



# Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (neljäs jaosto)

9 päivänä heinäkuuta 2020\*

Ennakkoratkaisupyyntö – Lentoliikenne – Montrealin yleissopimus – 17 artiklan 2 kappale – Lentoliikenteen harjoittajan vastuu kirjattujen matkatavaroiden osalta – Kirjatun matkatavaran toteen näytetty katoaminen – Oikeus korvaukseen – 22 artiklan 2 kappale – Vastuun rajat matkatavaroiden tuhoutumis-, katoamis-, vahingoittumis- tai viivästymistapauksessa – Kadonnutta matkatavaraa koskevien tietojen puuttuminen – Todistustaakka – Jäsenvaltioiden menettelyllinen autonomia – Vastaavuus- ja tehokkuusperiaatteet

Asiassa C-86/19,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka Juzgado de lo Mercantil n° 9 de Barcelona (Barcelonan kauppatuomioistuin nro 9, Espanja) on esittänyt 3.12.2018 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 6.2.2019, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

**SL**

vastaan

**Vueling Airlines SA,**

UNIONIN TUOMIOISTUIN (neljäs jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja M. Vilaras sekä tuomarit S. Rodin, D. Šváby, K. Jürimäe ja N. Piçarra (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: G. Pitruzzella,

kirjaaja: hallintovirkamies M. Ferreira,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 15.1.2020 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- SL, edustajinaan A. Azcárraga Gonzalo, A. Velázquez Cobos ja J. C. Siqueira Viana, abogados,
- Vueling Airlines SA, edustajanaan J. Fillat Boneta, abogado,
- Saksan hallitus, asiamiehinnään J. Möller, M. Hellmann, U. Bartl ja A. Berg,
- Alankomaiden hallitus, asiamiehinnään M. K. Bulterman ja M.A.M. de Ree,

\* Oikeudenkäyntikieli: espanja.

– Euroopan komissio, asiamiehinä J. Rius ja N. Yerrell,

kuultuaan julkisasiamiehen 11.3.2020 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

### **tuomion**

- 1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä 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 (EYVL 2001, L 194, s. 38) (jäljempänä Montrealin yleissopimus) ja joka on tullut Euroopan unionin osalta voimaan 28.6.2004, 17 artiklan 2 kappaleen ja 22 artiklan 2 kappaleen tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat SL ja lentoliikenteen harjoittaja Vueling Airlines SA ja joka koskee korvausvaatimusta niistä aineellisista ja aineettomista vahingoista, jotka johtuvat SL:n kirjaaman matkatavaran katoamisesta kyseisen lentoliikenteen harjoittajan operoiman lennon aikana.

### **Asiaa koskevat oikeussäännöt**

#### ***Kansainvälinen oikeus***

- 3 Montrealin yleissopimuksen johdanto-osan kolmannen kappaleen mukaan sopimusvaltiot ”ovat tietoisia siitä, että kuluttajien etujen suojelun varmistaminen on tärkeää kansainvälisissä ilmakuljetuksissa ja että täyden korvauksen periaatteeseen perustuvat oikeudenmukaiset korvaukset ovat tarpeen”.
- 4 Kyseisen johdanto-osan viidennessä kappaleessa todetaan, että ”valtioiden yhteistoiminta tiettyjen kansainvälisiä ilmakuljetuksia koskevien määräysten yhtenäistämiseksi ja kodifioimiseksi uuden yleissopimuksen muodossa on tarkoituksenmukaisin keino saavuttaa oikeudenmukainen etujen tasapaino”.
- 5 Montrealin yleissopimuksen 3 artiklan 3 kappaleessa määrätään seuraavaa:  
”Rahdinkuljettajan on annettava matkustajalle matkatavaratodistus kustakin kirjatusta matkatavarakollista.”
- 6 Yleissopimuksen 17 artiklassa, jonka otsikko on ”Matkustajan kuolema tai loukkaantuminen – matkatavaravahinko”, määrätään seuraavaa:

