



Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS

NICHOLAS EMILIOU

12 päivänä tammikuuta 2023¹

Asia C-510/21

DB

vastaan

Austrian Airlines AG

(Ennakkoratkaisupyyntö – Oberster Gerichtshof (ylin tuomioistuin, Itävalta))

Ennakkoratkaisupyyntö – Lentoliikenne – Montrealin yleissopimus –
Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuu matkustajan kuolemasta tai ruumiinvammasta –
Yleissopimuksen yksinomaisuus – 29 artikla – Soveltamisala – Matkustajille
17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettujen onnettomuuksien seurauksena aiheutuneita
ruumiinvammoja koskevat vaatimukset – Kansalliseen vahingonkorvausvastuusäännöstöön
perustuva vahingonkorvausvaatimus vammoista, jotka ovat väitetysti aiheutuneet
matkustamomiehistön onnettomuuden jälkeen antamasta riittämättömästä ensiavusta – Riittävä
syy-yhteys vammojen ja onnettomuuden välillä – Yksinomaan 17 artiklan 1 kappaleen
soveltamisalaan kuuluva vaatimus – Vaatimus, jonka osalta sovelletaan
tyhjentävästi yleissopimusta

I Johdanto

1. Yleissopimus eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä² (jäljempänä Montrealin yleissopimus) ja sen edeltäjä, Varsovan yleissopimus,³ ovat koko soveltamisensa ajan olleet merkittävä oikeudellinen kiistanaihe. Yksi kiistelyn keskiössä oleva kysymys on etenkin se, missä määrin nämä yleissopimukset, joissa käsitellään varsinkin ilmaliikenteen harjoittajien vahingonkorvausvastuuta matkustajan kuolemasta tai loukkaantumisesta, estävät sellaisten vahingonkorvausvaatimusten esittämisen, jotka eivät perustu niiden määräyksiin vaan kansalliseen lainsäädäntöön; toisin ilmaistuna: missä määrin niiden määräykset ovat tältä osin tyhjentävät.

2. Tämä kiistely nousee jälleen esille käsiteltävässä asiassa, joka koskee vahingonkorvauskannetta, jonka DB on nostanut vahingonkorvausvastuuta koskevien Itävallan säännösten perusteella Austrian Airlines AG:tä (jäljempänä Austrian Airlines) vastaan vammoista, joita hänelle aiheutui

¹ Alkuperäinen kieli: englanti.

² Euroopan yhteisö allekirjoitti kyseisen Montrealissa 28.5.1999 tehdyn yleissopimuksen 9.12.1999, ja yleissopimus hyväksyttiin yhteisön puolesta 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY (EYVL 2001, L 194, s. 38).

³ Yleissopimus eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtäläistytymisestä, allekirjoitettu Varsovassa 12.10.1929 (jäljempänä Varsovan yleissopimus).

kyseisen ilmaliikenteen harjoittajan suorittaman kansainvälisen lennon matkustajana väitetysti siitä, ettei matkustamomiehistö antanut hänelle asianmukaista ensiapua sen jälkeen, kun kannullinen tulikuuma kahvia kaatui hänen päälleen lennon aikana. Koska hän ei esittänyt tätä vaatimusta Montrealin yleissopimuksen perusteella ja koska hän joka tapauksessa nosti kanteen siinä määrätyn vanhentumisajan päätyttyä – mutta vahingonkorvauskanteita koskevassa Itävallan lainsäädännössä säädetyn pitemmän määräajan kuluessa –, keskeinen kysymys, joka muodostaa Oberster Gerichtshofin (ylin tuomioistuin, Itävalta) unionin tuomioistuimelle esittämien kahden ennakkoratkaisukysymyksen ytimen, on se, sovelletaanko Montrealin yleissopimusta tyhjentävästi tällaisen vaatimuksen osalta. Tässä ratkaisuehdotuksessa selitän, miksi näin todellakin on.

II Asiaa koskevat oikeussäännöt

A Montrealin yleissopimus

3. Montrealin yleissopimuksen johdanto-osan kolmannessa perustelukappaleessa todetaan, että sopimusvaltiot ”ovat tietoisia siitä, että kuluttajien etujen suojelun varmistaminen on tärkeää kansainvälisissä ilmakuljetuksissa ja että täyden korvauksen periaatteeseen perustuvat oikeudenmukaiset korvaukset ovat tarpeen”.

4. Sen johdanto-osan viidennessä perustelukappaleessa 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 17 artiklan, jonka otsikko on ”Matkustajan kuolema tai loukkaantuminen – matkatavaravahinko”, 1 kappaleessa määrätään, että ”rahdinkuljettaja on vastuussa matkustajan kuolemasta tai ruumiinvammasta aiheutuneesta vahingosta ainoastaan sillä edellytyksellä, että kuoleman tai vamman aiheuttanut onnettomuus tapahtui ilma-aluksessa tai ilma-alukseen nousemisen tai siitä poistumisen yhteydessä”.

6. Kyseisen yleissopimuksen 29 artiklan, jonka otsikko on ”Korvausvaatimusten perusta”, mukaan ”matkustajien, matkatavaran ja tavaran kuljetuksessa korvauskanne voidaan, riippumatta siitä, perustuuko se tähän yleissopimukseen, sopimukseen, sopimuksen ulkopuoliseen korvausvastuuseen tai muuhun perusteeseen, nostaa ainoastaan tässä yleissopimuksessa määrättyjen ehtojen ja korvausvastuun rajojen mukaisesti, tämän kuitenkaan vaikuttamatta siihen, kenellä on oikeus nostaa kanne ja mikä kunkin oikeuden sisältö on. – –”

7. Saman yleissopimuksen 35 artiklan, jonka otsikko on ”Kanneoikeuden vanhentuminen”, 1 kappaleessa määrätään, että ”oikeus vahingonkorvaukseen menetetään, jos kannetta ei nosteta kahden vuoden kuluessa siitä päivästä, jona ilma-alus on saapunut määräpaikkaan”.

B Euroopan unionin oikeus

8. Matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97,⁴ sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 889/2002⁵ (jäljempänä asetus N:o 2027/97), 3 artiklan 1 kohdassa säädetään, että ”matkustajia ja heidän matkatavaroitaan koskevaan yhteisön lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuuseen sovelletaan kaikkia tällaista korvausvastuuta koskevia Montrealin yleissopimuksen määräyksiä”.

III Tosiseikat, kansallinen menettely ja ennakkoratkaisukysymykset

9. DB matkusti 18.12.2016 Tel Avivista (Israel) Wieniin (Itävalta) Austrian Airlinesin suorittamalla lennolla kyseisen lentoyhtiön kanssa tehdyn lentokuljetussopimuksen mukaisesti.

10. Lennon aikana penkkirivien välisellä käytävällä liikuteltavasta tarjoiluvaunusta putosi kahvikannu. Siitä kaatui kuumaa kahvia, joka aiheutti palovammoja DB:lle. Tämän jälkeen matkustamomiehistö antoi jonkinlaista⁶ ensiapua vammoihin.

11. DB nosti 31.5.2019 vahingonkorvausvastuuta koskevan Itävallan säännösten perusteella ja siinä säädetyn kolmen vuoden vanhentumisajan kuluessa⁷ Handelsgericht Wienissä (Wienin kauppatuomioistuin, Itävalta) Austrian Airlinesia vastaan kanteen, jossa vaadittiin vahingonkorvausta 10 196 euroa ja sen toteamista, että lentoliikenteen harjoittaja on vastuussa kaikista kyseisestä tapahtumasta aiheutuvista tulevista vahingoista. DB väitti lähinnä, että hänelle aiheutui vakavia palovammoja ja että Itävallan lainsäädännön nojalla Australian Airlines on vastuussa paitsi työntekijöidensä huolimattomuudesta, joka johti kannun putoamiseen, että väitetysti riittämättömästä ja epäasianmukaisesti ensiavusta, jota hänen vammoilleen annettiin sen jälkeen.⁸

12. Handelsgericht Wien hylkäsi kanteen kokonaisuudessaan 17.6.2020 antamallaan tuomiolla. Se katsoi lähinnä, että kyseiseen vaatimukseen sovellettiin yksinomaan Varsovan yleissopimusta ja että sen mukaan vaatimus oli vanhentunut. Mainitun yleissopimuksen 29 artiklan mukaan ilmaliikenteen harjoittajaa vastaan esitettävään vahingonkorvausvaatimukseen sovelletaan nimittäin kahden vuoden vanhentumisaikaa, ja DB nosti kanteen kyseisen vanhentumisajan päättymisen jälkeen.

13. Oberlandesgericht Wien (osavaltion ylioikeus, Wien, Itävalta) pysytti kyseisen tuomion 28.10.2020 antamallaan tuomiolla. Se katsoi, että kyseessä oleviin tosiseikkoihin sovelletaan Montrealin yleissopimusta,⁹ ja totesi, että DB:n vaatimus kuului kyseisen yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen soveltamisalaan. DB:n vammojen oli nimittäin katsottava aiheutuneen kyseisessä määräyksessä tarkoitettusta ”onnettomuudesta”, joka tapahtui ilma-aluksessa, nimittäin tulikuumaa kahvia sisältäneen kannun putoamisesta, vaikka näitä vammoja olisi mahdollisesti

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

⁵ 13.5.2002 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EYVL 2002, L 140, s. 2).

⁶ Pääasian asianosaiset ovat eri mieltä siitä, oliko annettu ensiapu riittävää ja asianmukaista (ks. jäljempänä alaviite 8).

⁷ Ks. Itävallan yleisen siviililain (Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch) 1489 §.

⁸ DB väittää, että matkustamomiehistö ei viilentänyt hänen palovammojaan kylmällä vedellä ja antoi hänelle ainoastaan pienen putkilon voidetta, jota oli tarkoitus levittää palovammojen päälle. Ensiapupakkauksessa ei myöskään ollut voidetta palovammojen hoitoon tai riittävästi siteitä. Austrian Airlines kiistää ilmeisesti nämä tosiseikat.

⁹ Alioikeus oletti, että asiaan sovelletaan Varsovan yleissopimusta eikä Montrealin yleissopimusta, koska se luuli Israelin olevan ainoastaan ensiksi mainitun sopimuspuoli. Kuten toisen asteen tuomioistuin totesi, itse asiassa Israel kuitenkin talletti Montrealin yleissopimusta koskevan liittymiskirjan 19.1.2011 ja kyseinen yleissopimus tuli voimaan Israelin osalta 20.3.2011 (ks. https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf).

voitu lievittää tai ne olisi voitu välttää antamalla asianmukaista ensiapua. Kyseinen vaatimus oli siten vanhentunut, koska se oli esitetty kyseisen yleissopimuksen 35 artiklassa määrätyn kahden vuoden vanhentumisajan jälkeen.

14. DB teki kyseisestä tuomiosta Revision-valituksen Oberster Gerichtshofiin. DB myönsi, että kahvikannun putoaminen oli Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettu ”onnettomuus”, mutta väitti, että sen jälkeen hänen vammoilleen annettu väitetysti riittämätön ensiapu oli ollut erillinen ja itsenäinen vahingon syy, joka ei kuulunut kyseisen määräyksen soveltamisalaan. Näin ollen siltä osin kuin hänen vaatimuksensa perustui tähän nimenomaiseen syyhyn, kyseiseen vaatimukseen ei sovellettu Montrealin yleissopimusta vaan Itävallan lainsäädäntöä, jonka mukaan se ei ole vanhentunut.

15. Tässä tilanteessa Oberster Gerichtshof päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko [Montrealin yleissopimuksen] 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitetun onnettomuuden johdosta ilma-aluksessa annettua ensiapua, joka johtaa onnettomuuden varsinaisista seurauksista erilliseen matkustajan loukkaantumiseen, pidettävä onnettomuuden aiheuttaneen tapahtuman kanssa yhtenä onnettomuutena?

2) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi,

onko [Montrealin yleissopimuksen] 29 artikla esteenä oikeudelle saada korvausta ensiavusta johtuvasta vahingosta, jos siihen vedotaan kansallisessa oikeudessa säädettyssä määräajassa mutta kyseisen yleissopimuksen 35 artiklassa tarkoitetun kanneoikeuden vanhennuttua?”

16. Ennakkoratkaisupyyntö, joka on päivätty 5.8.2021, toimitettiin 19.8.2021. Kirjallisia huomautuksia ovat esittäneet DB, Austrian Airlines, Saksan hallitus ja Euroopan komissio. Käsiteltävässä asiassa ei pidetty istuntoa.

IV Asian tarkastelu

17. Montrealin yleissopimuksessa vahvistetaan kansainvälistä ilmakuljetusta koskevat tietyt yhtenäiset säännöt. Koska muun muassa Euroopan unioni on tehnyt kyseisen yleissopimuksen,¹⁰ se on ollut erottamaton osa unionin oikeusjärjestystä siitä päivästä lukien, jona se tuli voimaan Euroopan unionin osalta, nimittäin 28.6.2004. Näin ollen kyseisestä päivästä alkaen unionin tuomioistuimella on ollut toimivalta antaa ennakkoratkaisu sen tulkinnasta.¹¹

18. Kuten ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, pääasiassa kyseessä oleva lento kuuluu Montrealin yleissopimuksen yleiseen soveltamisalaan. DB nimittäin teki kuljetussopimuksen Austrian Airlinesin kanssa, ja kyseinen sopimus koski Montrealin yleissopimuksen 1 artiklassa tarkoitettua ”kansainvälistä kuljetusta”, koska kyseisen lennon lähtö- ja määräpaikka ovat kahden sopimuspuolena olevan valtion eli Israelin ja Itävallan tasavallan alueella.¹²

¹⁰ Ks. edellä alaviite 2.

¹¹ Ks. etenkin tuomio 19.12.2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127; jäljempänä tuomio Niki Luftfahrt, 30 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

¹² Ks. edellä 9 kohta. Lisäksi, koska Austrian Airlines on ilmeisestikin asetuksen N:o 2027/97 2 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu ”yhteisön lentoliikenteen harjoittaja”, käsiteltävässä asiassa sovelletaan myös kyseistä asetusta. Kun kyse on tällaisen lentoliikenteen harjoittajan matkustajille aiheutuneita vammoja koskevasta korvausvastuusta, saman asetuksen 3 artiklan 1 kohdassa kuitenkin viitataan pelkästään Montrealin yleissopimuksen määräyksiin.

19. Montrealin yleissopimuksen III luku sisältää useita määräyksiä, jotka koskevat ilmaliikenteen harjoittajien vastuuta. Etenkin sen 17 artiklan 1 kappaleessa käsitellään ilmaliikenteen harjoittajien vastuuta DB:n kaltaisten matkustajien kuolemasta tai ”ruumiinvammasta”, jonka on aiheuttanut kansainvälisellä lennolla ilma-aluksessa¹³ tapahtunut onnettomuus.

20. Kyseisen määräyksen mukaiseen vahingonkorvauskanteeseen sovelletaan sen 35 artiklan 1 kappaleessa määrättyä kahden vuoden vanhentumisaikaa, joka alkaa siitä päivästä, jona kyseinen ilma-alus on saapunut määräpaikkaan.¹⁴ Käsiteltävässä asiassa on kiistatonta, että DB nosti kanteen Austrian Airlinesia vastaan lähes kolme vuotta sen jälkeen, kun lento, jolla hän sai vammoja, laskeutui Wieniin.¹⁵ Näin ollen yleissopimuksen nojalla hänen vaatimuksensa perusteltavuudesta riippumatta DB:llä ei olisi käytettävissään oikeussuojakeinoja, koska kanneoikeus on yksinkertaisesti vanhentunut.

21. Kuten tämän ratkaisuehdotuksen johdannossa totesin, keskeinen kysymys käsiteltävässä asiassa on se, estääkö Montrealin yleissopimus myös DB:tä esittämästä vahingonkorvausvaatimusta Austrian Airlinesia vastaan kansallisen lainsäädäntönsä nojalla.

22. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin selittää tältä osin, että Itävallan oikeudessa vahingonkorvausvaatimukseen yleisesti sovellettava vanhentumisaika on kolme vuotta.¹⁶ Itävallan oikeuden nojalla DB:n vaatimus ei ole vanhentunut, ja sen perusteltavuutta voitaisiin arvioida Itävallan oikeudessa vastuulle asetettujen edellytysten perusteella. Siten kansallisen oikeuden nojalla valittajalla voi olla käytettävissään oikeussuojakeino vastapuolta vastaan.

23. Nämä olosuhteet huomioon ottaen, ja jotta voidaan auttaa mahdollisimman paljon ennakkoratkaisua pyytäneitä tuomioistuinta, tarkastelen aluksi sen esittämää toista ennakkoratkaisukysymystä, joka koskee lähinnä Montrealin yleissopimuksen niin kutsutun ”poissulkevan” tyhjentävän vaikutuksen ulottuvuutta (A). Tätä kysymystä olisi nähdäkseni selvennettävä aluksi, sillä se auttaa lukijaa ymmärtämään ensimmäisen ennakkoratkaisukysymyksen – joka liittyy lähinnä siihen, onko DB:n vammojen katsottava aiheutuneen Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettua ”onnettomuudesta” – merkityksellisyyttä. Näin ollen ensimmäistä ennakkoratkaisukysymystä käsitellään myöhemmin (B).

A Montrealin yleissopimuksen tyhjentävän vaikutuksen ulottuvuus (toinen kysymys)

24. Kuten edellisestä jaksosta ilmenee, kun matkustajille aiheutuu vammoja kansainvälisellä lennolla, Montrealin yleissopimuksessa annetaan heille tietyissä tilanteissa peruste kanteen nostamiseen – toisin sanoen oikeusperusta ilmaliikenteen harjoittajan vastuulle. Sen 17 artiklan 1 kappaleessa¹⁷ viitataan tarkemmin ottaen tilanteeseen, jossa matkustaja kuolee tai hänelle aiheutuu ”ruumiinvamma” ilma-aluksessa tapahtuneen ”onnettomuuden”¹⁸ seurauksena. Tällaisessa tilanteessa kyseessä olevasta lennosta vastuussa olevalle ilmaliikenteen harjoittajalle

¹³ Tai ”ilma-alukseen nousemisen tai siitä poistumisen yhteydessä”. Tässä ratkaisuehdotuksessa keskityn kuitenkin ilma-aluksessa aiheutuneisiin vammoihin.

¹⁴ Tai vaihtoehtoisesti siitä päivästä, jona ilma-aluksen olisi pitänyt saapua määräpaikkaan, tai siitä päivästä, jona kuljetus on keskeytynyt.

¹⁵ Vrt. edellä 9 ja 11 kohta.

¹⁶ Ks. Itävallan yleisen siviililain 1489 §.

¹⁷ En tarkastele Montrealin yleissopimuksen 18 ja 19 artiklaa jäljempänä tässä ratkaisuehdotuksessa, koska ne eivät ole merkityksellisiä käsiteltävän asian kannalta.

¹⁸ Ks. kyseisen käsitteen määritelmästä (määritelmistä) jäljempänä 58 kohta.

voidaan esittää mainitun määräyksen nojalla vahingonkorvausvaatimus, jonka menestyminen riippuu kyseisessä yleissopimuksessa määritetyistä edellytyksistä – myös sen 35 artiklan 1 kappaleessa määrätystä vanhentumisajasta.

25. Lisäksi matkustajille kansainvälisillä lennoilla aiheutuneet vammat saattavat oikeuttaa kanteen nostamiseen kansallisen lainsäädännön perusteella. Ilma-aluksessa sattuvia erilaisia vahinkotapahtumia voidaan nimittäin teoriassa pitää kuljetussopimuksen rikkomisina, vahingonkorvausvastuuta koskevien yleisten sääntöjen mukaisina delikteinä jne; kuhunkin näistä perusteista liittyy tietenkin omat edellytyksensä, myös vanhentumisajat kanteen nostamiselle.

26. Nämä erilaiset kanneperusteet koskevat toisinaan erilaisia asioita. Jos matkustaja ostaa etukäteen lennolla tarjottavan aterian ja ilmaliikenteen harjoittaja ei tarjoa sitä, tämä muodostaa tavallisesti kansallisen oikeuden nojalla sopimusrikkomuksen, josta voidaan nostaa kanne. Kyseisessä tapauksessa ei kuitenkaan ole kyse ”ruumiinvammasta” eikä ”onnettomuudesta”, joten Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen mukaista vaatimusta ei voida esittää. Kanneperusteita voi sitä vastoin olla samanaikaisesti useita tietyissä tilanteissa. Samaa vahinkotapahtumaa, kuten sitä, että matkustamohenkilökunnan jäsen kaataa tahattomasti polttavan kuuman juoman matkustajan päälle, jolloin matkustajalle aiheutuu ruumiinvamma, voidaan pitää samanaikaisesti esimerkiksi i) kansallisen vahingonkorvausoikeuden mukaisena huolimattomuutena, ii) kuljetussopimuksesta johtuvan turvallisuusvelvoitteen laiminlyöntinä ja iii) Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettuna ”onnettomuutena”.¹⁹ Tällaisessa skenaariossa kantaja voisi teoriassa valita oikeusperustan vaatimuksen esittämiseksi ilmaliikenteen harjoittajaa vastaan, ja hänen ammattitaitoinen oikeudellinen avustajansa valitsisi luonnollisesti sen, joka palvelee parhaiten kantajan etua – valinta, joka on helppo tehdä esimerkiksi silloin, jos kanneoikeus on vanhentunut yhden perusteen osalta muttei yhden tai useamman muun osalta.

27. Montrealin yleissopimuksen laatijat käsittelivät kysymystä erilaisista ja toisinaan keskenään kilpailevista vastuusäännöistä, joita voidaan mahdollisesti soveltaa ilmaliikenteen harjoittajiin matkustajille aiheutuneiden vahinkojen osalta. Tämän ratkaisemiseksi niiden tarkoituksena oli antaa tietty ”yksinomainen” vaikutus Montrealin yleissopimukseen ja etenkin sen 17 artiklan 1 kappaleeseen sisältyville säännöille. Selvennykseksi kyseiseen yleissopimukseen sisällytettiin erityinen määräys, nimittäin 29 artikla, jossa määrätään merkityksellisin osin, että ”matkustajien – – kuljetuksessa korvauskanne voidaan, riippumatta siitä, perustuuko se tähän yleissopimukseen, sopimukseen, sopimuksen ulkopuoliseen korvausvastuuseen tai muuhun perusteeseen, nostaa ainoastaan tässä yleissopimuksessa määrättyjen ehtojen ja korvausvastuun rajojen mukaisesti – –”.

28. Täyttä selvyyttä asiaan ei kuitenkaan saatu. Viimeksi mainittu määräys on itse asiassa ollut – kuten Varsovan yleissopimuksen 24 artikla ennen sitä²⁰ – voimakkaan kiistelyn kohteena, kuten ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin käsiteltävässä asiassa tähdensi.

29. Ensimmäistä tulkintaan liittyvää erimielisyyttä, joka koskee yksinomaisuuden *menetelmää*, voidaan tarkastella lyhyesti. Yhtäältä 29 artiklaa voidaan tulkita siten, että siinä määrätään, että jos tapaukseen sovelletaan yksinomaan Montrealin yleissopimusta, vaatimus voidaan esittää

¹⁹ Ks. tästä viimeksi mainitusta seikasta jäljempänä 58 kohta.

