JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
JÁN MAZÁK
26 päivänä tammikuuta 2010[1]

1. Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona (Espanja) on esittänyt unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Koskeeko eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Montrealissa 28.5.1999 tehdyn yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaleessa tarkoitettu korvausvastuun yläraja matkatavaran katoamisesta aiheutuneita sekä aineellisia että aineettomia vahinkoja yhdessä?”

2. Kansallinen tuomioistuin katsoo, että unionin tuomioistuimen vastaus tähän kysymykseen on tarpeen, jotta se voi ratkaista Axel Walzin matkalaukun katoamista koskevan vahingonkorvauskanteen, jonka mainittu henkilö on nostanut Clickair SA -nimistä lentoyhtiötä (jäljempänä Clickair) vastaan.

3. Matkalaukku katosi 4.6.2007 Clickairin lennolla Barcelonasta Portoon. Walz kirjasi matkalaukkunsa mainitulle lennolle, mutta saavuttuaan Portoon hän ei saanut matkatavaroitaan takaisin.

4. Walz vaatii korvausta yhteensä 3 200 euroa, josta 2 700 euroa vastaa kadonneiden matkatavaroiden arvoa ja 500 euroa tämän katoamisen aiheuttamaa aineetonta vahinkoa. Clickair kiistää vaaditun korvauksen määrän sillä perusteella, että se ylittää eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Montrealissa 28.5.1999 tehdyn yleissopimuksen (jäljempänä Montrealin yleissopimus) 22 artiklan 2 kappaleessa asetetun vastuun ylärajan matkatavaroiden katoamisen osalta.

5. Kansallinen tuomioistuin huomauttaa, että Montrealin yleissopimuksessa ei erotella

1 – Alkuperäinen kieli: ranska.

erityyppisiä vahinkoja, joihin rahdinkuljettajan vastuun osalta viitataan, ja pitää lähtökohtana sitä olettamaa, että rahdinkuljettajan vastuun ylärajan on katettava sekä aineeton että aineellinen vahinko. Mainittu tuomioistuin huomauttaa kuitenkin, että Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaletta voidaan tulkita usealla tavalla. Se kiinnittää huomiota erityisesti Audiencia Provincial de Barcelonan 2.7.2008 antamaan ratkaisuun, jonka mukaan Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaleessa määrätty vastuun yläraja matkatavaroiden katoamisen osalta ei sisällä yhdessä sekä aineellisia että aineettomia vahinkoja. Tämän ratkaisun mukaan aineelliseen vahinkoon sovelletaan erikseen yhtä ylärajaa ja aineettomaan vahinkoon toista, samansuuruista ylärajaa. [2]

6. Unionin tuomioistuimessa kirjallisia huomautuksia ovat esittäneet pääasian kantaja, pääasian vastaaja ja komissio. Pääasian vastaaja on pyytänyt, että unionin tuomioistuin pitäisi asiassa istunnon, joka pidettiinkin 10.12.2009 pääasian vastaajan edustajan ja komission asiamiehen läsnä ollessa.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Montrealin yleissopimus

7. Montrealin yleissopimus [3] on seuraus Montrealissa 10.–28.5.1999 pidetystä ilmailuoikeutta käsitelleestä kansainvälisestä diplomaattikonferenssista. Euroopan yhteisö allekirjoitti yleissopimuksen 9.12.1999 EY 300 artiklan 2 kohdan nojalla ennen kuin neuvosto hyväksyi sen 5.4.2001 tekemällään päätöksellä. [4] Yleissopimus tuli yhteisössä voimaan 28.6.2004.

8. Montrealin yleissopimuksen johdantoosasta ilmenee, että sopimusvaltiot ovat tietoisia siitä, että ”kuluttajien etujen suojelun varmistaminen on tärkeää kansainvälisissä ilmakuljetuksissa ja että täyden korvauksen periaatteeseen perustuvat oikeudenmukaiset korvaukset ovat tarpeen”.

