräyksen mukaan, jota periaatteessa sovelletaan Varsovan yleissopimukseen, koska se on jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välinen aikaisempi sopimus, jäsenvaltion tekemä aikaisempi kansainvälinen sopimus voi kumota ristiriidassa olevan yhteisön säännön vaikutuksen. Jäsenvaltio voi tämän määräyksen mukaan poiketa yhteisön oikeudesta johtuvista velvoitteista, mutta poikkeaminen voi tapahtua yhteisöjen tuomioistuimen tästä määräyksestä tekemän melko suppean tulkinnan mukaan ainoastaan siinä määrin kuin tämä on ehdottoman välttämätöntä sen kansainvälisten velvoitteiden noudattamiseksi kolmansia maita kohtaan. [17]

57. Nyt esillä olevan asian yhteydessä on huomautettava, että asetuksen N:o 2027/97 ja Varsovan yleissopimuksen välillä ei kuitenkaan vaikuta olevan yleissopimuksen 29 artiklassa määrätyn määräajan osalta mitään suoranaista ristiriitaa ratkaistavaksi, koska mielestäni tästä asiasta ei sellaisenaan säädetä asetuksessa.

15 – Ks. vastaavasti asia C-61/94 komissio v. Saksa, tuomio 10.9.1996 (Kok., s. I-3989, 52 kohta); asia C-344/04 IATA ja ELFAA, tuomio 10.1.2006 (Kok., s. I-403, 35 kohta) ja yhdistetyt asiat 194/85 ja 241/85, komissio v. Kreikka, tuomio 25.2.1988 (Kok., s. 1037, 28–32 kohta).

16 – Ks. vastaavasti mm. asia 106/77, Simmenthal, tuomio 9.3.1978 (Kok., s. 629, Kok. Ep. IV, s. 73, 21 kohta).

17 – Ks. vastaavasti mm. asia C-124/95, Centro-Com, tuomio 14.1.1997 (Kok., s. I-81, 55–57 kohta); asia C-158/91, Levy, tuomio 2.8.1993 (Kok., s. I-4287, Kok. Ep. XIV, s. I-329, 11–13 kohta); asia 812/79, Burgoa, tuomio 14.10.1980 (Kok., s. 2787, Kok. Ep. V, s. 323, 6 kohta) ja asia 10/61, komissio v. Italia, tuomio 27.2.1962 (Kok., s. 1). Tämän oikeuskäytännön mukaan EY 307 artiklan tavoitteena on varmistaa, että jäsenvaltio voi kunnioittaa kansainvälisen oikeuden periaatteiden mukaisesti aikaisemman sopimuksen mukaisia kolmansien maiden oikeuksia ja noudattaa sen mukaisia velvollisuuksiaan.

58. Sen lisäksi, että asetuksessa N:o 2027/97 ei ole nimenomaista säännöstä vahingonkorvauskanteiden nostamista koskevista määräajoista, asetuksen kohteesta ja tavoitteesta ei käy ilmi, että asetuksen olisi ollut tarkoitus koskea määräaikoja tai erityisesti vaikuttaa Varsovan yleissopimuksen 29 artiklassa määrättyyn määräaikaan.

59. Kuten asetuksen N:o 2027/97 johdanto-osasta ja erityisesti sen ensimmäisestä ja toisesta perustelukappaleesta ilmenee, pitää paikkansa, että asetuksen tavoitteena on parantaa Varsovan yleissopimuksessa taattua lento-onnettomuuksiin joutuneiden matkustajien suojaa erityisesti niiden sääntöjen osalta, jotka koskevat lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuuta onnettomuustapauksissa, mutta on kuitenkin huomautettava, että asetuksen johdanto-osan perustelukappaleissa viitataan yhteisön lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuun tiettyjen aineellisten näkökohtien, kuten rahamäärien ja lentoliikenteen harjoittajan mahdollisuuteen vedota Varsovan yleissopimuksen 20 artiklan 1 kohdassa määrättyihin rajoituksiin, säätelyyn.[18] Lisäksi näitä asioita käsitellään asetuksen säädösosassa. Sitä vastoin asetuksen johdanto-osassa – puhumattakaan sen säädösosasta – ei tehdä mitään viittausta vahingonkorvauskanteen nostamisen menettelyllisiin näkökohtiin, kuten Varsovan yleissopimuksen 29 artiklassa määrättyyn määräaikaan.