²⁰ Joistain sanamuotojen eroista huolimatta nämä kaksi määräystä vastaavat yleisesti ottaen toisiaan. Näin ollen Varsovan yleissopimuksen 24 artiklaa koskevat tuomioistuinratkaisut ja oikeuskirjallisuus ovat merkityksellisiä Montrealin yleissopimuksen 29 artiklan tulkinnan kannalta. Saman pätee ensiksi mainitun yleissopimuksen 17 artiklaan ja viimeksi mainitun 17 artiklan 1 kappaleeseen (ks. julkisasiamies Saugmandsgaard Øen ratkaisuehdotus Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:788, 26, 27 ja 43 kohta). Viitataan siten erotuksetta kumpaakin yleissopimusta koskeviin tuomioistuinratkaisuihin.

ainoastaan kyseisen yleissopimuksen perusteella, jolloin kansallisia kanneperusteita ei sovelleta lainkaan. Toisaalta se voidaan ymmärtää myös siten, että tällaisessa tilanteessa kantaja voi esittää vaatimuksen kansallisen kanneperusteen perusteella, mutta kun hän tekee näin, yleissopimuksessa määrättyjä vastuun edellytyksiä ja rajoituksia on silti noudatettava. Vaikka jälkimmäinen tulkinta on mielestäni kyseisen määräyksen luonnollisin tulkinta,²¹ ensiksi mainittu tulkinta vaikuttaa olevan vallitseva.²² Tällä erimielisyydellä on kuitenkin vain vähän, jos lainkaan, seurauksia käytännössä. Molemmissa menettelyissä yleissopimukselle annetaan itse asiassa sama pakottava vaikutus: kun sitä sovelletaan yksinomaisesti, ilmaliikenteen harjoittajan vastuu voi syntyä vain ja siltä osin kuin kyseisessä välineessä niin määrätään, eikä kantaja voi kiertää sitä vetoamalla asiassaan kansalliseen lainsäädäntöön.

30. Paljon merkittävämpää on erimielisyys, joka liittyy Montrealin yleissopimuksen yksinomaisuuden *ulottuvuuteen* – toisin sanoen siihen, mitkä ilmaliikenteen harjoittajaa vastaan esitettävät korvausvaatimukset kuuluvat sen yksinomaiseen ulottuvuuteen. Tämä edellyttää lähempää tarkastelua.

31. Kuten ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin huomauttaa, tästä on vallalla kaksi vastakkaista näkemystä. Ensimmäisen näkemyksen, jota kuvaan ”laajaksi”, mukaan Montrealin yleissopimuksessa määrätään yksinomaan perusteesta riippumatta kaikista mahdollisista ilmaliikenteen harjoittajia vastaan esitettävistä vaatimuksista, jotka koskevat matkustajille kyseisen yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla kansainvälisellä lennolla aiheutunutta *mitä tahansa* vahinkoa²³ sen syystä riippumatta. Tämän näkemyksen mukaan ilmaliikenteen harjoittajien voidaan katsoa olevan vastuussa ainoastaan 17 artiklan 1 kappaleen soveltamisalaan kuuluvissa olosuhteissa, toisin sanoen silloin, kun ”onnettomuudesta” aiheutuu matkustajan kuolema tai ”ruumiinvamma”. Muissa olosuhteissa – esimerkiksi jos matkustajalle aiheutui aineellista vahinkoa tai jos vahingon aiheutti jokin muu kuin ”onnettomuus” – kyseisessä määräyksessä ei tarjota matkustajalle mitään oikeussuojakeinoja, minkä lisäksi kansallisen oikeuden mukainen mahdollinen oikeussuojakeino on myös suljettu pois kyseisen yleissopimuksen 29 artiklassa.

32. Toisen näkemyksen, jota kuvaan ”suppeaksi”, mukaan Montrealin yleissopimuksessa ei säännellä kaikkia ilmaliikenteen harjoittajia vastaan kansainvälisessä lentomatkustamisessa esitettäviä vaatimuksia vaan *ainoastaan* niitä, jotka liittyvät ”onnettomuudesta” aiheutuneeseen matkustajan kuolemaan tai ”ruumiinvammaan”, sellaisina kuin niistä määrätään 17 artiklan 1 kappaleessa. Kun vaatimus, sen perusteesta riippumatta, täyttää objektiivisesti tarkasteltuna tämän määritelmän, Montrealin yleissopimuksen 29 artikla estää kantajaa vetoamasta kansalliseen oikeuteen sisältyviin edullisempiin vastuun edellytyksiin ja rajoituksiin. Sitä vastoin muun tyyppiset matkustajille ilma-aluksessa aiheutuneet vahingot eivät kuulu mainitun yleissopimuksen soveltamisalaan: vaikka kyseisessä välineessä ei tarjota oikeussuojakeinoja, kantaja voi vapaasti esittää korvausvaatimuksen ilmaliikenteen harjoittajaa vastaan kansallisen lainsäädännön perusteella.

²¹ Ks. tästä samasta näkemyksestä Chapman, M., Prager, S. ja Harding, J., *Saggerson on Travel Law and Litigation*, 5. painos, Wildy, Simmonds & Hill Publishing, London, 2013, s. 513, 10.103 kohta ja Giumulla, E., ”Article 29 – Principles for claims”, *Montreal Convention*, Kluwer, the Netherlands, 2006, s. 5–7, 10–13 kohta.

²² Ks. etenkin Supreme Court of the United Statesin tuomio 12.1.1999, *El Al Israel Airlines, Ltd. v. Tsui Yuan Tseng*, 525 US 155 (jäljempänä tuomio Tseng). Ks. myös näkemys, jonka Tompkins, G.N. esitti etenkin teoksessa Hobe, S., Ruckteschell (von), N. ja Heffernan, D. (toim.), *Cologne compendium on air law in Europe*, Carl Heymanns Verlag KG, 2013, s. 1004 ja 1005, 143–148 kohta.

²³ Ks. tältä osin edellä 18 kohta.

33. Käsiteltävässä asiassa se, onko ensimmäinen vai toinen näkemys oikea, vaikuttaa suoraan ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen ensimmäisen kysymyksen merkityksellisyyteen pääasian oikeudenkäynnissä käsiteltävän riidan lopputuloksen osalta.

34. Jos nimittäin omaksutaan laaja näkemys Montrealin yleissopimuksen yksinomaisuuteen, sen ratkaisemisen kannalta, voitaisiinko DB:n vaatimusta käsitellä Itävallan oikeuden perusteella, ei olisi merkitystä sillä, aiheutuivatko hänen vammansa yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettu ”onnettomuudesta” vai jostain muusta. Tämän näkemyksen mukaan kyseistä vaatimusta säänneltäisiin yksinomaan Montrealin yleissopimuksessa – jonka mukaan se olisi myös vanhentunut – siitä yksinkertaisesta syystä, että se koskee vammoja, joita matkustajalle on aiheutunut kyseisen yleissopimuksen yleiseen soveltamisalaan kuuluvalla kansainvälisellä lennolla niiden varsinaisesta syystä riippumatta.²⁴

35. Käänteisesti, jos omaksuttaisiin suppea näkemys, kysymys DB:n vammojen syystä olisi ratkaiseva hänen vaatimuksensa kohtalon kannalta. Tämän näkemyksen mukaan katsottaisiin, että kyseistä vaatimusta säännellään tyhjentävästi Montrealin yleissopimuksessa vain, jos hänen vammansa johtuvat ”onnettomuudesta”. Ellei näin ole, vaatimus voitaisiin esittää kansallisen oikeuden perusteella.

36. Siten loogisesti tarkastellen toinen kysymys, joka koskee Montrealin yleissopimuksen yksinomaisuuden laajuutta, olisi voitu esittää ensin. Järjestys, jossa ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin päätti esittää kysymyksensä, on kuitenkin täysin perusteltu pragmaattisesta näkökulmasta. Tätä monitahoista ja arkaluonteista kysymystä (1) ei nimittäin tarvitse ratkaista kokonaisuudessaan käsiteltävässä asiassa, sillä kuten selitän, DB:n esittämän kaltaisesta vaatimuksesta on joka tapauksessa määrätty tyhjentävästi (2).

1. Kysymyksen monitahoisuus ja arkaluonteisuus

37. On ymmärrettävää katsoa, että kysymys Montrealin yleissopimuksen yksinomaisuuden laajuudesta on ratkaistu. Vaikka unionin tuomioistuin ei ole koskaan ottanut siihen kantaa,²⁵ muiden sopimusvaltioiden tuomioistuimet ovat. Laajan näkemyksen kannalle asettuivat – ei enempää eikä vähempää kuin – Supreme Court of the United Kingdom (ylin tuomioistuin, Yhdistynyt kuningaskunta) tuomiossaan Sidhu²⁶ ja Supreme Court of the United States (ylin tuomioistuin, Yhdysvallat) tuomiossaan Tseng, ja niitä seurasivat pian lukuisat muut ylimmät ja ylemmänasteiset tuomioistuimet eri puolilla maailmaa.²⁷ Vaikka tuomiot Sidhu ja Tseng koskivat Varsovan yleissopimusta, niissä esitettyä ratkaisua on jo sovellettu²⁸ Montrealin yleissopimukseen.

²⁴ Laajan näkemyksen mukaisesti on niin, että jos DB olisi esittänyt vaatimuksensa Montrealin yleissopimuksen 35 artiklan 1 kappaleessa määrätyn kahden vuoden vanhentumisajan kuluessa, kysymystä siitä, aiheutuivatko hänen vammansa ”onnettomuudesta”, olisi pitänyt käsitellä mutta ainoastaan sen ratkaisemiseksi, oliko vaatimus oikeutettu.

²⁵ Ks. kuitenkin jäljempänä 50 kohdassa tarkastellut tuomiot. Tämä kysymys tuli myös esille asiassa, jossa annettiin 20.10.2022 tuomio Laudamotion (C-111/21, EU:C:2022:808). Unionin tuomioistuin kuitenkin katsoi, ettei siihen ollut tarpeen vastata kyseisessä asiassa (ks. tuomion 34 kohta).

²⁶ House of Lords (Skotlanti), 12.12.1996, Abnett v. British Airways Plc, [1997] A.C. 430 (jäljempänä tuomio Sidhu).

²⁷ Tuomiota Sidhu ja/tai tuomiota Tseng ovat noudattaneet etenkin Uuden-Seelannin Court of Appeal tuomiossaan Emery Air Freight Corp. v. Nerine Nurseries Ltd ([1997] 3 NZLR 723); Australian Federal Court 9.9.1998 antamassaan tuomiossa South Pacific Air Motive Pty Ltd v. Magnus (157 ALR 443 (1998)) ja Kanadan Supreme Court 28.10.2014 antamassaan tuomiossa Thibodeau v. Air Canada ([2014] 3 S.C.R. 340). Laajan näkemyksen omaksui myös Bundesgerichtshof (liittovaltion ylin tuomioistuin, Saksa) 15.3.2011 antamassaan tuomiossa (Az X ZR 99/10).

²⁸ Ks. erityisesti Yhdistyneen kuningaskunnan ylimmän tuomioistuimen tuomio 5.3.2014, Hook v. British Airways Plc [2014] WL 795206.

Tätä näkemystä ovat tukenet lisäksi monet asiantuntijat oikeuskirjallisuudessa.²⁹ Ymmärrettävästi Austrian Airlines myös väittää unionin tuomioistuimessa, että se on oikea ja vakiintunut näkemys asiasta.

38. Ratkaisuehdotuksessani Austrian Airlines (Lentoliikenteen harjoittajan vastuusta vapauttaminen)³⁰ olen jo todennut, että koska unionin tuomioistuin on ainoastaan yksi tuomioistuimista, jotka ovat toimivaltaisia tulkitsemaan Montrealin yleissopimusta, ja koska kyseisen yleissopimuksen yhtenäinen tulkinta kaikissa sopimusvaltioissa on ihanne, johon on pyrittävä, unionin tuomioistuimen on asianmukaista ottaa huomioon näiden sopimusvaltioiden tuomioistuinten antamat ratkaisut ja käyttää niitä innoituksen lähteenä.

