Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kolmas jaosto)

2 päivänä kesäkuuta 2022 *

Ennakkoratkaisupyyntö – Lentoliikenne – Montrealin yleissopimus – 17 artiklan 1 kohta – Lentoliikenteen harjoittajien vastuu matkustajan kuolemasta tai ruumiinvammasta – Matkustajan kuoleman tai ruumiinvamman aiheuttaneen ”onnettomuuden” käsite – Ilma-aluksesta poistumisen yhteydessä aiheutunut ruumiinvamma – 20 artikla – Lentoliikenteen harjoittajan vastuusta vapautuminen – Loukkaantuneen matkustajan oman huolimattomuuden tai laiminlyönnin, joka on aiheuttanut kärsityn vahingon tai myötävaikuttanut sen syntymiseen, käsite – Matkustajan, joka ei pitänyt kiinni siirrettävän lentokoneportaikon kaiteesta, kaatuminen

Asiassa C-589/20,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Landesgericht Korneuburg (osavaltion tuomioistuin, Korneuburg, Itävalta) on esittänyt 15.9.2020 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 10.11.2020, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

JR

vastaan

Austrian Airlines AG,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kolmas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja K. Jürimäe sekä tuomarit N. Jääskinen, M. Safjan, N. Piçarra (esittelevä tuomari) ja M. Gavalec,

julkisasiamies: N. Emiliou,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– JR, edustajanaan F. Raffaseder, Rechtsanwalt,

– Austrian Airlines AG, edustajanaan C. Krones, Rechtsanwalt,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

– Saksan hallitus, asiamiehinään J. Möller, M. Hellmann ja U. Kühne,

– Euroopan komissio, asiamiehinään G. Braun, K. Simonsson ja G. Wilms,

kuultuaan julkisasiamiehen 20.1.2022 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Montrealissa 28.5.1999 tehdyn yleissopimuksen, jonka Euroopan yhteisö allekirjoitti 9.12.1999, joka hyväksyttiin Euroopan yhteisön puolesta 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY (EYVL 2001, L 194, s. 38; jäljempänä Montrealin yleissopimus) ja joka tuli Euroopan unionin osalta voimaan 28.6.2004, 17 artiklan 1 kappaleen ja 20 artiklan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat JR ja lentoliikenteen harjoittaja Austrian Airlines AG ja jossa on kyse vahingonkorvausvaatimuksesta, jonka JR on esittänyt sellaisten ruumiinvammojen johdosta, jotka aiheutuivat, kun hän kaatui poistuessaan ilma-aluksesta kyseisen lentoliikenteen harjoittajan suorittamalta lennolta.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Kansainvälinen oikeus

3 Montrealin yleissopimuksen johdanto-osan kolmannessa ja viidennessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”[Tämän yleissopimuksen sopimusvaltiot ovat tietoisia] siitä, että kuluttajien etujen suojelun varmistaminen on tärkeää kansainvälisissä ilmakuljetuksissa ja että täyden korvauksen periaatteeseen perustuvat oikeudenmukaiset korvaukset ovat tarpeen;

– –

– – valtioiden yhteistoiminta tiettyjen kansainvälisiä ilmakuljetuksia koskevien määräysten yhtenäistämiseksi ja kodifioimiseksi uuden yleissopimuksen muodossa on tarkoituksenmukaisin keino saavuttaa oikeudenmukainen etujen tasapaino.”

4 Yleissopimuksen 17 artiklan, jonka otsikko on ”Matkustajan kuolema tai loukkaantuminen – matkatavaravahinko”, 1 kappaleessa määrätään 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.”

5 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. – –”

Unionin oikeus

6 Matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta 9.10.1997 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 (EYVL 1997, L 285, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 13.5.2002 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 889/2002 (EYVL 2002, L 140, s. 2; jäljempänä asetus N:o 2027/97), johdanto-osan yhdeksännessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”[Euroopan unionin] lentoliikenteen harjoittajat voidaan vapauttaa korvausvastuusta silloin, kun asianomainen matkustaja on huolimattomuudellaan myötävaikuttanut vahinkoon”.