9. Montrealin yleissopimuksen 17–37 artiklasta koostuvan III luvun otsikkona on ”Rahdinkuljettajan vastuu ja vahingonkorvauksen laajuus”.

2 – Unionin tuomioistuimessa pidetyssä istunnossa pääasian vastaajan edustaja ilmoitti, että Audiencia Provincial de Barcelona on sittemmin muuttanut näkemystään tältä osin siten, että vastuun yläraja kattaa sekä aineettoman että aineellisen vahingon.

3 – Yleissopimus on laadittu ranskaksi, englanniksi, arabiaksi, kiinaksi, espanjaksi ja venäjäksi, ja kaikki kieliversiot ovat yhtä lailla todistusvoimaisia.

4 – EYVL L 194, s. 38. Yleissopimuksen teksti on mainitun päätöksen liitteenä.

10. Rahdinkuljettajan vastuusta kirjatun matkatavaran katoamisesta määrätään yleissopimuksen 17 artiklan 2 kappaleessa seuraavaa:

”Rahdinkuljettaja on vastuussa kirjatun matkatavaran tuhoutumisesta, katoamisesta tai vahingoittumisesta aiheutuneesta vahingosta ainoastaan sillä edellytyksellä, että tuhoutumisen, katoamisen tai vahingoittumisen aiheuttanut tapahtuma sattui ilma-aluksessa tai sellaisena aikana, jolloin kirjattu matkatavara oli rahdinkuljettajan huostassa. Rahdinkuljettaja ei kuitenkaan ole vastuussa, jos ja siinä määrin kuin vahinko aiheutui matkatavaran omasta viasta, laadusta tai puutteellisuudesta – –”

11. Rahdinkuljettajan vastuu on kuitenkin rajoitettu. Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaleessa todetaan seuraavaa:

”Matkatavaran kuljetuksessa rahdinkuljettajan korvausvastuu matkatavaran tuhoutumisen, katoamisen, vahingoittumisen tai viivästyksen osalta on rajoitettu 1 000:een erityisnosto-oikeuteen matkustajaa kohden, paitsi jos matkustaja on kirjatun matkatavaran rahdinkuljettajalle jättäessään erityisesti ilmoittanut sen etuuden määrän, joka liittyy matkatavaran määräpaikkaan toimittamiseen, ja suorittanut mahdollisesti vaaditun lisämaksun. Tässä tapauksessa rahdinkuljettaja on velvollinen suorittamaan korvauksena enintään ilmoitetun määrän, jollei se näytä, että ilmoitettu määrä on suurempi kuin matkustajan ilmoittaman määräpaikkaan toimittamiseen liittyvän etuuden todellinen arvo.”

Asetus (EY) N:o 2027/97

12. Montrealin yleissopimuksen määräykset lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta sisällytettiin matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta 9.10.1997 annettuun neuvoston asetukseen (EY) N:o 2027/97 [5] (jäljempänä asetus N:o 2027/97), [6] jota on tältä osin muutettu 13.5.2002 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 889/2002. [7]

13. Asetuksen N:o 2027/97 3 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Matkustajia ja heidän matkatavaroitaan koskevaan yhteisön lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuuseen sovelletaan kaikkia tällaista korvausvastuuta koskevia Montrealin yleissopimuksen määräyksiä.”

5 – EYVL L 285, s. 1.

6 – Tämän kaltaista säännöstöä on olemassa myös merten matkustajaliikenteen harjoittajien vastuusta. Kyse on merten matkustajaliikenteen harjoittajan vastuusta onnettomuustapauksessa 23.4.2009 annetusta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksesta (EY) N:o 392/2009 (EUVL L 131, s. 24), jolla sisällytettiin yhteisön oikeuteen matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn Ateenan yleissopimuksen vuoden 2002 pöytäkirja.

7 – EUVL L 140, s. 2.

Asian arviointi

14. Koska ennakkoratkaisukysymyksessä on kyse kansainvälisen sopimuksen määräysten tulkinnasta, aluksi on syytä mainita kaksi yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenevää seikkaa, joilla mielestäni on merkitystä esitettyyn ennakkoratkaisukysymykseen vastaamiseksi.