39. Unionin tuomioistuimen ei tietenkään pitäisi noudattaa tällaisia kansallisia ennakkotapauksia varauksettomasti.³¹ Tässä yhteydessä on aina paikallaan tarkastella huolellisesti muissa sopimusvaltioissa annettujen ratkaisujen taustalla olevaa ratio decidendiä ja näiden ratkaisujen käytännön seurauksia.

40. Tältä osin tuomioissa Sidhu ja Tseng aloitettua suuntausta on myös moitittu. Tuomion Tseng antamisajankohtana jotkut katsoivat, että siinä kumottiin huomattava määrä alemmanasteisten tuomioistuinten Yhdysvalloissa antamia päinvastaisia ratkaisuja.³² Lisäksi, kuten DB toteaa, näitä tuomioita arvostellaan edelleen osittain oikeuskirjallisuudessa.³³ Itse asiassa DB, Saksan hallitus ja komissio esittävät – nimenomaisesti tai implisiittisesti –, että jos unionin tuomioistuin käsittelee tätä kysymystä käsiteltävässä asiassa, sen olisi poikettava näistä kansallisista ennakkotapauksista ja omaksuttava sen sijaan suppea näkemys.

41. Nämä erimielisyydet johtuvat kiistatta ensinnäkin siitä, että Montrealin yleissopimuksen yksinomaisuuden laajuus on – teoreettisesta näkökulmasta tarkasteltuna – monitahoinen kysymys. Sovellettavat tulkintasäännöt, sellaisina kuin ne on kodifioitu 23.5.1969 tehdyssä valtiosopimusoikeutta koskevassa Wienin yleissopimuksessa,³⁴ eivät tarjoa yksiselitteistä vastausta. Yhtäältä laaja näkemys, sellaisena kuin se esitettiin tuomioissa Sidhu ja Tseng, perustuu Montrealin yleissopimuksessa käytettyjen käsitteiden perusteltuun ja vilpittömään tulkintaan niiden asiayhteydessä ja yleissopimuksen tavoitteen ja tarkoituksen valossa. Mainitut tuomiot antaneet tuomioistuimet käyttivät myös Montrealin yleissopimuksen valmisteluasiakirjoja tämän tulkinnan vahvistamiseksi. Toisaalta juuri nämä samat osatekijät voivat nähdäkseni perustellusti tukea myös vastakkaista tulkintaa.

²⁹ Ks. erityisesti jäljempänä alaviitteessä 55 mainittu oikeuskirjallisuus.

³⁰ C-589/20, EU:C:2022:47; jäljempänä ratkaisuehdotukseni Austrian Airlines (Lentoliikenteen harjoittajan vastuusta vapauttaminen), 29 kohta. Ks. analogisesti tuomio 6.10.2020, komissio v. Unkari (Korkeakouluopetus) (C-66/18, EU:C:2020:792, 92 kohta). Viittaankin tässä ratkaisuehdotuksessa asiaa koskeviin kansallisiin tuomioistuinratkaisuihin.

³¹ Unionin tuomioistuin on jo tehnyt selväksi, ettei se aio tehdä näin. Ks. erityisesti jäljempänä 58 kohdassa toistetut onnettomuuden käsitteen erilaiset määritelmät.

³² Ks. mm. United States Court of Appeals, Third Circuit, 19.7.1984, Stanley Abramson v. Japan Airlines Co., Ltd, 739 F.2d 130; US District Court, S.D. New York, 24.9.1991, Walker v. Eastern Air Lines, Inc., 775 F.Supp. 111 (jonka mukaan yksinomaisuutta koskeva suppea näkemys vastasi ennen tuomiota Tseng ”tätä asiaa käsitelleiden tuomioistuinten valtaosan yksimielistä näkemystä”) ja United States Court of Appeals, Eleventh Circuit, 25.8.1997, Krys v. Lufthansa German Airlines, 119 F.3d 1515.

³³ Ks. erityisesti em. Giemulla, E., s. 5, 9 kohta ja s. 8, 15 kohta oikeuskirjallisuusviittauksineen; McDonald, M., ”The Montreal Convention and the Preemption of Air Passenger Harm Claims”, *The Irish Jurist*, vol. XLIV, 2010, s. 203–238 ja Bernard, N., ”Taking Air Passenger Rights Seriously: the Case Against the Exclusivity of the Montreal Convention”, *International Community Law Review*, nide 23, nro 4, 2021, s. 313–343.

³⁴ Yhdistyneiden kansakuntien sopimussarja, nide 1155, s. 331 (jäljempänä Wienin yleissopimus). Ks. yleissopimuksen 31 ja 32 artikla.

42. Montrealin yleissopimuksessa ja etenkin sen 29 artiklassa käytettyjen käsitteiden osalta laajan näkemyksen kannattajat viittaavat siihen, ettei yleissopimuksen sanamuoto rajoitu ”onnettomuuksista” aiheutuneeseen loukkaantumiseen vaan siinä viitataan yleisemmin korvauskanteisiin, jotka perustuvat ”matkustajien kuljetuksiin” – ilmaisu, josta olisi pääteltävä, että se koskee kaikkia matkustajan loukkaantumista koskevia vaatimuksia.³⁵ Suppean näkemyksen kannattajat sitä vastoin korostavat, kuten DB unionin tuomioistuimen menettelyssä, ettei 29 artiklan sanamuodossa nimenomaisesti oikeuteta sulkemaan matkustajien vahingoksi pois kansallista korvauskannetta, vaikka kyse ei olisikaan ”onnettomuudesta”. Näin äärimmäinen lopputulos voisi seurata ainoastaan selkeästä ja yksiselitteisestä sanamuodosta,³⁶ ei päätelystä.

43. Montrealin yleissopimuksen tavoite ja tarkoitus ovat yhtä moniselitteisiä. Käsiteltävässä asiassa on kiistatonta, että Montrealin yleissopimuksen otsikon ja johdanto-osan mukaan³⁷ kyseisellä välineellä pyrittiin yhtenäistämään ainoastaan ”eräät” kansainvälistä ilmakuljetusta koskevat ”säännöt” – siinä käsitellään *joitain*, ei kaikkia, ilmakuljetukseen liittyviä kysymyksiä. Siitä, mikä sen tarkoitus tarkasti ottaen on, kun on kyse ilmaliikenteen harjoittajien vastuusta, vallitsee kuitenkin perustavanlaatuisen erimielisyys.

44. Laajan näkemyksen kannattajat väittävät, että ilmaliikenteen harjoittajien vastuu *yleisesti* on kysymys, jota oli tarkoitus käsitellä Montrealin yleissopimuksessa. Niiden mukaan sen III luvussa esitetyt säännöt muodostavat kattavan sääntelyjärjestelmän kansainväliseen ilmakuljetukseen perustuville vaatimuksille. Montrealin yleissopimuksen pääasiallinen tarkoitus on yhtenäistää lainsäädäntöä tältä osin. Kyseisissä säännöissä määritetään olosuhteet – toisin sanoen ainoat olosuhteet – joissa ilmaliikenteen harjoittajien olisi oltava vastuussa matkustajien loukkaantumisesta. Rajoittamalla niiden vaatimusten tyyppiä, joita ilmaliikenteen harjoittajia vastaan voidaan esittää, yleissopimus ja etenkin sen 29 artikla tarjoavat varmuutta ilmaliikenteen harjoittajille. Sillä varmistetaan, että ne voivat määrittää ja laskea etukäteen niille asetetun korvausrasitteen – mikä on olennaista muun muassa vakuutustarkoituksia varten. Tämä yhtenäisyyden ja varmuuden tavoite tehtäisiin tyhjäksi, jos matkustajat voisivat esittää muita vaatimuksia niitä vastaan.³⁸

45. DB:n ja Saksan hallituksen tavoin suppean näkemyksen kannattajat vastaavat tähän, että niiden mukaan Montrealin yleissopimuksella pyrittiin itse asiassa yhtenäistämään ilmaliikenteen harjoittajien vastuuta *ainoastaan* tietyissä tilanteissa, nimittäin ilma-aluksiin liittyvissä onnettomuuksissa. Riski siitä, että ilmaliikenteen harjoittajille syntyy niiden toiminnan rampauttava korvausvastuu lentokoneen maahansyöksyn seurauksena, oli nimittäin yksi huolenaiheista, joka johti Varsovan yleissopimuksen hyväksymiseen vuonna 1929.³⁹ Sen ei ollut tarkoitus suojata ilmaliikenteen harjoittajia korvausvastuulta muissa olosuhteissa. Tämän valossa luettuna Montrealin yleissopimuksen 29 artiklan yksinomainen tarkoitus on estää kantajaa, jos

³⁵ Kyseisen määräyksen kehitys ajan saatossa tukee tätä väitettä. Varsovan yleissopimuksen (silloisen) 24 artiklan alkuperäisessä versiossa määrättiin olennaisin osin, että ”17 artiklan tarkoittamissa tapauksissa” vastuukannetta voidaan ajaa vain tämän sopimuksen määräämin ehdoin ja rajoituksin. Mainitun artiklan sanamuotoa kuitenkin muutettiin myöhemmin eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtäläistytymisestä tehdyn sopimuksen muuttamisesta tehdyllä Montrealin neljännellä pöytäkirjalla. Siinä viittaus ”17 artiklan tarkoittamiin tapauksiin” korvattiin – otaksuttavasti laajemmalla – ilmaisulla ”matkustajien – kuljetuksessa”.

³⁶ Yleissopimuksen laatijat olisivat sen sijaan voineet esimerkiksi määrätä, että ”muita korvauskanteita kuin tässä yleissopimuksessa määrättyjä – ei voida nostaa mistään menetyksestä tai vahingosta, joka on aiheutunut kansainvälisessä ilmakuljetuksessa, sen syntymistavasta riippumatta”. Ks. em. McDonald, M., s. 205 ja 227.

³⁷ Ks. Montrealin yleissopimuksen johdanto-osan viides perustelukappale.

³⁸ Ks. etenkin tuomio Sidhu ja Tseng.