”\_ \_

2. 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. – –

3. Jos rahdinkuljettaja myöntää kirjatun matkatavaran katoamisen tai jos kirjattu matkatavara ei ole saapunut perille kahdenkymmenen päivän kuluttua siitä päivästä, jona sen olisi pitänyt saapua, matkustajalla on oikeus saattaa rahdinkuljettajaa vastaan voimaan kuljetussopimuksesta johtuvat oikeudet.
4. Jollei toisin määrätä, tässä yleissopimuksessa käsitteellä 'matkatavara' tarkoitetaan sekä kirjattua matkatavaraa että käsimatkatavaraa.”
- 7 Mainitun yleissopimuksen 22 artiklan, jonka otsikko on ”Vastuun ylärajat viivästyksen, matkatavaran ja tavarahan osalta”, 2 kappaleessa määrätään 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.”
- 8 Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaleessa määrätyn korvausvastuun raja on sen 24 artiklassa määrätyn menettelyn mukaisesti nostettu 1 131 erityisnosto-oikeuteen matkustajaa kohden matkatavaroille aiheutuneesta vahingosta 30.12.2009 lähtien. Tämä määrä on nostettu 1 288 erityisnosto-oikeuteen 28.12.2019 lähtien.

### *Unionin oikeus*

- 9 Montrealin yleissopimuksen tultua allekirjoitetuksi matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta 9.10.1997 annettua neuvoston asetusta (EY) N:o 2027/97 (EYVL 1997, L 285, s. 1) muutettiin 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*).
- 10 Asetuksen N:o 889/2002 johdanto-osan 12 ja 18 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:
- ”(12) Matkatavaroiden katoamiseen, vahingoittumiseen tai tuhoutumiseen ja myöhästymisestä johtuviin vahinkoihin liittyvillä yhtenäisillä korvausvastuun rajoilla, joita sovelletaan kaikkiin yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toteuttamiin matkoihin, varmistetaan yksinkertaiset ja selkeät säännöt sekä matkustajille että lentoyhtiöille, ja niiden avulla matkustajat voivat todeta, milloin tarvitaan lisävakuutuksia.
- 
- (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.”
- 11 Asetuksen N:o 2027/97 1 artiklassa 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.”

12 Kyseisen asetuksen 3 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

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

### **Pääasian oikeudenkäynti ja ennakkoratkaisukysymys**

13 SL matkusti 18.9.2017 Ibizalta (Espanja) Fuerteventuraan (Espanja) Vueling Airlinesin lennolla, joka teki välilaskun Barcelonassa (Espanja). Hän kirjasi matkatavaransa tälle lentoliikenteen harjoittajalle.

14 Saavuttuaan perille normaalisti sujuneen lennon jälkeen SL totesi, että hänen matkatavaransa ei ollut saapunut määräpaikkaan. Tästä syystä hän teki valituksen mainitulle lentoliikenteen harjoittajalle.

15 SL on nostanut 11.12.2017 ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa Juzgado de lo Mercantil n° 9 de Barcelonassa (Barcelonan kauppatorjuntatuomioistuin nro 9, Espanja) Vueling Airlinesia vastaan kanteen, jolla hän vaatii hänen matkatavaransa katoamisesta aiheutuneesta aineellisesta ja aineettomasta vahingosta korvausta, joka vastaa suuruudeltaan Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaleessa määrättyä 1 131 erityisnosto-oikeuden enimmäisrajaa. Vaatimuksensa tueksi SL väittää, että matkatavaran katoaminen on tähän määräykseen sisältyvistä vahingoista vakavin matkatavaravahinko.

16 Vueling Airlines myöntää, ettei tätä matkatavaraa ole löydetty. Se vastustaa kuitenkin Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaleessa määrätyn enimmäiskorvauksen maksamista ja tarjoaa vain 250 euron summaa korvauksena kyseisen matkatavaran katoamisesta aiheutuneesta aineellisesta ja aineettomasta vahingosta. Se väittää, ettei SL ole ilmoittanut kyseisen matkatavaran sisältöä, arvoa eikä painoa, eikä toimittanut tositteita sen sisältämien tavaroiden korvaamiseksi suorittamistaan ostoksista. Vueling Airlines katsoo, että nämä tiedot ovat tarpeen, jotta matkustaja voi osoittaa, että hänelle on myönnettävä Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kohdassa määrättyä enimmäisrajaa vastaava korvaus.