7 Kyseisen asetuksen 2 artiklan 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

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

8 Asetuksen N:o 889/2002 johdanto-osan 10 ja 18 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

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

– –

(18) Siltä osin kuin Montrealin yleissopimuksen täytäntöön panemiseksi edellytetään lisäksi muita säännöksiä niiden kohtien osalta, joita asetus (EY) N:o 2027/97 ei koske, jäsenvaltioiden tehtävänä on huolehtia niiden antamisesta.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

9 JR matkusti 30.5.2019 yhdessä puolisonsa ja kaksivuotiaan poikansa kanssa Thessalonikista (Kreikka) Wien-Schwechatiin (Itävalta) Austrian Airlinesin suorittamalla lennolla.

10 Wien-Schwechatin lentoasemalla poistuttaessa ilma-aluksesta siirrettävää portaikkoa pitkin, jonka kummallakin puolella oli kaide, JR:n puoliso, joka kulki hänen edelleen kantaen kummassakin kädessään pyörillä varustettua käsimatkatavaralaukkua, oli kaatua portaiden alimmalla kolmanneksella. JR, joka piti käsilaukkuaan oikeassa kädessään ja kantoi poikaansa vasemmalla käsivarrellaan, kaatui tässä samassa paikassa. Kaatumisesta aiheutui muun muassa JR:n vasemman kyynärvarren murtuma.

11 JR nosti Bezirksgericht Schwechatissa (Schwechatin piirioikeus, Itävalta) Austrian Airlinesia vastaan vahingonkorvauskanteen, jossa hän vaati 4 675 euron suuruista summaa korkoineen ja kuluineen. Hän väitti, että portaikko ei ollut Austrian Airlinesin matkustajien turvallisuuden takaamista koskevan sopimusvelvoitteen mukainen, koska hän kaatui huolimatta siitä, että oli ollut erityisen varovainen portaikkoa laskeutuessaan nähtyään, että hänen puolisonsa oli ollut

kaatua. JR oli kuitenkin kaatunut sen vuoksi, että tästä kattamattomasta portaikosta oli tullut kostean ilman ja tihkusateen vuoksi liian liukas. Lisäksi portaikko, jolla hän liukastui, oli myös öljyinen ja likainen.

12 Austrian Airlines puolestaan väitti, että kyseessä olevan portaikon askelmien pinta on rei'itetty tai rihlattu, mikä mahdollistaa veden nopean pois valumisen, joten portaikko ei ollut ollut liukas. Kyseinen lentoyhtiö ei siis ole jättänyt noudattamatta sopimusperusteisia suojaa ja huolellisuutta koskevia velvoitteitaan eikä toiminut tuottamuksellisesti tai lainvastaisesti. Sen mukaan JR:n kaatuminen johtui hänen omasta menettelystään, kun otetaan huomioon, että hän ei käyttänyt portaikon kumpaakaan kaidetta edes sen jälkeen, kun hän oli havainnut puolisonsa olleen vähällä kaatua. JR oli lisäksi lääkärin neuvosta huolimatta ja vahingon rajoittamista koskevan velvollisuutensa vastaisesti kieltäytynyt välittömästä hoidosta lentoaseman läheisyydessä sijaitsevassa sairaalassa ja hakeutunut hoitoon vasta myöhään illalla 30.5.2019, mikä on saattanut pahentaa hänen vammojaan.

13 Bezirksgericht Schwechat totesi 15.3.2020 antamassaan tuomiossa, että osa kyseessä olevan ilma-aluksen matkustajista oli ennen JR:ää käyttänyt samaa portaikkoa kuin hän, eikä kukaan heistä ollut valittanut portaikon liukkaudesta tai kaatunut. Kyseinen tuomioistuin totesi erityisesti, että portaikko oli metallia eikä siinä ollut kattoa, koska Wien-Schwechatin lentoasemalla ei ole katettuja portaikkoja, että portaikon askelmat olivat niin leveät, että kaksi henkilöä saattoi laskeutua niitä vierekkäin, että nämä askelmat olivat rihlalevypintansa vuoksi erityisen liukastumista estävät ja että tämä laite oli sertifioitu ja Technischer Überwachungsvereinin (tekninen valvontaviranomainen, Itävalta) tarkastama. Kyseinen tuomioistuin totesi, että kyseessä oleva portaikko ei ollut vioittunut tai vaurioitunut ja että vaikka askelmat olivat olleet kosteat, ne eivät olleet olleet liukkaat, öljyiset, rasvaiset tai ylipäätään likaiset, vaan ainoastaan viimeisillä kolmella askelmalla oli yksittäisiä likaläikkiä, joiden koostumus ole tiedossa. Se päätteli tästä, ettei JR:n kaatumisen syitä ollut mahdollista määrittää.