15. Ensinnäkin Montrealin yleissopimus on Euroopan yhteisön EY 300 artiklan 2 kohdan nojalla tekemänä sopimuksena erottamaton osa yhteisön oikeusjärjestystä, ja unionin tuomioistuin on täten toimivaltainen antamaan ennakkoratkaisun sen tulkinnasta. [8]

16. Toiseksi Montrealin yleissopimusta on kansainvälisenä sopimuksena tulkittava sopimuksen sanamuodon perusteella ja ottaen huomioon sen tavoitteet. Valtiosopimusoikeutta koskevan 23.5.1969 tehdyn Wienin yleissopimuksen 31 artiklassa sekä valtioiden ja kansainvälisten järjestöjen välistä tai kansainvälisten järjestöjen välistä sopimusoikeutta koskevan 21.3.1986 tehdyn Wienin yleissopimuksen 31 artiklassa, joilla kodifioidaan asiaa koskeva kansainvälinen tapaoikeus, täsmennetään tältä osin, että valtiosopimusta on tulkittava vilpittömässä mielessä ja antamalla valtiosopimuksessa käytetyille sanonnoille niille kuuluvassa yhteydessä niiden tavallinen merkitys, sekä valtiosopimuksen tarkoituksen ja päämäärän valossa. [9] Tähän on vielä lisättävä, että unionin tuomioistuimen Montrealin yleissopimuksesta esittämän tulkinnan olisi myötävaikutettava sen yhdenmukaiseen soveltamiseen Euroopan unionin lisäksi myös kaikissa sopimusvaltioissa.

17. Lisäksi on muistutettava, että lähtökohtaisesti pakottavia määräyksiä sisältävän Montrealin yleissopimuksen III luvussa olevat lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuuta koskevat määräykset eivät ole tyhjentäviä. [10] Tämän luvun määräykset sisältävät perusperiaatteet, joilla säännellään lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuuta, kuten korvausvastuun perustana olevat oikeustosiseikat, vastuusta vapauttamisen perusteet ja korvausvastuun ylärajat. Muiden korvausvastuuseen liittyvien kysymysten sääntely on jätetty kansallisten oikeuksien tehtäväksi.

18. Käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisukysymyksessä kiinnitetään unionin tuomioistuimen huomio lentoliikenteen harjoittajalle syntyvään vastuuseen, joka perustuu matkatavaroiden katoamisesta aiheutuneeseen vahinkoon, ja erityisesti tämän vastuun ylärajaan.

8 – Ks. vastaavasti asia 181/73, Haegeman, tuomio 30.4.1974 (Kok., s. 449, Kok. Ep. II, s. 283, 5 kohta); asia 12/86, Demirel, tuomio 30.9.1987 (Kok., s. 3719, Kok. Ep. IX, s. 177, 7 kohta); asia C-344/04, IATA ja ELFAA, tuomio 10.1.2006 (Kok., s. I-403, 36 kohta); asia C-173/07, Emirates Airlines, tuomio 10.7.2008 (Kok., s. I-5237, 43 kohta) ja asia C-549/07, Wallentin-Hermann, tuomio 22.12.2008 (Kok., s. I-11061, 28 kohta).

9 – Ks. vastaavasti asia C-268/99, Jany ym., tuomio 20.11.2001 (Kok., s. I-8615, 35 kohta) ja edellä alaviitteessä 8 mainittu asia IATA ja ELFAA, tuomion 40 kohta.

10 – Määräysten ei-täydellinen luonne on ominaista tämän kaltaisille kansainvälisille sopimuksille.