³⁹ Ks. erityisesti em. Bernard, N., s. 313–343.

hän esittää vaatimuksen, joka liittyy objektiivisesti tarkasteltuna ”onnettomuuteen”, kiertämästä siinä asetettuja korvausvastuun edellytyksiä ja rajoituksia vetoamalla kansalliseen lainsäädäntöön. Yleissopimuksen yhtenäinen soveltaminen ei edellyttäisi muuta.⁴⁰

46. Suppean näkemyksen kannattajat korostavat myös Varsovan ja Montrealin yleissopimusten erilaista tarkoitusta. Kuten DB ja komissio toteavat, ensiksi mainittu hyväksyttiin lentoyhtiöiden kehittyvän toiminnan edistämiseksi, kun taas viimeksi mainitun tarkoituksena oli varmistaa kuluttajien etujen suojelu kansainvälisissä ilmakuljetuksissa.⁴¹ Riippumatta siitä, mikä oikea lähestymistapa Varsovan yleissopimuksen nojalla olisi pitänyt olla, laajaa näkemystä yksinomaisuudesta ei voida – ainakaan tästä syystä – siirtää Montrealin yleissopimukseen.⁴² Laajan näkemyksen kannattajat vastaavat tähän, että pelkän kuluttajansuojan lisäksi Montrealin yleissopimuksella oli tarkoitus saavuttaa matkustajien ja ilmaliikenteen harjoittajien etujen ”oikeudenmukainen tasapaino”.⁴³ Tämä tasapaino sisältyy erottamattomasti yleissopimuksen vastuuta koskevaan sääntelyjärjestelmään. Matkustajilla on käytettävissään rajalliset oikeussuojakeinot ilmaliikenteen harjoittajia vastaan. Kun tällaisia oikeussuojakeinoja on käytettävissä, niitä voidaan käyttää helposti ja nopeasti, mikä johtuu suureksi osaksi Montrealin yleissopimuksen vastuuta koskevasta ankarasta sääntelyjärjestelmästä.⁴⁴

47. Molempien yleissopimusten valmisteluasiakirjat eivät vähennä tätä erimielisyyttä, sillä ne ovat myös moniselitteisiä sen osalta, mikä niiden laatijoiden aikomus on ollut yksinomaisuuden suhteen. Varsovan yleissopimuksen valmisteluasiakirjat eivät nimittäin viittaa selkeästi mihinkään valtuuskuntien ehdottomaan aikomukseen tältä osin.⁴⁵ Myöskään Montrealin yleissopimuksen valmisteluasiakirjat eivät ole tältä osin hyödyllisiä. Ainoa suora ja olennainen tätä koskeva lausuma, jonka konferenssi puheenjohtaja esitti, on tulkinnanvarainen.⁴⁶

48. Toiseksi Montrealin yleissopimuksen yksinomaisuuden laajuuteen liittyvä erimielisyys johtuu niistä merkittävistä – ja usein vakavista – käytännön seurauksista, joita laajaan näkemykseen liittyy. Tuomiossa Sidhu matkustajilta, jotka Irakin armeija pidätti kolmeksi viikoksi sen jälkeen, kun heidän koneensa laskeutui Kuwait International Airport -lentoasemalle elokuussa 1990 ensimmäisinä tunteina sen jälkeen, kun Irakin joukot olivat hyökänneet Kuwaitiin, evättiin oikeussuojakeino. Näin tapahtui myös tuomiossa Tseng matkustajalle, jolle lentoyhtiön henkilöstö teki mahdollisesti loukkaavan turvatarkastuksen New Yorkissa sijaitsevalla John F. Kennedy International Airport -lentoasemalla ennen kuin hän nousi lennolle Tel Aviviin. Muissa ratkaisuissa oikeussuojakeino evättiin myös matkustajilta, joiden vammaa lentoyhtiö ei ottanut asianmukaisesti huomioon rikkoen suoraan unionin oikeuteen sisältyviä

⁴⁰ Ks. erityisesti United States Court of Appeals, Third Circuit, 19.7.1984, Stanley Abramson v. Japan Airlines Co., Ltd, 739 F.2d 130 oikeuskäytäntöviittauksineen. Ks. myös em. Giemulla, E., s. 5, 9 kohta ja s. 8, 15 kohta oikeuskirjallisuusviittauksineen.

⁴¹ Ks. Montrealin yleissopimuksen johdanto-osan kolmas perustelukappale.

⁴² Ks. erityisesti em. McDonald, M. ja Bernard, N.

⁴³ Ks. Montrealin yleissopimuksen johdanto-osan viides perustelukappale.

⁴⁴ Ks. etenkin tuomiot Sidhu ja Tseng.

⁴⁵ Minkä Lord Hope hyvin vilpittömästi tunnusti tuomiossa Sidhu seuraavasti: ”[Varsovassa 4.–12.10.1929 pidetyn yksityisilmailua koskevaa lainsäädäntöä käsitelleen toisen kansainvälisen konferenssin (Second International Conference on Private Aeronautical Law) pöytäkirjassa] on kohtia, joissa valtuuskuntien on kirjattu esittäneen näkemyksiä yleissopimuksen tavoitteesta. – – Ne ovat kuitenkin hyvin vähäisiä viitteitä, jotka tulivat esille useita päiviä jatkuneiden seikkaperäisten keskustelujen, joihin monet valtuuskunnat osallistuivat, kuluessa. Niistä ei mielestäni ilmene riittävän selkeää ja johdonmukaista näkemystä – – kyseessä olevasta asiasta – –”

⁴⁶ ”[29] artiklan tarkoituksena oli varmistaa, että tapauksissa, joissa yleissopimusta sovellettaisiin, sen määräyksiä ei ollut mahdollista kiertää nostamalla sopimukseen perustuvaa tai sopimukseen perustumatonta vahingonkorvausta koskeva tai muunlainen – – kanne. Silloin, kun yleissopimusta sovelletaan, sen vastuuta koskevia ehtoja ja rajoja voidaan soveltaa” (ks. Kansainvälisen ilmailuoikeuden konferenssi, seitsemännentoista kokouksen pöytäkirja, s. 3, 10 kohta). Puheenjohtaja ei valitettavasti tarkastellut ”olosuhteita, joissa yleissopimusta sovelletaan”.

vaatimuksia⁴⁷ tai joita ilmaliikenteen harjoittajat väitetysti syrjivät kielletyillä perusteilla, kuten heidän rotunsa perusteella.⁴⁸ Myöskään selkeistä sopimusrikkomuksista, kuten siitä edellä 26 kohdasta mainitusta seikasta, ettei lentoyhtiö tarjonnut etukäteen tilattuja aterioita, ei maksettu korvauksia.⁴⁹ Kaikissa näissä tapauksissa asianomaisille ilmaliikenteen harjoittajille esitettyjen vaatimusten katsottiin nimittäin kuuluvan yksinomaan Varsovan tai Montrealin yleissopimuksen soveltamisalaan, koska ne perustuivat kansainvälisiin ilmakuljetuksiin. Koska kyseessä ei ollut ”ruumiinvamma” eikä ”onnettomuus”, korvausta ei ollut kuitenkaan mahdollista saada asianomaisen yleissopimuksen perusteella. Kantajien ei ollut mahdollista esittää vaatimuksiaan kansallisen oikeuden perusteella.

49. Suppean näkemyksen kannattajat viittaavat näiden lopputulosten epäoikeudenmukaisuuteen. Laaja näkemys merkitsee monissa tapauksissa oikeussuojan epäämistä matkustajilta. Niiden harvojen olettamien lisäksi, joita Montrealin yleissopimuksessa itsessään tarkastellaan, ilmaliikenteen harjoittajia suojataan kaikenlaiselta vastuulta sen lähteestä ja tarkoituksesta riippumatta, myös vastuulta, joka muutoin syntyisi lakisääteisten velvoitteiden laiminlyönnistä ja/tai matkustajien perusoikeuksien loukkaamisesta. Näihin velvoitteisiin ja oikeuksiin ei itse asiassa voida vedota – yksityisesti – niitä vastaan.⁵⁰ Laajan näkemyksen kannattajat väittävät, että nämä lopputulokset ovat vain välttämätön seuraus yhtenäisyydestä ja varmuudesta, joihin Montrealin yleissopimuksella pyrittiin. Vaikka ne toisinaan myöntävät tällaisten lopputulosten epäoikeudenmukaisuuden matkustajien kannalta etenkin syrjintätapauksissa, ne korostavat – eivätkä suinkaan perusteettomasti –, ettei ole tuomioistuinten asia laatia kansainvälistä sopimusta uudelleen, jotta siitä tehdään oikeudenmukaisempi.⁵¹

50. Kaiken kaikkiaan kysymys Montrealin yleissopimuksen yksinomaisuuden laajuudesta vaatii unionin tuomioistuimelta vakavaa pohdintaa. On totta, kuten komissio väittää, että tuomioissaan IATA ja ELFAA⁵² ja Nelson ym.⁵³ unionin tuomioistuin käsitteli jo hieman tätä aihetta ja omaksui tavallaan varovaisen näkemyksen siihen. Kun unionin tuomioistuin kyseisissä tuomioissa katsoi, etteivät Montrealin yleissopimus ja asetus (EY) N:o 261/2004⁵⁴ olleet ristiriidassa keskenään, se kuitenkin enimmäkseen vältti käsittelemästä tätä kysymystä toteamalla, että ensimmäinen väline kattoi ainoastaan yksittäistapauksia koskevat vahingonkorvaukanteet, kun taas toinen väline sisältää velvollisuudet auttaa matkustajia ja vakionuotoiset korvaukset. Näiden kahden tuomion herättämät kielteiset reaktiot, sellaisina kuin niitä esiintyy merkittävässä osassa oikeuskirjallisuutta, korostavat kuitenkin entisestään asiasta käytävän keskustelun arkaluonteisuutta.⁵⁵

⁴⁷ Ks. Supreme Court of the United Kingdom, 5.3.2014, *Stott v. Thomas Cook Tour Operators Limited*, [2014] UKSC 15, joka koski vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä 5.7.2006 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1107/2006 (EUVL 2006, L 204, s. 1).

⁴⁸ Ks. erityisesti United States Court of Appeals, Second Circuit, 22.3.2002, *King v. American Airlines, Inc.*, 284 F.3d 352.

⁴⁹ Ks. erityisesti United States District Court, D. Maryland, 31.1.2007, *Knowlton v. American Airlines, Inc.*, 31 Avi 18,486. Ks. muista esimerkeistä, joissa matkustajilta evättiin oikeussuojakeinot, em. *McDonald, M.*, s. 220–223.

⁵⁰ Ks. erityisesti em. *Giemulla, E.*, s. 5, 9 kohta ja em. *McDonald, M.*

⁵¹ Ks. erityisesti Supreme Court of the United Kingdom, 5.3.2014, *Stott v. Thomas Cook Tour Operators Limited*, [2014] WL 795206, 63–65 kohta.

⁵² Tuomio 10.1.2006 (C-344/04, EU:C:2006:10, 33–48 kohta).

⁵³ Tuomio 23.10.2012 (C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, 41–60 kohta).

⁵⁴ Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettava korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EUVL 2004, L 46, s. 1).

⁵⁵ Ks. erityisesti Wegter, J.J., ”The ECJ Decision of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004: Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention”, *Air & Space Law*, nide 31, nro 2, 2006, s. 133–148; Radošević, S., ”CJEU’s Decision in *Nelson and Others* in Light of the Exclusivity of the Montreal Convention”, *Air & Space Law*, nide 38, nro 2, 2013, s. 95–110 ja Tompkins, G. N., ”Are the Objectives of the 1999 Montreal Convention in Danger of Failure”, *Air & Space Law*, nide 39, nro 3 (2014), s. 203–214.

2. Unionin tuomioistuimen kannanotto ei ole tarpeen käsiteltävässä asiassa

51. Kaiken näiden erimielisyyksien aiheuttaman epämääräisyyden vallitessa yksi asia on kuitenkin selvä: kuten edellä totesin, unionin tuomioistuimen ei ole tarpeen ottaa tyhjentävästi kantaa Montrealin yleissopimuksen yksinomaisuuden laajuuteen käsiteltävässä asiassa.