17 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 2 kappaleen ja 22 artiklan 2 kappaleen tulkintaa koskevan oikeuskäytännön erot kansallisella tasolla. Kun matkatavaran katoaminen näytetään toteen, jotkut tuomioistuimet myöntävät viimeksi mainitussa määräyksessä määrätyn enimmäiskorvauksen, koska kyseessä on vakavin matkatavaralle aiheutunut vahinkotapaus, joka Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaleessa mainitaan, vaatimatta, että matkustajan täytyy esittää lisänäyttöä. Sitä vastoin toiset tuomioistuimet katsovat, että tuomioistuimen on määritettävä matkustajalle matkatavaran katoamistapauksessa myönnettävän korvauksen määrä esitetyn näytön perusteella, ja vahinkoa kärsineen henkilön on osoitettava kaikin lainmukaisin keinoin hänelle aiheutunut vahinko tai aiheutuneet vahingot.

18 Tässä yhteydessä Juzgado de lo Mercantil n° 9 de Barcelona on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Jos matkatavaroiden katoaminen on näytetty toteen, onko lentoyhtiö aina ja joka tapauksessa velvollinen maksamaan matkustajalle korvausvastuun ylärajan mukaisen vahingonkorvauksen eli 1 131 erityisnosto-oikeutta, koska kyse on vakavimmasta Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 2 kappaleessa ja 22 artiklan 2 kappaleessa mainituista vahinkotapahtumista, vai onko kyse korvauksen ylärajasta niin, että tuomioistuin voi kohtuullistaa korvausta asian olosuhteiden perusteella myös silloin, kun kyse on matkatavaroiden katoamisesta, siten että 1 131 erityisnosto-oikeutta voidaan myöntää vain, jos matkustaja osoittaa kaikin lainmukaisin keinoin, että kirjattuihin matkatavaroihin sisältyneiden henkilökohtaisten esineiden ja tavaroiden arvo ja niiden tilalle hankittujen tuotteiden arvo oli vähintään tämän ylärajan suuruinen, tai voiko tuomioistuin näiden tietojen puuttuessa ottaa

huomioon myös muita seikkoja, kuten matkatavaroiden kilomäärän tai matkatavaroiden katoamisesta seuranneista haitoista aiheutuneen aineettoman vahingon arvioimiseksi sen, katosivatko matkatavarat meno- vai paluumatkalla?”

## Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

### *Tutkittavaksi ottaminen*

- 19 Vueling Airlines väittää, että ennakkoratkaisukysymys on jätettävä tutkimatta, koska Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 2 kappaleen ja 22 artiklan 2 kappaleen tulkintaa koskevaan kysymykseen annettava vastaus voidaan selvästi johtaa unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä, erityisesti 6.5.2010 annetusta tuomiosta Walz (C-63/09, EU:C:2010:251), eikä siitä siten ole mitään perusteltua epäilystä.
- 20 Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan SEUT 267 artiklassa käyttöön otetussa unionin tuomioistuimen ja kansallisten tuomioistuinten välisessä yhteistyössä yksinomaan kansallisen tuomioistuimen, jossa asia on vireillä ja joka vastaa annettavasta ratkaisusta, tehtävänä on kunkin asian erityispiirteiden perusteella harkita, onko ennakkoratkaisu tarpeen asian ratkaisemiseksi ja onko sen unionin tuomioistuimelle esittämällä kysymyksillä merkitystä asian kannalta. Koska esitetyt kysymykset koskevat unionin oikeuden tulkintaa, jonka kiinteä osa Montrealin yleissopimus on (ks. vastaavasti tuomio 6.5.2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, 19 ja 20 kohta ja tuomio 12.4.2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, 19 ja 20 kohta), unionin tuomioistuimella on lähtökohtaisesti velvollisuus lausua asiasta (ks. mm. tuomio 19.11.2019, A. K. ym. (Ylimmän tuomioistuimen kurinpitojaoston riippumattomuus), C-585/18, C-624/18 ja C-625/18, EU:C:2019:982, 97 kohta ja tuomio 19.12.2019, Junqueras Vies, C-502/19, EU:C:2019:1115, 55 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 21 Tästä seuraa, että olettamana on, että kansallisen tuomioistuimen niiden oikeudellisten seikkojen ja tosiseikkojen perusteella, joiden määrittämisestä se vastaa ja joiden paikkansapitävyyden selvittäminen ei ole unionin tuomioistuimen tehtävä, esittämällä unionin oikeuden tulkintaan liittyvillä kysymyksillä on merkitystä asian ratkaisun kannalta. Unionin tuomioistuin voi jättää tutkimatta kansallisen tuomioistuimen esittämän pyynnön ainoastaan, jos on ilmeistä, että pyydetyllä unionin oikeuden tulkittamisella ei ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen, jos kyseinen ongelma on luonteeltaan hypoteettinen taikka jos unionin tuomioistuimella ei ole tiedossaan niitä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja, jotka ovat tarpeen, jotta se voisi antaa hyödyllisen vastauksen sille esitettyihin kysymyksiin (ks. vastaavasti tuomio 7.3.2018, flightright ym., C-274/16, C-447/16 ja C-448/16, EU:C:2018:160, 46 kohta ja tuomio 24.10.2018, XC ym., C-234/17, EU:C:2018:853, 16 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 22 Mikään ei kuitenkaan estä kansallista tuomioistuinta esittämästä unionin tuomioistuimelle ennakkoratkaisukysymystä, johon annettavasta vastauksesta ei pääasian asianosaisen mukaan voi olla perusteltua epäilystä. Vaikka siis näin olisikin, kysymyksen ei silti voida katsoa olevan sellainen, että se pitäisi jättää tutkimatta (tuomio 1.12.2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, 64 ja 65 kohta).
- 23 Tästä seuraa, että Vueling Airlinesin väitteet, joilla pyritään osoittamaan, että ennakkoratkaisukysymys on jätettävä tutkimatta, on hylättävä ja ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämään kysymykseen on vastattava.

## *Asiakysymys*

### *Alustavat huomautukset*

- 24 Aluksi on todettava, että ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämä kysymys sisältää lähtökohtaisesti kaksi kysymystä. Ensimmäinen niistä koskee sitä, onko Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 2 kappaleen, luettuna yhdessä sen 22 artiklan 2 kappaleen kanssa, perusteella korvaus, joka on maksettava matkustajalle, jonka kirjatusta matkatavarasta, josta ei ole tehty erityistä ilmoitusta sen etuuden määrästä, joka liittyy matkatavaran määräpaikkaan toimittamiseen, ja joka on kadonnut sellaisena aikana, jolloin kirjattu matkatavara oli lentoliikenteen harjoittajan huostassa, kiinteämääräinen vai ei. Toinen kysymys koskee tämän korvauksen määrän määrittämistä koskevia yksityiskohtaisia sääntöjä siinä tapauksessa, että Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaleessa tarkoitettua määrää ei ole maksettava suoraan lain nojalla ja kiinteämääräisesti.
- 25 Siten näitä kumpaakin kysymystä on tutkittava peräkkäin.
- 26 Tältä osin on muistutettava, että asetuksen N:o 2027/97 3 artiklan 1 kohdan mukaan matkustajia ja heidän matkatavaroitaan koskevaan unionin lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuuseen sovelletaan kaikkia tätä korvausvastuuta koskevia Montrealin yleissopimuksen määräyksiä (tuomio 6.5.2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, 18 kohta ja tuomio 19.12.2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, 29 kohta).
- 27 Montrealin yleissopimuksen kaltaisen kansainvälisen sopimuksen määräyksiä on samoin vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan tulkittava vilpittömässä mielessä antamalla niissä käytetyille sanonnoille niille kuuluvassa yhteydessä niiden tavallinen merkitys ja niiden tarkoituksen ja päämäärän valossa unionia sitovan yleisen kansainvälisen oikeuden mukaisesti, sellaisena kuin se on kodifioituna valtiosopimus-oikeutta koskevassa 23.5.1969 allekirjoitetussa Wienin yleissopimuksessa (Yhdistyneiden kansakuntien sopimuskokoelma, nide 1155, s. 331) (ks. vastaavasti tuomio 6.5.2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, 23 kohta; tuomio 22.11.2012, Espada Sánchez ym., C-410/11, EU:C:2012:747, 20–22 kohta ja tuomio 19.12.2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, 31 kohta).