14 Kyseinen tuomioistuin hylkäsi JR:n kanteen Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuchin (yleinen siviililaki) 1295 §:n 1 momentin nojalla ja katsoi pääasiallisesti, että Austrian Airlines ei ollut laiminlyönyt liitännäistä velvollisuuttaan taata matkustajiensa turvallisuus ja että JR ei ollut ryhtynyt mihinkään varotoimiin välttääkseen kaatumisen.

15 Landesgericht Korneuburg, johon JR valitti kyseisestä tuomiosta, on epävarma yhtäältä siitä, kuuluuko JR:n kaatuminen Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa, sellaisena kuin unionin tuomioistuin on sitä tulkinnut 19.12.2019 antamassaan tuomiossa Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127), tarkoitetun onnettomuuden käsitteen alaan. Kyseisen tuomioistuimen mukaan mainitusta tuomiosta ilmenee, että tämä käsite kattaa kaikki ilma-aluksessa tai ilma-alukseen nousemisen tai siitä poistumisen yhteydessä tapahtuvat tilanteet, joissa matkustajapalveluun käytetty esine on aiheuttanut matkustajalle ruumiinvamman, eikä ole tarpeen selvittää, johtuvatko nämä tilanteet lentoliikenteelle ominaisesta riskistä. Pääasiassa kyseessä oleva tilanne eroaa kuitenkin mainittuun tuomioon johtaneessa asiassa kyseessä olleesta tilanteesta, koska JR:n kaatumista ei aiheuttanut tällainen esine.

16 Toisaalta mainittu tuomioistuin katsoo, että JR on ainakin myötävaikuttanut kaatumiseensa, koska hän ei pitänyt kiinni matkustajien koneesta poistumista varten asetetun siirrettävän portaikon kummastakaan kaiteesta senkään jälkeen, kun hän oli havainnut, että hänen puolisonsa oli ollut vähällä kaatua juuri ennen häntä. Sama tuomioistuin pohtii näin ollen, ”syrjäyttääkö”

tämä myötävaikutus Montrealin yleissopimuksen 20 artiklan mukaan Austrian Airlinesin tämän yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen mukaisen vahingonkorvausvastuun ”siten, että tämä vastuu raukeaa”.

17 Tässä tilanteessa Landesgericht Korneuburg päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko [Montrealin yleissopimuksen] 17 artiklan 1 kappaletta tulkittava siten, että kyseisessä määräyksessä tarkoitettu käsite ’onnettomuus’ kattaa tilanteen, jossa matkustaja lentokoneesta poistumisen yhteydessä – ilman todennettavissa olevaa syytä – kaatuu siirrettävien portaiden viimeisellä kolmanneksella ja loukkaa itsensä, jolloin loukkaantuminen ei aiheutunut matkustajapalveluun käytetystä esineestä [19.12.2019 annetussa tuomiossa Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127)] tarkoitetulla tavalla ja portaiden kunto ei ollut puutteellinen eivätkä ne etenkään olleet liukkaat?

2) Onko Montrealin yleissopimuksen 20 artiklaa tulkittava siten, että lentoliikenteen harjoittajan mahdollinen vastuu raukeaa kokonaan, jos kyseessä on ensimmäisessä kysymyksessä kuvatun kaltainen tilanne ja matkustaja ei kaatuessaan pitänyt kiinni portaiden kaiteesta?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

18 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään lähinnä, onko Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaletta tulkittava siten, että tilanne, jossa matkustaja tuntemattomasta syystä kaatuu ilma-aluksesta poistumista varten matkustajien käyttöön asetetussa siirrettävässä portaikossa ja loukkaantuu, kuuluu tässä määräyksessä tarkoitetun onnettomuuden käsitteen alaan myös silloin, kun asianomainen lentoliikenteen harjoittaja ei ole laiminlyönyt huolellisuuteen ja turvallisuuteen liittyviä velvoitteitaan tältä osin.