52. Koska laaja näkemys sisältää suppean näkemyksen, ne ovat nimittäin yhteneviä yhden näkökohdan osalta. Montrealin yleissopimuksen 29 artiklan mukaisesti ainakin ilmaliikenteen harjoittajaa vastaan esitettyä vaatimusta, joka liittyy objektiivisesti kansainvälisellä lennolla aiheutuneeseen, kyseisen yleissopimuksen yleiseen soveltamisalaan kuuluvaan matkustajan kuolemaan tai ruumiinvammaan, joka johtui ilma-aluksessa tapahtuneesta onnettomuudesta, kuten kyseisen yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa määrätään, säännellään siitä riippumatta, mihin vaatimus perustuu, kiistatta yksinomaan kyseisellä välineellä. Tällaisessa tilanteessa on yleisesti hyväksyttyä, ettei kantaja voi kiertää kyseisessä välineessä asetettuja vastuun ehtoja ja rajoja perustamalla vaatimuksensa kansalliseen lainsäädäntöön.⁵⁶ Nämä kaksi näkemystä eroavat toisistaan ainoastaan sellaisten vaatimusten osalta, jotka eivät liity matkustajan kuolemaan tai ruumiinvammaan eivätkä onnettomuuteen: suppean näkemyksen mukaan kantaja voi esittää tällaisen vaatimuksen kansallisen lainsäädännön perusteella; laajan näkemyksen mukaan häneltä evätään kaikki mahdolliset oikeussuojakeinot.⁵⁷

53. Käsiteltävässä asiassa, kuten seuraavassa jaksossa selitän, DB:n Austrian Airlinesia vastaan esittämän kaltainen vaatimus liittyy nähdäkseni objektiivisesti matkustajan ruumiinvammaan, joka on aiheutunut Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitetusta onnettomuudesta. Unionin tuomioistuimen ei siten ole tarpeen valita laajan ja suppean näkemyksen välillä. Riippumatta siitä, kumpi näkemys on oikea, kyseistä vaatimusta säännellään *joka tapauksessa* yksinomaan ja tyhjentävästi Montrealin yleissopimuksella, jonka perusteella se on vanhentunut.⁵⁸

54. Unionin tuomioistuin osoittaisi mielestäni kunnioitettavaa pidättyvyyttä, jos se tyytyisi tältä osin esittämään tämän ilmeisen toteamuksen ja pidättyisi ottamasta lopullisesti kantaa laajempaan kysymykseen, joka koskee Montrealin yleissopimuksen yksinomaisuuden laajuutta. Tulevaisuudessa saattaa tulla tapauksia, joissa unionin tuomioistuimen on tehtävä näin. Sen käsiteltäväksi voi tulla esimerkki matkustajien ilmaliikenteen harjoittajia vastaan esittämistä vaatimuksista, jotka koskevat syrjintää. Jos ja kun tällainen asia tulee vireille unionin tuomioistuimessa, se olisi parasta ratkaista suuressa jaostossa kaikkien edellä esitettyjen näkökohtien huolellisen harkinnan jälkeen.

B DB:lle aiheutuneiden kaltaisten vammojen on katsottava aiheutuneen Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitetusta "onnettomuudesta" (ensimmäinen kysymys)

55. Edellisessä jaksossa olen jo todennut, että DB:n Austrian Airlinesia vastaan esittämän kaltaista vaatimusta säännellään nähdäkseni yksinomaan Montrealin yleissopimuksella, koska se liittyy objektiivisesti kyseisen yleissopimuksen 17 artiklan 1 kohdassa määrättyyn tilanteeseen. Näin

⁵⁶ Toisin sanoen silloin, kun kanneperusteita on samanaikaisesti useita (ks. 26 kohta).

⁵⁷ Vrt. edellä 31 ja 32 kohta.

⁵⁸ Kuten juuri selitin, unionin tuomioistuimen olisi ollut tarpeen ottaa kantaa yksinomaisuuden laajuuteen vain, jos DB:lle aiheutuneiden kaltaisten vammojen *ei* olisi voitu katsoa aiheutuneen "onnettomuudesta". Tästä syystä ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin otti pragmaattisesti tämän kysymyksen esille toissijaisesti.

ollen kantaja ei voi kiertää yleissopimuksessa asetettua kahden vuoden vanhentumisaikaa esittämällä vaatimuksensa kansallisen lainsäädännön nojalla. Selitän seuraavaksi näkemykseni tästä asiasta.

56. Pääasian oikeudenkäynnissä on riidatonta, että DB:n vaatimus liittyy ”ruumiinvammoihin” – nimittäin vakaviin palovammoihin –, joita matkustajalle eli DB:lle aiheutui Montrealin yleissopimuksen yleiseen soveltamisalaan kuuluvalla kansainvälisellä lennolla – kuten edellä 18 kohdassa selitettiin –, ja että tämä tapahtuma (nämä tapahtumat), joka johti (jotka johtivat) näihin vammoihin, tapahtui(vat) ilma-aluksessa. Ainoa riidanalainen kysymys on se, onko näiden vammojen oikeudellisesti katsottava aiheutuneen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettua ”onnettomuudesta”.

57. Tältä osin muistutan, että lennolla, jolla DB kuljetettiin Wieniin, kannu putosi vahingossa tarjoiluvaunusta, jota matkustamomiehistö kuljetti penkkirivien välisellä käytävällä. Kannusta kaatui polttavan kuumaa kahvia, joka aiheutti DB:lle vakavia palovammoja.⁵⁹

58. Kuten ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin huomauttaa, tällainen valitettava tapahtuma on kiistatta Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettu ”onnettomuus”. Näin on riippumatta siitä, sovelletaanko kyseisen käsitteen määritelmää, jonka United States Supreme Court esitti useita vuosia sitten tuomiossaan *Air France v. Saks*⁶⁰ – ”matkustajaan nähden ulkoinen odottamaton tai epätavallinen tapahtuma tai tapaus –, vai uutta määritelmää, jonka unionin tuomioistuin esitti tuomiossa *Niki Luftfahrt* – ”tahaton ja ennakoimaton vahinkoa aiheuttava tapahtuma”.⁶¹ Noustessaan ilma-alukseen kukaan ei tietenkään odota/ennakoi, että hänen päälleen kaatuu lennon aikana kuumaa kahvia sisältävä kannu.⁶²

59. DB ei kiistä tätä toteamusta.⁶³ Toisen asteen tuomioistuimessa ja ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa valittaja kuitenkin esitti vaatimuksensa siten, ettei siinä ole kyse tästä ”onnettomuudesta” vaan pikemminkin siitä, mitä sen jälkeen tapahtui. Sen korvausteorian mukaan, johon DB vetoaa, hänen vaatimuksensa perustuu nimittäin toiseen syyhyn eli väitetysti⁶⁴ riittämättömään ja epäasianmukaiseen ensiapuun, jota matkustamomiehistö antoi hänen vammoilleen,⁶⁵ minkä seurauksena laiminlyötiin huolenpitovelvollisuus, joka ilmaliikenteen harjoittajilla on matkustajiaan kohtaan. Tämä syy on *erillinen* alkuperäisestä ”onnettomuudesta” ja on johtanut *erilliseen* vahinkoon, nimittäin hänen palovammojensa pahenemiseen. Hän vaatii korvausta ainoastaan tästä nimenomaisesta vahingosta.

60. Näin ollen DB:n mukaan hänen vaatimuksensa – sellaisena kuin se esitettiin – koskee yksinomaan ruumiinvammoja, jotka eivät ole aiheutuneet polttavan kuumaa kahvia sisältävän kannun putoamisesta eli onnettomuudesta vaan siitä, miten matkustamomiehistö toimi tämän jälkeen. Kyseistä vaatimusta ei siten säännellä Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleella, ja se voidaan esittää Itävallan lainsäädännön perusteella siinä säädetyillä ehdoilla, jotka koskevat etenkin vanhentumisaikaa.

⁵⁹ Ks. edellä 10 kohta.

⁶⁰ Supreme Court of the United States, 4.3.1985, 470 U.S. 392 (1985) (jäljempänä tuomio *Air France v. Saks*).

⁶¹ 35 kohta.

⁶² Ks. analogisesti tuomio *Niki Luftfahrt*, 14 ja 43 kohta.

⁶³ Ks. edellä 14 kohta.

⁶⁴ Korostan, että pääasian oikeudenkäynnin tässä vaiheessa kyseistä näkökohtaa ei ole todettu. Austrian Airlines nimittäin kiistää sen (ks. alaviite 8), ja ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin esitti, että jos se on merkityksellinen DB:n vaatimuksen ratkaisemisen kannalta, tältä osin tarvitaan lisää näyttöä ja toteamuksia.

⁶⁵ Ks. yksityiskohtaisemmin edellä alaviite 8.

61. Tämä väite huomioon ottaen ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii ensimmäisessä kysymyksessään, olisiko polttavan kuumaa kahvia sisältävän kannun putoamista ja ensiapua, jota matkustamomiehistö antoi sen jälkeen palovammoille, pidettävä erillisinä vammojen syinä vai olisiko niiden katsottava olevan osa yhtä ja samaa Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettua ”onnettomuutta”.

62. Tämä ensimmäinen kysymys olisi mielestäni muotoiltava osittain uudelleen. Pääasian oikeudenkäynnissä, kun sitä tarkastellaan DB:n väitteen valossa, tulee nimittäin hyvin selvästi esille kysymys *syy-yhteydestä*. Se, kuuluuko kantajan vaatimus Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen soveltamisalaan ja säännelläkö sitä yksinomaan kyseisellä välineellä, riippuu pohjimmiltaan siitä, voidaanko ilma-aluksessa tapahtuneen alkuperäisen onnettomuuden – toisin sanoen kannun putoamisen – katsoa ”aiheuttaneen” kyseisessä määräyksessä tarkoitettulla tavalla vammat, joista DB vaatii korvausta, ottaen huomioon, että matkustamomiehistö antoi tässä välissä hänelle ensiapua. Tätä kysymystä olisi käsiteltävä tällä tavalla.⁶⁶ Olisi sitä vastoin epäasianmukaista käsitellä sitä jotenkin epäsuorasti ”onnettomuuden” käsitteen alla pohtimalla, olisiko näitä kahta erillistä tekijää käsiteltävä yhtenä tapahtumana samaa määräystä sovellettaessa.⁶⁷

63. Selitänkin seuraavissa kohdissa, miksi kannun putoamisen eli onnettomuuden on Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kohtaa sovellettaessa katsottava oikeudellisesti ”aiheuttaneen” ruumiinvammat, jotka ovat DB:n vaatimuksen kohteena, riippumatta siitä, että sen jälkeinen ensiavun antaminen on myös voinut myötävaikuttaa näiden vammojen syntymiseen (1).⁶⁸ Lisäksi, koska Austrian Airlines on tuonut unionin tuomioistuimessa esille kysymyksen siitä, voisiko joka tapauksessa tämä jälkimmäinen tapahtuma itsessään myös olla kyseisessä määräyksessä tarkoitettu ”onnettomuus”, tarkastelen sitä täydellisyyden vuoksi lyhyesti (2).

1. Kannun putoamisen eli onnettomuuden on katsottava oikeudellisesti ”aiheuttaneen” ruumiinvammat Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettulla tavalla

64. Tämän lähtökohtana on korostettava, että vaikka Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa ei täsmennetä, missä tilanteissa tietyn onnettomuuden voidaan katsoa ”aiheuttaneen” matkustajan kuoleman tai ruumiinvamman, ja vaikka kyseisessä yleissopimuksessa ei yleisesti ottaen määritellä tätä käsitettä, sitä ei pitäisi tulkita kyseiseen

⁶⁶ Tässä kohden voidaan perustellusti pohtia, miten unionin tuomioistuin voisi SEUT 267 artiklan mukaisen ennakkoratkaisumenettelyn, joka rajoittuu unionin oikeuden tulkintaa koskeviin kysymyksiin, yhteydessä käsitellä kysymystä siitä, olisiko tietyn onnettomuuden katsottava ”aiheuttaneen” tietyn vamman Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettulla tavalla. Mielestäni unionin tuomioistuin *voi tehdä näin*, mutta vain tiettyyn rajaan saakka. Kuten seuraavassa jaksossa selitän, syy-yhteydessä on nimittäin pohjimmiltaan kyse kahdesta kysymyksestä. *Ensimmäinen* on ratkaistava, myötävaikuttiko ”onnettomuus” vamman syntymiseen (ks. 66–68 kohta). Tämä on selvästikin tosiseikkoja koskeva kysymys, joka kansallisen tuomioistuimen on selvitettävä kussakin asiassa. Käsiteltävässä asiassa tämä kysymys on riidaton (ks. 75 kohta). Syy-yhteyden *toinen* näkökohta koskee sitä, liittyykö ”onnettomuus” riittävästi kyseessä olevaan vammaan, jotta se oikeuttaa poliittisesti 17 artiklan 1 kappaleen soveltamisen (ks. 69–74 kohta). Tämä on (unionin) oikeutta koskeva kysymys ja ainoa, josta käsiteltävässä asiassa on kyse (ks. 77 kohta ja sitä seuraavat kohdat). Voitaisiin myös pohtia, *pitäisikö* unionin tuomioistuimen *tehdä näin*. Ratkaisuehdotukseni Austrian Airlines (Lentoliikenteen harjoittajan vastuusta vapauttaminen) 77 kohdassa olen jo esittänyt yksityiskohtaisesti varaukset, jotka liittyvät siihen, että unionin tuomioistuin vastaa ennakkoratkaisumenettelyssä hyvin yksityiskohtaisten ja erityisten tosiseikkojen perusteella laadittuihin kysymyksiin. Koska käsiteltävä asia on ensimmäinen, joka koskee 17 artiklan 1 kappaleessa asetettua syy-yhteyden vaatimusta, ja ottaen huomioon sen havainnollistava luonne tulevien asioiden kannalta on nähdäkseni hyödyllistä ja asianmukaista tehdä näin käsiteltävässä asiassa.