### *Ensimmäinen kysymys*

- 28 Ensimmäisellä kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, onko Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 2 kappaletta, luettuna yhdessä sen 22 artiklan 2 kappaleen kanssa, tulkittava siten, että kirjatun matkatavaran, josta ei ole tehty erityistä ilmoitusta sen etuuden määrästä, joka liittyy matkatavaran määräpaikkaan toimittamiseen, tuhoutumisesta, katoamisesta, vahingoittumisesta tai viivästyksestä rahdinkuljettajan vastuun rajaksi viimeksi mainitussa määräyksessä vahvistettu summa on korvauksen yläraja vai päinvastoin kiinteämääräinen summa, johon matkustajalla on suoraan lain nojalla oikeus.
- 29 Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 2 kappaleen mukaan 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” (ks. vastaavasti tuomio 6.5.2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, 32 kohta ja tuomio 22.11.2012, Espada Sánchez ym., C-410/11, EU:C:2012:747, 25 ja 26 kohta). Tässä määräyksessä vahvistetaan siten vain ne edellytykset, joiden täyttyessä lentomatkustajien oikeus korvaukseen tunnustetaan kirjattujen matkatavaroiden tuhoutumis-, katoamis- tai vahingoittumistapauksessa.
- 30 Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaleesta unionin tuomioistuin on todennut paitsi sen, että matkatavaroiden kuljetuksessa tuhoutumis-, katoamis-, vahingoittumis- tai viivästyminen rahdinkuljettajan vastuu ”on rajoitettu” 30.12.2009 lähtien 28.12.2019 asti 1 131 erityisnosto-oikeuteen

matkustajaa kohden, myös sen, että tässä määräyksessä vahvistettu raja on korvauksen yläraja, jota kaikki matkustajat eivät voi saada automaattisesti kiinteämääräisenä edes matkatavaroiden katoamistapauksessa (ks. vastaavasti tuomio 22.11.2012, Espada Sánchez ym., C-410/11, EU:C:2012:747, 34 kohta).