19 Kyseisen määräyksen mukaan lentoliikenteen harjoittaja 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.

20 Unionin tuomioistuin on jo todennut, että käsite ”onnettomuus” sen tavanomaisen merkityksen mukaan ja siinä asiayhteydessä, johon se sisältyy, on tahaton ja ennakoimaton vahinkoa aiheuttava tapahtuma, ja että mainittu käsite ei edellytä, että vahinko johtuu lentoliikenteelle ominaisen riskin toteutumisesta tai että onnettomuuden ja ilma-aluksen käytön tai liikkumisen välillä on oltava syy-yhteys (ks. vastaavasti tuomio 19.12.2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, 34, 35 ja 41 kohta).

21 Tämä Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen tulkinta on yhdenmukainen yleissopimuksen tavoitteiden kanssa, jotka ovat, kuten kyseisen yleissopimuksen johdanto-osan kolmannesta ja viidennestä perustelukappaleesta ilmenee, ”kuluttajien etujen suojelun varmistaminen kansainvälisissä ilmakuljetuksissa ja korvauksen periaatteeseen perustuvan oikeudenmukaisen korvauksen tarve”, lentoliikenteen harjoittajien objektiivista vastuuta

koskevan järjestelmän avulla ja samalla säilyttäen ”oikeudenmukaisen etujen tasapainon” lentoliikenteen harjoittajien ja matkustajien välillä (ks. vastaavasti tuomio 19.12.2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, 36 kohta).

22 Näin ollen silloin, kun matkustaja kaatuu tuntemattomasta syystä ilma-aluksesta poistumista varten matkustajien käyttöön asetetussa siirrettävässä portaikossa ja loukkaantuu, tämä kaatuminen kuuluu Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitetun onnettomuuden käsitteen alaan. Se, että asianomainen lentoliikenteen harjoittaja ei ole laiminlyönyt huolellisuus- ja turvallisuusvelvollisuuksiaan tältä osin, ei voi saattaa tätä luokittelua kyseenalaiseksi.

23 Kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 40 kohdassa, kyseisen lentoliikenteen harjoittajan vastuun syntymiseksi tämän säännöksen nojalla riittää, että matkustajan kuoleman tai ruumiinvamman aiheuttanut onnettomuus on tapahtunut ilma-aluksessa tai ilma-alukseen nousemisen tai siitä poistumisen yhteydessä. Tämä vastuu ei näin ollen voi riippua siitä, onko kyseinen lentoliikenteen harjoittaja toiminut tuottamuksellisesti tai huolimattomasti.

24 Ensimmäiseen kysymykseen on näin ollen vastattava, että Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaletta on tulkittava siten, että tilanne, jossa matkustaja tuntemattomasta syystä kaatuu ilma-aluksesta poistumista varten matkustajien käyttöön asetetussa siirrettävässä portaikossa ja loukkaantuu, kuuluu tässä määräyksessä tarkoitetun onnettomuuden käsitteen alaan myös silloin, kun asianomainen lentoliikenteen harjoittaja ei ole laiminlyönyt huolellisuuteen ja turvallisuuteen liittyviä velvoitteitaan tältä osin.

Toinen kysymys

25 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee toisella kysymyksellään lähinnä, onko Montrealin yleissopimuksen 20 artiklaa tulkittava siten, että kun matkustajalle vahinkoa aiheuttanut onnettomuus muodostuu siitä, että matkustaja kaatuu tuntemattomasta syystä ilma-aluksesta poistumista varten matkustajien käyttöön asetetussa siirrettävässä portaikossa, se, että kyseinen matkustaja ei kaatuessaan pitänyt kiinni tämän portaikon kaiteesta, voi olla näyttö kyseisessä määräyksessä tarkoitetusta sellaisesta matkustajan omasta huolimattomuudesta tai laiminlyönnistä, joka on aiheuttanut vahingon tai myötävaikuttanut sen syntymiseen, ja siten vapauttaa asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan vastuusta kyseistä matkustajaa kohtaan.