⁶⁷ Osoituksena tämän lähestymistavan keinotekoisuudesta on mielestäni se, että Austrian Airlines ja komissio vastaavat kysymykseen siitä, olisiko kannun putoamista ja sen jälkeistä ensiavun antamista pidettävä yhtenä ”onnettomuutena”, esittämällä luonteeltaan syy-yhteyttä koskevia perusteluita – joihin viitataan tarvittaessa. Jopa Saksan hallitus, joka käsittelee ensimmäkin sitä, voitaisiinko näitä kahta tapahtumaa pitää yhtenä ainoana ”onnettomuutena”, ja toiseksi sitä, voitaisiinko kannun putoamisen katsoa ”aiheuttaneen” DB:n vammat, esittää pohjimmiltaan samat perustelut molemmissa osissa. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin itse tarkastelee itse asiassa tätä kysymystä syy-yhteyden näkökulmasta ennakkoratkaisupyynnössä.

⁶⁸ Yhdyn tältä osin toisen asteen tuomioistuimen pääasian oikeudenkäynnissä esittämään näkemykseen (ks. edellä 13 kohta).

kuljetussopimukseen sovellettavan kansallisen lain perusteella,⁶⁹ kuten DB ja Austrian Airlines väittävät. Itse asiassa, kun otetaan huomioon Montrealin yleissopimuksella tavoiteltava yhtenäisyys,⁷⁰ ja koska yleissopimuksessa ei toisin määrätä,⁷¹ tätä käsitettä olisi sen sijaan tulkittava itsenäisesti Wienin yleissopimuksessa vahvistettujen tulkintasääntöjen valossa.⁷² Itsenäisyyden kansalliseen lainsäädäntöön nähden ei kuitenkaan pitäisi tarkoittaa sen täydellistä sivuuttamista. Kun kyse on syy-yhteyden kaltaisesta vahingonkorvausoikeuden peruskäsitteestä – jonka yksityiskohtia voidaan tuskin – älyllisen rehellisyyden nimissä – päätellä pelkästään tämän käsitteen ”tavanomaisesta merkityksestä”, ”asiayhteydestä”, jossa sitä käytetään, ja Montrealin yleissopimuksen ”tavoitteesta ja tarkoituksesta”, vaikutteita tähän on otettava myös sopimuspuolten lainsäädännölle yhteisistä yleisistä periaatteista.⁷³

65. Näiden tulkintasääntöjen mukaisesti ja näiden periaatteiden valossa katson – kuten kaikki unionin tuomioistuimessa väliintulijoina olevat –, että sen määrittämiseksi tapauskohtaisesti, voidaanko asianomaisen ”onnettomuuden” katsoa ”aiheuttaneen” vaatimuksen kohteena olevan matkustajan vamman, olisi sovellettava peräkkäin *kahta toisiaan täydentävää kriteeriä*.

66. Kuten Austrian Airlines, Saksan hallitus ja komissio väittävät, ensimmäinen kriteeri perustuu suoraan 17 artiklan 1 kappaleessa käytetyn aiheuttaa-verbin tavanomaiseen merkitykseen, nimittäin ”saada jotakin aikaan”. Tämä kriteeri *koskee tosiseikkoja*. Se vastaa sitä, mikä sopimuspuolten lainsäädännössä tunnetaan ”sine qua non”- tai ”ilman sitä” -syy-yhteytenä (”but for”) tai edellytysten vastaavuutta koskevana teoriana. Tämän kriteerin mukaan minkä tahansa menettelyn tai tapahtuman, joka itse asiassa muodostaa välttämättömän edellytyksen tietylle vammalle – toisin sanoen vammaa ei olisi syntynyt ilman sitä –, katsotaan aiheuttaneen vamman. Koska mikä tahansa vamma on seurausta useista tekijöistä, joista jokainen myötävaikuttaa sen syntymiseen,⁷⁴ ”ilman sitä” -kriteerissä vammalla katsotaan olevan *yhden* sijasta *useita* syitä. Kaikkia näitä tekijöitä pidetään nimittäin vamman tosiasiallisina syinä – tai ”lenkkeinä” siihen johtaneessa ”syyketjussa”.⁷⁵

67. Siten Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kohtaa sovellettaessa ensimmäinen kriteeri täyttyy, kun asianomainen ”onnettomuus” on tosiasiasa vaatimuksen kohteena olevan matkustajalle aiheutuneen vamman välttämätön edellytys – toisin sanoen ilman tätä tapahtumaa vammaa ei olisi syntynyt. Se tarkoittaa myös, että riittää, että ”onnettomuus” on *yksi* tekijöistä,

⁶⁹ Käsiteltävässä asiassa se olisi Itävallan laki sopimusvelvoitteisiin sovellettavasta laista 17.6.2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 593/2008 (Rooma I) (EUVL 2008, L 177, s. 6) 5 artiklan 2 kohdan nojalla.

⁷⁰ Ilmaliikenteen harjoittajan vastuun ehdot, ainakin tapauksissa, joissa on kyse onnettomuuksista, kuuluvat varmasti kansainvälistä ilmakuljetusta koskeviin sääntöihin, joita Montrealin yleissopimukselle pyrittiin yhtenäistämään (ks. edellä 44 ja 45 kohta). Jos yhtä näistä ehdoista arvioitaisiin lex contractus perusteella, tämä heikentäisi yhtenäisyyden tavoitetta, sillä vahingonkorvausvastuu voisi siinä tapauksessa vaihdella sen mukaan, missä tuomioistuimessa vaatimus esitetään – koska sopimuspuolten erilaisissa lainvalintasäännöissä voidaan määrittää eri lex contractus –, ja viime kädessä tämän lain sisällön mukaan.

⁷¹ Montrealin yleissopimuksessa jätetään tietyt kysymykset nimenomaisesti – ks. etenkin 33 artiklan 4 kohta – tai epäsuorasti – ks. 29 artiklan ensimmäisen virkkeen toiseksi viimeinen lause (”tämän kuitenkin vaikuttamatta siihen”) – kansallisen lainsäädännön alaan. Siinä ei tehdä näin, kun kyse on sen 17 artiklan 1 kohtaan sisältyvästä syy-yhteyttä koskevasta vaatimuksesta.

⁷² Ks. analogisesti tuomio 20.10.2022, Laudamotion (C-111/21, EU:C:2022:808, 21 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

⁷³ Ks. ratkaisuehdotukseni Austrian Airlines (Lentoliikenteen harjoittajan vastuusta vapauttaminen), 72 kohta.

⁷⁴ Tyypillinen esimerkki olisi pyöräilijän törmäminen jalankulkijaan. Siihen johtaneita syitä olivat pyörän nopeus, vika sen jarruissa, jalankulkijan tarkkaamattomuus ja niin edelleen.

⁷⁵ Ks. erityisesti Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja Yhdistyneen kuningaskunnan lainsäädäntöjen vertailevasta analyysistä Von Bar, C. ym. (toim.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference (DCFR): prepared by the Study Group on a European Civil Code and the Research Group on EC Private Law (Acquis Group)*, Sellier, European Law Publishers, Munich, 2008, vol. IV, book VI (”Non contractual liability arising out of damage caused to another”), Chapter 4: Causation, s. 3566-3608.

jotka myötävaikuttivat kyseisen vamman syntymiseen – ”lenkki” siihen johtaneessa ”syyketjussa”. Kuten ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin huomautti, etenkin United States Supreme Court on nimenomaisesti puoltanut tätä lähestymistapaa tuomiossaan *Air France v. Saks.*⁷⁶

68. Tämä ensimmäinen kriteeri on nähdäkseen sekä kuluttajansuojaa koskevan tavoitteen⁷⁷ että Montrealin yleissopimuksen yhtenäisyystavoitteen mukainen. Tarkastelkaamme tältä osin hypoteettista esimerkkiä matkustajan ruumiinvammasta, joka on seurausta – ainakin – kahden tekijän yhdistelmästä, nimittäin i) kyseisen matkustajan aikaisemmasta terveydentilasta, jonka vuoksi hän oli altis sydänkohtauksille, ja ii) ilma-aluksen onnettomuutena pidettävän pakkolaskun aiheuttamasta voimakkaasta stressistä, joka laukaisi sydänkohtauksen. Tässä skenaariossa yhtäältä edellä kuvattu ensimmäinen kriteeri myötävaikuttaa siihen, että uhri voi saada vahingonkorvausta helposti⁷⁸ Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen perusteella, sillä pelkästään se seikka, että ”onnettomuus” on yksi ”lenkki” matkustajan kuolemaan tai vammaan johtaneessa ”syyketjussa”, on riittävä. Jos sitä vastoin ”onnettomuuden” oli oltava ”ainoa/riittävä syy” tai jopa ”pääasiallinen syy” matkustajan vammaan, tämä olisi merkittävä este hänen vaatimukselleen. Ensimmäinen vaihtoehtoinen kriteeri voisi sulkea oikeussuojakeinon kokonaan pois annetussa esimerkissä.⁷⁹ Toinen taas johtaisi epävarmuuteen. Valinta edellä esitettyjen kahden tekijän välillä olisi nimittäin kiistanalainen ja aiheuttaisi näin todennäköistä varsin kiivasta keskustelua riidan osapuolten välillä, ja tuomioistuimen lopulta tekemä ratkaisu olisi jossain määrin sattumanvarainen.⁸⁰ Toisaalta myös ”ilman sitä” -kriteeri myötävaikuttaa Montrealin yleissopimuksen yhtenäiseen soveltamiseen. Se, säännelläänkö vaatimusta sen 17 artiklan 1 kappaleella, riippuu nimittäin jonkinlaisesta objektiivisesta suhteesta matkustajan vamman ja ”onnettomuuden” välillä eikä siitä, miten kantaja on vedonnut vamman syyhyn tai miten ilmaliikenteen harjoittaja on puolustautunut sitä vastaan – seikka, johon palaan myöhemmin.

69. Kuten kaikki asianosaiset ja väliintulijat yksimielisesti korostivat unionin tuomioistuimessa, Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kohtaa sovellettaessa edellä tarkasteltua ”ilman sitä” -kriteeriä ei kuitenkaan voida soveltaa rajattomasti. Muutoin kyseisen määräyksen soveltamisala ja viime kädessä ilmaliikenteen harjoittajan vahingonkorvausvastuu olisi liian laaja.

70. Tarkastelkaamme tältä osin seuraavaa hypoteettista skenaariota: ilma-aluksen, joka kuljettaa kansallista jalkapallojoukkuetta maailmanmestaruuskisoihin, yhteen moottoreista tulee vika ja alus tekee pakkolaskun. Pelaajat eivät vahingoitu pakkolaskussa, mutta ovat ymmärrettävästi järkyttyneitä. Tämän ”onnettomuuden” aiheuttama trauma vahvistuu viikon kuluessa, kunnes pelin aikana yhden pelaajan huomio herpaantuu, hän menettää pallon ja tasapainonsa ja kaatuu ja nyrjäyttää nilkkansa – vamma, josta voi aiheutua merkittäviä vahinkoja, kun otetaan huomioon kielteinen vaikutus, joka sillä varmasti olisi kyseisen pelaajan kykyyn osallistua jatkossakin kyseiseen urheilutapahtumaan.