- 31 Unionin tuomioistuin on myös lausunut, että Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaleessa vahvistetun korvauksen rajaa on sovellettava aiheutuneeseen vahinkoon kokonaisuudessaan siitä riippumatta, onko vahinko aineellista tai aineetonta. Tältä osin se on täsmentänyt, että tämän määräyksen toisessa osassa vahvistettu matkustajan mahdollisuus ilmoittaa erityisesti etuuden määrä jättäessään kirjatun matkatavaran rahdinkuljettajalle vahvistaa sen, että rahdinkuljettajan vastuun yläraja matkatavaran katoamisesta aiheutuneen vahingon osalta on silloin, kun mitään ilmoitusta sen etuuden määrästä, joka liittyy matkatavaran määräpaikkaan toimittamiseen, ei ole tehty, ehdoton yläraja, joka kattaa niin aineettoman kuin aineellisenkin vahingon (ks. vastaavasti tuomio 6.5.2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, 37 ja 38 kohta).
- 32 Montrealin yleissopimuksen valmistelutöistä ilmenee lisäksi, että määrät, jotka ovat tekstiluonnoksen siinä määräyksessä, josta on sittemmin tullut tämän yleissopimuksen 22 artikla, oli tarkoitettu enimmäismääräksi eikä automaattisesti vahinkoa kärsineille henkilöille myönnettäväksi kiinteämääräisiksi korvausmääräksi. Vaikka tämä tulkinta olisi voitu tuoda esiin täsmällisemmin käyttämällä ”ei voi ylittää” -ilmaisun kaltaista ilmaisua, on päätetty käyttää ilmaisua ”on rajoitettu” siltä osin kuin tätä ilmaisua käytetään yleisesti oikeuskäytännössä, joka koskee Varsovassa 12.10.1929 allekirjoitettua eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä koskevaa yleissopimusta (Kansainliitto – Sopimuskokoelma, nide CXXXVII, s. 12), joka on korvattu Montrealin yleissopimuksella (valiokunnan täysistunnon 12. kokouksen pöytäkirja 25.5.1999, Montrealissa 10.–28.5.1999 pidetty ilmailulainsäädäntöä koskeva kansainvälinen konferenssi, nide I, pöytäkirjat).
- 33 Tässä yhteydessä on myös täsmennettävä, ettei Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 2 kappaleesta eikä sen 22 artiklan 2 kappaleesta ilmene, että matkatavaran katoamista olisi pidettävä matkatavaroille aiheutuvana vakavimpana vahinkona niin, että viimeksi mainitussa määräyksessä määrättyä summaa vastaava korvaus olisi maksettava suoraan lain nojalla vahinkoa kärsineelle matkustajalle vain siitä syystä, että tällainen katoaminen on näytetty toteen. Näissä määräyksissä ainoastaan luetellaan eri tapaukset, jotka voivat saada aikaan lentoliikenteen harjoittajan vastuun matkatavaroiden kuljetuksessa aiheutuneista vahingoista – viimeksi mainitussa määräyksessä vahvistetuissa rajoissa – ilman, että niissä vahvistettaisiin näiden tapausten hierarkia niiden vakavuuden perusteella.
- 34 Tästä johtuu, että sen korvauksen määrä, joka lentoliikenteen harjoittajan on maksettava matkustajalle, jonka kirjattu matkatavara, josta ei ole tehty erityistä ilmoitusta sen etuuden määrästä, joka liittyy matkatavaran määräpaikkaan toimittamiseen, on tuhoutunut, kadonnut, vahingoittunut tai viivästynyt, on määritettävä Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaleessa vahvistetuissa rajoissa asiaan liittyvien olosuhteiden perusteella.
- 35 Edellä esitettyjen seikkojen perusteella ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 2 kappaletta, luettuna yhdessä tämän yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaleen kanssa, on tulkittava siten, että summa, josta viimeksi mainitussa määräyksessä määrätään lentoliikenteen harjoittajan vastuun rajana sellaisten kirjattujen matkatavaroiden, joista ei ole tehty erityistä ilmoitusta sen etuuden määrästä, joka liittyy matkatavaroiden määräpaikkaan toimittamiseen, tuhoutumis-, katoamis-, vahingoittumis- tai viivästymistapauksessa, on korvauksen yläraja, jota kyseessä oleva matkustaja ei saa suoraan lain nojalla eikä kiinteämääräisesti. Siten kansallisen tuomioistuimen on näissä rajoissa määritettävä tälle maksettavan korvauksen määrä asiaan liittyvien olosuhteiden perusteella.