26 Montrealin yleissopimuksen 20 artiklan ensimmäisessä virkkeessä määrätään, että jos lentoliikenteen harjoittaja 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, lentoliikenteen harjoittaja vapautuu kokonaan tai osittain vastuustaan korvausta vaativaa kohtaan siltä osin kuin sellainen huolimattomuus tai laiminlyönti on aiheuttanut vahingon tai myötävaikuttanut sen syntymiseen.

27 Periaate, jonka mukaan unionin lentoliikenteen harjoittajat voidaan vapauttaa korvausvastuusta silloin, kun asianomainen matkustaja on huolimattomuudellaan myötävaikuttanut vahinkoon, ilmaistaan myös asetuksen N:o 2027/97 johdanto-osan yhdeksännessä perustelukappaleessa.

28 Kuten unionin tuomioistuin on jo todennut, Montrealin yleissopimuksen 20 artiklassa määrätyllä mahdollisuudella vapauttaa lentoliikenteen harjoittaja vastuusta tai rajoittaa sen korvausvelvollisuutta sellaisen matkustajan osalta, jolle on aiheutunut vahinkoa kyseisen yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitetun onnettomuuden johdosta, pyritään

säilyttämään tämän tuomion 21 kohdassa tarkoitettu ”oikeudenmukainen etujen tasapaino” lentoliikenteen harjoittajien ja matkustajien välillä (ks. vastaavasti tuomio 19.12.2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, 39 kohta).

29 Koska Montrealin yleissopimuksessa ja asetuksessa N:o 2027/97 ei ole erityisiä määräyksiä siltä osin kuin kyse on näytöstä, joka lentoliikenteen harjoittajan on esitettävä korvausta vaativan henkilön tai sen henkilön, jolta korvausta vaativa on saanut oikeutensa, omasta huolimattomuudesta tai laiminlyönnistä tämän yleissopimuksen 20 artiklan ensimmäistä virkettä sovellettaessa, ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on prosessuaalisen autonomian periaatteen mukaisesti, johon muun muassa asetuksen N:o 889/2002 johdanto-osan 18 perustelukappaleessa viitataan, sovellettava kansallisen oikeuden asiassa merkityksellisiä sääntöjä, kuitenkin sillä edellytyksellä, että nämä säännöt ovat vastaavuus- ja tehokkuusperiaatteiden mukaisia, sellaisina kuin ne on määritelty unionin tuomioistuimen vakiintuneessa oikeuskäytännössä (ks. analogisesti tuomio 9.7.2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, 38–40 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

30 Tässä yhteydessä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on määritettävä, onko kyseinen lentoliikenteen harjoittaja esittänyt näyttöä asianomaisen matkustajan omasta huolimattomuudesta tai laiminlyönnistä, ja tarvittaessa arvioitava – ottaen huomioon kaikki ne olosuhteet, joissa kyseinen vahinko sattui –, missä määrin tämä huolimattomuus tai laiminlyönti on aiheuttanut vahingon mainitulle matkustajalle tai myötävaikuttanut sen syntymiseen, vapauttaakseen kyseisen lentoliikenteen harjoittajan tältä osin vastuusta.

31 Erityisesti se ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mainitsema seikka, että asianomainen matkustaja ei pitänyt kiinni matkustajien käyttöön ilma-aluksesta poistumista varten asetetun siirrettävän portaikon kaiteesta, on tosiaan voinut aiheuttaa hänen kärsimänsä ruumiinvammat tai myötävaikuttaa niiden syntymiseen. Tämän arvioinnin yhteydessä kansallinen tuomioistuin ei kuitenkaan voi jättää huomiotta sitä, että alaikäisen lapsen kanssa matkustavan matkustajan on myös huolehdittava lapsen turvallisuudesta, mikä voi johtaa siihen, ettei tämä matkustaja pidä kiinni kaiteesta tai irrottaa otteensa siitä välttääkseen lapsen turvallisuuden vaarantumisen.