19. Nyt esillä oleva vahingonkorvausvastuu merkitsee aina sellaisen vahingon olemassaoloa, joka on syy-seuraussuhteessa oikeustosiseikkaan. Matkatavaroiden katoaminen mainitaan niiden oikeustosiseikkojen joukossa, jotka voivat Montrealin yleissopimuksen 17, 18 ja 19 artiklan mukaan johtaa lentoliikenteen harjoittajan vahingonkorvausvastuun syntymiseen vahingon sattuessa. Muut oikeustosiseikat koskevat matkustajia (kuolema, ruumiinvamma tai viivästys kuljetuksessa), tavaroita (tuhoutuminen, katoaminen, vahingoittuminen tai viivästys kuljetuksessa) ja matkatavaroita (tuhoutuminen, vahingoittuminen tai viivästys kuljetuksessa).

20. Edellä mainittujen oikeustosiseikkojen osalta Montrealin yleissopimuksessa erotetaan vahinkotapahtuman sattuessa kaksi erilaista lentoliikenteen harjoittajan vastuuta koskevaa järjestelmää. Vastuu matkustajan kuolemasta tai ruumiinvammasta aiheutuneesta vahingosta on lähtökohtaisesti rajoittamaton, kun taas vastuu kaikissa muissa tapauksissa – mukaan luettuna matkatavaroiden katoaminen – on yleissopimuksen 22 artiklan mukaisesti rajoitettu.

21. Nyt kyseessä olevan matkatavaroiden katoamisen osalta vastuun ylärajaksi on asetettu 1 000 erityisnosto-oikeutta matkustajaa kohden.[11] Tämä korvausvastuun yläraja on taloudellinen yläraja eli korvauksen yläraja, eikä rahdinkuljettajan vastuun sisältöä – sellaisena kuin se on määritetty Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 2 kappaleessa – koskeva rajoitus. Aineellisen ja aineettoman vahingon erottamista koskevan kysymyksen tutkimisessa on kuitenkin kyse vastuun sisällöstä sen mukaan, mistä vahinkotyypistä on kyse. Korvauksen yläraja on joka tapauksessa aina sama riippumatta siitä, mikä on tämän vastuun sisältö.

22. Lisäksi Montrealin yleissopimuksessa käytetään ainoastaan yleiskäsitettä ”vahinko” esittämättä tältä osin mitään täsmennyksiä. Yleissopimuksen 17 artiklan 2 kappaleen tai 22 artiklan 2 kappaleen sanamuodon perusteella ei voida katsoa, että sopimusvaltioiden tahtona olisi ollut rajoittaa rahdinkuljettajan vastuu aineelliseen tai aineettomaan vahinkoon. Montrealin yleissopimuksessa ei myöskään täsmennetä korvaustapaa, eli sitä, onko korvauksen katettava todellinen vahinko, ansionmenetys vai myös kaikki muut mahdolliset rahassa arvioitavat vahingot. Kansallisen oikeuden tehtävänä on määrittää vahingon käsitteen sisältö ja täsmentää korvaustapa.

23. Edellä esitetyn mukaisesti katson, että unionin tuomioistuimen olisi vastattava ennakkoratkaisukysymykseen siten, että rahdinkuljettajan korvausvastuu matkatavaran kadotessa on rajoitettu yhteensä 1 000 erityisnosto-oikeuteen matkustajaa kohden riippumatta vahinkotyypistä ja korvaustavasta. Koska Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaleessa määrätään saman ylärajan soveltamisesta matkatavaran tuhoutuessa, vahingoittuessa tai viivästyessä, ehdotettu vastaus pätee myös näihin tilanteisiin.

11 – Samasta ylärajasta määrätään matkatavaroiden tuhoutuessa, vahingoittuessa tai viivästyessä.

Ratkaisuehdotus

24. Edellä esitetyillä perusteilla ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelonan esittämään ennakkoratkaisukysymykseen seuraavasti:

Eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Montrealissa 28.5.1999 tehdyn yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaletta on tulkittava siten, että matkatavaran kuljetuksessa rahdinkuljettajan korvausvastuu matkatavaran tuhoutuessa, kadotessa, vahingoittuessa tai viivästyessä on rajoitettu yhteensä 1 000 erityisnosto-oikeuteen matkustajaa kohden riippumatta vahinkotyypistä ja korvaustavasta.