*Toinen kysymys*

- 36 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee toisella kysymyksellä lähinnä, onko Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 2 kappaletta, luettuna yhdessä sen 22 artiklan 2 kappaleen kanssa, tulkittava siten, että siinä määritetään yksityiskohtaiset soveltamissäännöt sen korvauksen määrän vahvistamiseksi, joka lentoliikenteen harjoittajan on maksettava matkustajalle, jonka kirjattu matkatavara, josta ei ole tehty erityistä ilmoitusta sen etuuden määrästä, joka liittyy matkatavaran määräraikkaan toimittamiseen, on tuhoutunut, kadonnut, vahingoittunut tai viivästynyt.
- 37 On muistutettava unionin tuomioistuimen todenneen, että Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaleen mukaisen korvauksen saamiseksi kyseessä olevien matkustajien on kansallisten tuomioistuinten valvonnassa osoitettava oikeudellisesti riittävällä tavalla kadonneen matkatavaran sisältö (ks. vastaavasti tuomio 22.11.2012, Espada Sánchez ym., C-410/11, EU:C:2012:747, 35 kohta).
- 38 Kuten julkisasiamies on ratkaisuehdotuksensa 32 kohdassa todennut, siltä osin kuin Montrealin yleissopimuksessa tai asetuksessa N:o 2027/97, jolla pannaan täytäntöön sen merkitykselliset määräykset, jotka koskevat matkustajien ja näiden matkatavaroiden ilmakuljetusta, ei kuitenkaan ole erityissäännöksiä kyseisessä yleissopimuksessa tarkoitettuja vahinkoja koskevista todisteista, on prosessuaalisen autonomian periaatteen mukaisesti sovellettava kansallisen oikeuden asiassa merkityksellisiä sääntöjä, kuten todetaan asetuksen N:o 889/2002 johdanto-osan 18 perustelukappaleessa, jossa vahvistetaan, että siltä osin kuin Montrealin yleissopimuksen täytäntöön panemiseksi edellytetään lisäksi muita säännöksiä niiden kohtien osalta, joita asetus N:o 2027/97 ei koske, jäsenvaltioiden tehtävänä on huolehtia niiden antamisesta.
- 39 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan alaa koskevien unionin säännösten puuttuessa kunkin jäsenvaltion kansallisessa oikeusjärjestyksessä on nimettävä toimivaltaiset tuomioistuimet ja määritettävä menettelysäännöt sellaisia oikeussuojakeinoja varten, joilla pyritään turvaamaan unionin oikeuteen perustuvat yksityisten oikeudet. Nämä menettelysäännöt eivät kuitenkaan saa olla epäedullisempia kuin ne, jotka koskevat samankaltaisia jäsenvaltion sisäiseen oikeuteen perustuvia oikeussuojakeinoja (vastaavuusperiaate), eivätkä ne saa olla sellaisia, että unionin oikeusjärjestyksessä vahvistettujen oikeuksien käyttäminen on käytännössä mahdotonta tai suhteettoman vaikeaa (tehokkuusperiaate) (ks. vastaavasti mm. tuomio 16.12.1976, Rewe-Zentralfinanz ja Rewe-Zentral, 33/76, EU:C:1976:188, 5 kohta; tuomio 13.3.2007, Unibet, C-432/05, EU:C:2007:163, 38, 39 ja 43 kohta ja tuomio 11.9.2019, Călin, C-676/17, EU:C:2019:700, 30 kohta).
- 40 Näiden kahden periaatteen noudattamista on tarkasteltava ottaen huomioon kyseessä olevien sääntöjen merkitys koko menettelyssä, menettelyn kulku ja näiden sääntöjen erityispiirteet eri kansallisissa elimissä (ks. vastaavasti tuomio 11.9.2019, Călin, C-676/17, EU:C:2019:700, 31 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 41 Edellä esitetyistä seikoista johtuu, että – kuten julkisasiamies on todennut lähtökohtaisesti ratkaisuehdotuksensa 35 ja 36 kohdassa – Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 2 kappaleen ja 22 artiklan 2 kappaleen nojalla nostettujen kanteiden yhteydessä kyseessä olevien matkustajien on oikeudellisesti riittävällä tavalla osoitettava muun muassa heidän matkatavaroidensa sisällön korvaamiseksi aiheutuneita kuluja koskevien tositteiden avulla heille näiden matkatavaroiden tuhoutumis-, katoamis-, vahingoittumis- tai viivästymistapauksessa aiheutunut vahinko tai aiheutuneet vahingot, ja toimivaltaisten kansallisten tuomioistuinten on edellä tämän tuomion 39 ja 40 kohdassa mainitun oikeuskäytännön nojalla varmistettava, ettei erityisesti näyttöä koskevissa asiassa sovellettavissa kansallisen oikeuden säännöissä tehdä käytännössä mahdottomaksi tai kohtuuttoman vaikeaksi matkustajille käyttää näiden määräysten perusteella kuuluvaa oikeutta saada korvausta.
- 42 Erityisesti tilanteessa, jolle on ominaista se, että vahinkoa kärsinyt matkustaja ei ole esittänyt mitään näyttöä matkatavaroiden tuhoutumisesta, katoamisesta, vahingoittumisesta tai viivästymisestä aiheutuneesta vahingosta, kansallinen tuomioistuin voi ottaa huomioon kadonneen matkatavaran



painon tai sen seikan, että katoaminen on tapahtunut menomatalla tai tulomatalla, kaltaiset ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mainitsevat seikat arvioidakseen aiheutuneen vahingon tai aiheutuneet vahingot ja vahvistaakseen vahinkoa kärsineelle matkustajalle maksettavan korvauksen määrän. Näitä seikkoja ei kuitenkaan saada ottaa huomioon erikseen, vaan niitä on arvioitava yhdessä.