32 Siltä osin kuin on kyse sen kansallisen tuomioistuimen niin ikään esiin tuoman seikan, että kyseinen matkustaja oli juuri edellään havainnut puolisonsa olleen vähällä kaatua kyseisessä siirrettävässä portaikossa, arvioimisesta näyttönä Montrealin yleissopimuksen 20 artiklan ensimmäisessä virkkeessä tarkoitetusta matkustajan omasta huolimattomuudesta tai laiminlyönnistä, ei pidä jättää huomiotta sitä, että mainittu matkustaja väittää, että tilanteen havaitseminen sai hänet olemaan erityisen varovainen portaikkoa laskeutuessaan. Tämän tuomioistuimen tehtävänä on kuitenkin tarkistaa tällaisen väitteen merkitys sovellettavien kansallisten oikeussääntöjen perusteella tämän tuomion 29 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaisesti.

33 Ei ole myöskään poissuljettua, että se, että loukkaantunut matkustaja ei halua saada hoitoa välittömästi onnettomuuden tapahtumisen jälkeen, on vaikuttanut hänen kärsimänsä ruumiinvamman pahenemiseen. Kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 76 kohdassa, tässä yhteydessä on kuitenkin otettava huomioon myös, missä määrin vamma vaikutti vakavalta välittömästi onnettomuuden tapahtumisen jälkeen ja mitä tietoja paikalla ollut hoitohenkilökunta antoi matkustajalle hoidon siirtämisestä myöhemmäksi ja tällaisen hoidon saatavuudesta lähistöllä.

34 Edellä esitetyn perusteella toiseen kysymykseen on vastattava, että Montrealin yleissopimuksen 20 artiklan ensimmäistä virkettä on tulkittava siten, että kun matkustajalle aiheutunut onnettomuus muodostuu siitä, että matkustaja kaatuu tuntemattomasta syystä ilma-aluksesta poistumista varten matkustajien käyttöön asetetussa siirrettävässä portaikossa, asianomainen lentoliikenteen harjoittaja voi vapautua vastuustaan tätä matkustajaa kohtaan vain siltä osin kuin kyseinen lentoliikenteen harjoittaja näyttää – ottaen huomioon kaikki olosuhteet, joissa kyseinen vahinko sattui – sovellettavien kansallisen oikeuden säännösten mukaisesti ja edellyttäen, että vastaavuus- ja tehokkuusperiaatteita noudatetaan, että mainitun matkustajan oma huolimattomuus tai laiminlyönti on aiheuttanut vahingon tai myötävaikuttanut sen syntymiseen tässä säännöksessä tarkoitetuin tavoin.

Oikeudenkäyntikulut

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

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (kolmas jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) **Eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Montrealissa 28.5.1999 tehdyn yleissopimuksen, jonka Euroopan yhteisö allekirjoitti 9.12.1999 ja joka hyväksyttiin Euroopan yhteisön puolesta 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY, 17 artiklan 1 kappaletta on tulkittava siten, että tilanne, jossa matkustaja tuntemattomasta syystä kaatuu ilma-aluksesta poistumista varten matkustajien käyttöön asetetussa siirrettävässä portaikossa ja loukkaantuu, kuuluu tässä määräyksessä tarkoitetun onnettomuuden käsitteen alaan myös silloin, kun asianomainen lentoliikenteen harjoittaja ei ole laiminlyönyt huolellisuuteen ja turvallisuuteen liittyviä velvoitteitaan tältä osin.**

2) **Eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Montrealissa 28.5.1999 tehdyn yleissopimuksen 20 artiklan ensimmäistä virkettä on tulkittava siten, että kun matkustajalle aiheutunut onnettomuus muodostuu siitä, että matkustaja kaatuu tuntemattomasta syystä ilma-aluksesta poistumista varten matkustajien käyttöön asetetussa siirrettävässä portaikossa, asianomainen lentoliikenteen harjoittaja voi vapautua vastuustaan tätä matkustajaa kohtaan vain siltä osin kuin kyseinen lentoliikenteen harjoittaja näyttää – ottaen huomioon kaikki olosuhteet, joissa kyseinen vahinko sattui – sovellettavien kansallisen oikeuden säännösten mukaisesti ja edellyttäen, että vastaavuus- ja tehokkuusperiaatteita noudatetaan, että mainitun matkustajan oma huolimattomuus tai laiminlyönti on aiheuttanut vahingon tai myötävaikuttanut sen syntymiseen tässä säännöksessä tarkoitetuin tavoin.**

Allekirjoitukset