18 – Ks. asetuksen N:o 2027/97 johdanto-osan kolmas, seitsemäs ja kahdeksas perustelukappale.

60. Tässä tilanteessa asetuksessa ei ole mitään, minkä perusteella sen voitaisiin tulkita säätelevän edes välillisesti vahingonkorvauskanteiden nostamista koskevia määräaikoja, ja siten estävän Varsovan yleissopimuksen 29 artiklassa määrätyn määräajan soveltamisen. Komissio oli oikeassa huomauttaessaan, että tuskin voidaan olettaa, että asetuksella N:o 2027/97 pyritään estämään menettelysäännön soveltaminen tarjoamatta sille samalla vaihtoehtoa.

61. Näin ollen, siltä osin kuin asetuksessa N:o 2027/97 ei säädetä vahingonkorvauskanteiden nostamista koskevista määräajoista, kun on kyse vahingoista, jotka ovat aiheutuneet yhteisön lentoliikenteen harjoittajiin liittyen, on todettava yhteisöjen tuomioistuimen jäsenvaltioiden prosessiautonomiaa koskevan vakiintuneen oikeuskäytännön mukaisesti, että periaatteessa kunkin jäsenvaltion sisäisessä oikeusjärjestyksessä on annettava asiaa koskevat menettelysäännöt.[19]

62. Edellä esitetystä seuraa, että periaatteessa mikään ei estä jäsenvaltiota soveltamasta sisäisissä oikeudenkäynneissä kyseisellä alalla Varsovan yleissopimuksen 29 artiklassa

19 – Ks. vastaavasti erityisesti yhdistetyt asiat 205/82–215/82, Deutsche Milchkontor ym., tuomio 21.9.1983 (Kok., s. 2633, Kok. Ep. VII, s. 229, 17 kohta); asia 33/76, Rewe-Zentralfinanz ja Rewe-Zentral, tuomio 16.12.1976 (Kok., s. 1989, Kok. Ep. III, s. 271, 5 kohta) ja asia C-312/93, Peterbroeck, 14.12.1995 (Kok., s. I-4599, 12 kohta).

annetun määräyksen kaltaisia määräyksiä, jotka johtuvat jäsenvaltiota sitovista kansainvälisistä sopimuksista.

63. Kuitenkin silloin kuin vahingonkorvauskanteet kuuluvat asetuksessa N:o 2027/97 säädetyn korvausvastuujärjestelmän piiriin ja ovat siten oikeussuojakeinoja, joilla pyritään turvaamaan yksityisillä oikeussubjekteilla yhteisön oikeuden perusteella olevat oikeudet, jäsenvaltiot ovat yhteisön oikeuden mukaan velvollisia varmistamaan, että sovellettavat menettelysäännöt eivät ole epäedullisempia kuin ne, jotka koskevat samankaltaisia jäsenvaltion sisäiseen oikeuteen perustuvia vaatimuksia (vastaavuusperiaate), ja että ne eivät ole sellaisia, että yhteisön oikeusjärjestyksessä vahvistettujen oikeuksien käyttäminen on suhteettoman vaikeaa tai käytännössä mahdotonta (tehokkuusperiaate). [20]