- 43 Siltä osin kuin erityisesti kadonneiden matkatavaroiden painon osalta vain lentoliikenteen harjoittaja itse voi periaatteessa esittää tällaisen näytön näiden matkatavaroiden kirjaamisen perusteella, on muistutettava, että tehokkuusperiaatteen noudattamisen takaamiseksi silloin, kun kansallinen tuomioistuin toteaa, että asianosaisella asetettu todistustaakka voi tehdä mahdottomaksi tai suhteettoman vaikeaksi tällaisen näytön esittämisen siksi, että se koskee seikkoja, jotka eivät voi olla kyseisen asianosaisen tiedossa, sillä on velvollisuus turvautua kaikkiin kansallisessa lainsäädännössä sen käyttöön annettuihin menettelyllisiin keinoihin, joihin kuuluu välttämättömien selvittämistoimien määrääminen, mukaan lukien asianosaisen tai sivullisen henkilön määrääminen toimittamaan asiakirja tai muu todiste (ks. vastaavasti tuomio 7.9.2006, Laboratoires Boiron, C-526/04, EU:C:2006:528, 55 kohta).
- 44 Edellä esitettyjen seikkojen perusteella toiseen kysymykseen on vastattava, että Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 2 kappaletta, luettuna yhdessä sen 22 artiklan 2 kappaleen kanssa, on tulkittava siten, että kansallisen tuomioistuimen on määritettävä korvauksen määrä, joka on maksettava matkustajalle, jonka kirjattu matkatavara, josta ei ole tehty erityistä ilmoitusta sen etuuden määrästä, joka liittyy matkatavaran määräpaikkaan toimittamiseen, on tuhoutunut, kadonnut, vahingoittunut tai viivästynyt, erityisesti näyttöä koskevien asiassa sovellettavien kansallisen oikeuden sääntöjen mukaisesti. Nämä säännöt eivät kuitenkaan saa olla epäedullisemmat kuin ne, joita sovelletaan kansalliseen oikeuteen perustuviin samanlaisiin kanteisiin, eikä niillä saada tehdä Montrealin yleissopimukseen perustuvien oikeuksien käyttämistä käytännössä mahdottomaksi tai kohtuuttoman vaikeaksi.

### Oikeudenkäyntikulut

- 45 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 (neljäs jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

- 1) Eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä 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 2 kappaletta, luettuna yhdessä tämän yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaleen kanssa, on tulkittava siten, että summa, josta viimeksi mainitussa määräyksessä määrätään lentoliikenteen harjoittajan vastuun rajana sellaisten kirjattujen matkatavaroiden, joista ei ole tehty erityistä ilmoitusta sen etuuden määrästä, joka liittyy matkatavaroiden määräpaikkaan toimittamiseen, tuhoutumis-, katoamis-, vahingoittumis- tai viivästymistapauksessa, on korvauksen yläraja, jota kyseessä oleva matkustaja ei saa suoraan lain nojalla eikä kiinteämääräisesti. Siten kansallisen tuomioistuimen on näissä rajoissa määritettävä tälle maksettavan korvauksen määrä asiaan liittyvien olosuhteiden perusteella.
- 2) Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 2 kappaletta, luettuna yhdessä sen 22 artiklan 2 kappaleen kanssa, on tulkittava siten, että kansallisen tuomioistuimen on määritettävä korvauksen määrä, joka on maksettava matkustajalle, jonka kirjattu matkatavara, josta ei ole tehty erityistä ilmoitusta sen etuuden määrästä, joka liittyy

**matkatavaran määräpaikkaan toimittamiseen, on tuhoutunut, kadonnut, vahingoittunut tai viivästynyt, erityisesti näyttöä koskevien asiassa sovellettavien kansallisen oikeuden sääntöjen mukaisesti. Nämä säännöt eivät kuitenkaan saa olla epäedullisemmat kuin ne, joita sovelletaan kansalliseen oikeuteen perustuviin samanlaisiin kanteisiin, eikä niillä saada tehdä Montrealin yleissopimukseen perustuvien oikeuksien käyttämistä käytännössä mahdottomaksi tai kohtuuttoman vaikeaksi.**

Allekirjoitukset