64. Periaatteessa sen määritteleminen tarkalleen, mitä velvollisuuksia jäsenvaltiolle koituu Varsovan yleissopimuksen 29 artiklasta vahingonkorvauskanteiden nostamista koskevien määräaikojen osalta, ja sen selvittäminen, missä määrin määräaikojen soveltaminen voi estää edellä mainittujen periaatteiden noudattamista, ei kuulu yhteisöjen tuomioistuimelle vaan kansalliselle tuomioistuimelle. [21] On kuitenkin huomattava, että yhteisöjen tuomioistuin on todennut useaan otteeseen, että yhteisön oikeuden mukaista on se, että oikeussuojakeinojen käyttämiselle asetetaan oikeusvarmuuden edistämiseksi kohtuulliset määräajat, ja Varsovan yleissopimuksen 29 artiklassa määrätty kahden vuoden määräaika ei mielestäni vaikuta sellaiselta, että sillä tehtäisiin suhteettoman vaikeaksi tai käytännössä mahdottomaksi käyttää oikeutta vaatia vahingonkorvauksia asetuksen N:o 2027/97 nojalla. [22]

65. Edellä esitetyn perusteella toiseen ennakkoratkaisukysymykseen on mielestäni vastattava siten, että asetusta (EY) N:o 2027/97 ei voida tulkita kyseisen asetuksen soveltamisalaan kuuluvalla jäsenvaltioiden välisellä lennolla tapahtuneeseen vahinkoon liittyvien vahingonkorvauskanteiden nostamista koskevien määräaikojen osalta siten, että se estää kansallisia tuomioistuimia soveltamasta Varsovan yleissopimuksen 29 artiklaa siltä osin kuin kyseinen määräaika on yhteisön tehokkuus- ja vastaavuusperiaatteiden mukainen.

20 – Ks. vastaavasti edellä alaviitteessä 8 mainitussa asiassa Kempter annetun tuomion 57 kohta; asia C-432/05, Unibet, tuomio 13.3.2007 (Kok., s. I-2271, 43 kohta) ja asia C-78/98, Preston ym., tuomio 16.5.2000 (Kok., s. I-3201, 31 kohta).

21 – Vrt. edellä alaviitteessä 17 mainitussa asiassa Centro-Com annetun tuomion 58 kohta ja asia C-324/93, Evans Medical ja Macfarlan Smith, tuomio 28.3.1995 (Kok., s. I-563, 58 kohta).

22 – Ks. tässä yhteydessä edellä alaviitteessä 8 mainitussa asiassa Kempter annetun tuomion 58 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen. Esillä olevan asian olosuhteissa erityistä ongelmaa ei vaikuta aiheutuvan vastaavuusperiaatteen osalta sikäli kuin samaa määräaikaa, josta määrätään Varsovan yleissopimuksen 29 artiklassa, sovellettaisiin sekä yhteisön oikeuden soveltamisalalla että sen ulkopuolella kanteeseen, jossa vaaditaan korvausta vahingosta, joka on aiheutunut jäsenvaltioiden välisellä lennolla, eli jopa tilanteessa, jossa vastuuta aiheutuneesta vahingosta ei säädellä asetuksella N:o 2027/97.

V Ratkaisuehdotus

66. Ehdotan näin ollen, että yhteisöjen tuomioistuin vastaa ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti:

– Eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtäläistyttämisestä Varsovassa 12.10.1929 allekirjoitetun yleissopimuksen 29 artikla ei ole osa yhteisön oikeuden säännöksiä, joiden tulkitsemiseen yhteisöjen tuomioistuin on toimivaltainen EY 234 artiklan nojalla.

– Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa 9.10.1997 annettua neuvoston asetusta (EY) N:o 2027/97 ei voida tulkita kyseisen asetuksen soveltamisalaan kuuluvalla jäsenvaltioiden välisellä lennolla tapahtuneeseen vahinkoon liittyvien vahingonkorvauskanteiden nostamista koskevien määräaikojen osalta siten, että se estää kansallisia tuomioistuimia soveltamasta Varsovan yleissopimuksen 29 artiklaa siltä osin kuin kyseinen määräaika on yhteisön tehokkuus- ja vastaavuusperiaatteiden mukainen.