⁷⁶ ”Mikä tahansa vamma on syyketjun tulos, ja edellytämme vain, että matkustaja pystyy osoittamaan, että jokin ketjun lenkeistä oli [17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettu ’onnettomuus’].”

⁷⁷ Ks. Montrealin yleissopimuksen johdanto-osan kolmas perustelukappale.

⁷⁸ Saattaa kuitenkin olla tilanteita, joissa voisi olla vaikea määrittää, että ”ilman” tiettyä ”onnettomuutta” kyseessä olevaa vammaa ei olisi syntynyt. Ks. tästä aiheesta erityisesti Defossez, D., ”Contaminated Air: Is the ’But For’ Test Saving Air Carriers?”, *Air & Space Law*, nide 44, nro 2, 2019, s. 185–202.

⁷⁹ Koska suunnittelematon laskeutuminen ei erikseen tarkasteltuna olisi aiheuttanut matkustajan sydänkohtausta ja ruumiinvammaa, vaan siihen vaikutti myös matkustajan aikaisempi terveydentila.

⁸⁰ Ks. vastaavasti Supreme Court of the United States, 24.2.2004, *Olympic Airways v. Husain*, 124 S.Ct. 1221.

71. Voi olla, että ”ilman” alkuperäistä ”onnettomuutta” pelaajalle ei olisi aiheutunut kyseistä ruumiinvammaa. Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen määräystä laajennettaisiin kuitenkin kohtuuttomasti, jos katsottaisiin, että mainitun kaltaista vammaa, joka liittyy vain hyvin etäisesti ”onnettomuuteen”, säännellään kyseisellä määräyksellä. Lisäksi, jos ilmaliikenteen harjoittajat olisivat kyseisen määräyksen nojalla korvausvastuussa ilma-aluksessaan tapahtuneen onnettomuuden näin kaukaisista seurauksista, niille asetettaisiin hyvin raskas korvaustaakka, jota olisi vaikea määrittää ja laskea. Näin ei säilytetäisi matkustajien ja ilmaliikenteen harjoittajien ”oikeudenmukaista etujen tasapainoa”, mihin Montrealin yleissopimuksen laatijat pyrkivät.⁸¹ Analogisesti sopimuspuolten lainsäädännössä, kuten DB huomautti, tunnustetaan yleisesti, että ”ilman sitä” -kriteeri ei riitä pitämään korvausvastuuta kohtuuden rajoissa.⁸²

72. Tästä syystä jokaisessa tapauksessa olisi sovellettava toista kriteeriä. Tämä kriteeri on *oikeudellinen*, joten siihen liittyy poliittinen valinta. On määritettävä, onko ”onnettomuuden” ja matkustajalle aiheutuneen vamman välinen syy-yhteys – pelkän ”ilman sitä” -kriteerin täyttymisen lisäksi – riittävän merkittävä, joten Montrealin yleissopimuksen tavoitteen ja tarkoituksen valossa vaikuttaa oikeutetulta ja perustellulta soveltaa 17 artiklan 1 kohtaa ja pitää ilmaliikenteen harjoittajaa korvausvastuussa kyseisen määräyksen nojalla. Tämä kriteeri vastaa sitä, mistä käytetään mannereurooppalaisen oikeusjärjestelmän maissa nimitystä ”riittävä syy” (adequate cause) ja common law -maissa ”riittävän läheinen syy” (proximate cause).

73. Yleisesti ottaen sopimusvaltioiden lainsäädännössä⁸³ kaikkien niiden tekijöiden joukossa, jotka myötävaikuttivat tietyn vamman syntymiseen, tiettyä menettelyä tai tapahtumaa pidetään⁸⁴ ”riittävänä” tai ”läheisenä”⁸⁵ ja siten kyseisen vamman kannekelpoisena syytä, jos vamma on luonnollinen seuraus ensiksi mainitusta. Perinteisesti tämän kriteerin alla myös todennetaan, oliko kyseessä oleva vamma ennakoitavissa oleva seuraus kyseisestä menettelystä tai tapahtumasta – toisin sanoen, olisiko jälkikäteen tarkasteltuna hypoteettinen sivullinen voinut kaikki olosuhteet ja aikaisemmat kokemukset huomioon ottaen perustellusti ennakoida, että siitä aiheutuisi tällainen vamma. Toinen tähän läheisesti liittyvä alakriteeri, jonka Saksan hallitus mainitsi, koostuu sen tarkistamisesta, voidaanko vammaa pitää kyseiseen menettelyyn tai tapahtumaan erottamattomasti liittyvän riskin toteutumisenä.⁸⁶ Kumpikaan alakriteeri ei täyty, kun vaikuttaa epätodennäköiseltä, että asianomainen menettely tai tapahtuma olisi johtanut kyseisen vamman syntymiseen ja että se syntyi ainoastaan erityisen epätyypillisen tai hyvin poikkeuksellisen tapahtumaketjun vuoksi. Tätä oikeudellista kriteeriä ei pitäisi soveltaa abstraktisti vaan pitäen mielessä sen selkeä ja järkevä poliittinen tarkoitus: vaikka ihmisten pitäisi yleisesti ottaen olla vastuussa vahinkoa aiheuttavista toimistaan, vahingonkorvausvastuu ei voi perustellusti ulottua näiden toimien kaukaisiin seurauksiin.

⁸¹ Ks. vastaavasti tuomio Niki Luftfahrt, 40 kohta.

⁸² Ks. erityisesti em. Von Bar, C. ym. (toim.), s. 3570, ja jäsenvaltioiden tätä koskevan lainsäädännön vertailevasta analyysistä s. 3574–3585.

⁸³ Ks. erityisesti jäsenvaltioiden tätä koskevan lainsäädännön vertailevasta analyysistä em. Von Bar, C. ym. (toim.), s. 3574–3585.

⁸⁴ Vammaan voi olla enemmän kuin yksi ”riittävä” tai ”läheisin” syy.

⁸⁵ Käsiteltävässä asiassa ”riittävä” ja ”läheistä” käytetään toistensa synonyymeina jättäen huomiotta kaikki niiden erilaiset vivahteet kansallisissa lainsäädännöissä.

⁸⁶ Ks. Yhdysvaltojen lainsäädännön osalta Restatement (Third) of Torts: liability for physical harm (Basic Principles), ”Scope of liability – Proximate cause”, 29 kohta. Tarkastellaanpa esimerkkiä opiskelijasta, joka lähti yliopistolta myöhässä, koska hänen opetuksensa päättyi aikataulusta myöhässä, jäi auton alle ylittäessään katua ja kuoli. Auton ajamiseen itsessään liittyy onnettomuusriski, toisin kuin ajankohtaan, jona opetus päättyi. Ensimmäinen tekijä on vamman ”riittävä”/”läheinen” syy; toinen tekijä, vaikka onkin saman (tosiasiallisen syyn) välttämätön edellytys, ei sitä ole.

74. Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen yhteydessä, kuten kaikki asianosaiset ja väliintulijat yksimielisesti esittivät,⁸⁷ se tarkoittaa sitä, että kyseisen määräyksen soveltamisala ja sen mukainen ilmaliikenteen harjoittajan korvausvastuu rajoittuvat vammoihin, jotka ovat asianomaisen ”onnettomuuden” ennakoitavissa olevia seurauksia – tai toisin ilmaistuna vammoihin, joissa kyseiseen tapahtumaan erottamattomasti liittyvä riski toteutuu. Niiden olisi katsottava oikeudellisesti ”aiheutuneen” kyseisestä ”onnettomuudesta” mainitussa määräyksessä tarkoitettulla tavalla. Tämä ei sitä vastoin päde vammoihin, jotka jälkikäteen tarkasteltuina vaikuttavat olevan ”onnettomuuden” epätodennäköisiä seurauksia ja jotka aiheutuivat siitä ainoastaan erityisen epätyypillisen tai hyvin poikkeuksellisen tapahtumaketjun vuoksi. Tässäkin etenkin Yhdysvaltojen tuomioistuimet noudattavat tätä lähestymistapaa. Ne katsovat, että täyttääkseen 17 artiklan 1 kohtaan sisältyvän syy-yhteyden vaatimuksen kantajan on näytettävä toteen paitsi se, että ”onnettomuus” on osa vammaan johtanutta ”syyketjua”, myös se, että ensiksi mainittu on ”välittömästi” aiheuttanut viimeksi mainitun.⁸⁸

75. Pääasian oikeudenkäynnissä on riidatonta, että edellä kuvattu ensimmäinen kriteeri täyttyy. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on jo todennut sen. Tosiseikkojen näkökulmasta tarkasteltuna ”ilman” onnettomuutena pidettävää kahvikannun putoamista DB:lle ei tietenkään olisi aiheutunut vammoja, joista hän hakee korvausta – ja asia on näin, vaikka hyväksyttäisiin DB:n perustelu, jonka mukaan hänelle alun perin aiheutuneet palovammat olisi tältä osin erotettava niiden myöhemmästä ”pahenemisesta”.⁸⁹ Kuten ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin ja kaikki väliintulijat totesivat, jos yhtälöstä poistetaan kahvikannun putoaminen, kahvi ei olisi polttanut DB:tä eivätkä hänen tuolloin olemattomat palovammat olisivat tietenkään voineet ”pahentua” myöhemmin.

76. Matkustamomiehistön väitettyä epäonnistumista asianmukaisen ensiavun antamisessa voitaisiin – jos se näytetään toteen – pitää toisena ”lenkkinä” niin sanottuun pahenemiseen johtaneessa ”syyketjussa”. Jos oletetaan, että i) matkustamomiehistön oli oikeudellisesti reagoitava DB:n palovammoihin tietyllä tavalla matkustajia koskevan huolenpitovelvollisuuden⁹⁰ ja/tai toimialan vaatimusten⁹¹ vuoksi, että ii) se ei toiminut näin ja että iii) jos tällaista laiminlyöntiä ei olisi tapahtunut, se olisi voinut lievittää DB:n palovammoja, voitaisiin otaksuttavasti katsoa, että ”ilman” tätä laiminlyöntiä näitä vammoja ei olisi syntynyt lopullisessa muodossaan – ne eivät olisi

⁸⁷ Ks. samasta näkemyksestä myös em. Giemulla, E., s. 19, 45 kohta.

⁸⁸ Ks. mm. United States District Court, S.D., New York, 6.9.2007, Zarlin v. Air France, 2007 WL 2585061 oikeuskäytäntöviittauksineen.

⁸⁹ Ks. edellä 59 kohta. Vaikka ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin ilmeisesti hyväksyy DB:n perustelujen tämän näkökohdan – sillä se on ensimmäisen kysymyksen lähtökohdانا –, minulle se tuottaa vaikeuksia. Siinä, minkä DB esitti kahtena erillisenä vammana, on nimittäin itse asiassa kyse yhdestä ja samasta vammasta: hänelle syntyneistä palovammoista. Matkustamomiehistön väitetty epäonnistuminen ensiavun antamisessa ei johtanut ”erillisiin” vammoihin sanan varsinaisessa merkityksessä – näin olisi tapahtunut esimerkiksi silloin, jos matkustamomiehistön jäsen olisi DB:n palovammoja hoitaessaan astunut hänen jalalleen, jolloin häneltä olisi murtunut varvas. Matkustamomiehistön toiminta ei myöskään ”pahentanut” palovammoja siinä mielessä, että se olisi ”tehnyt ne vakavammiksi kuin ne olivat”. Kuten jäljempänä 76 kohdassa selitän, tässä on nimittäin kyse siitä, laiminlöikö matkustamomiehistö tuottamuksellisesti hänen palovammojensa lievittämisen, toisin sanoen niiden tekemisen *vähemmän vakaviksi* kuin ne aluksi olivat tai paremmiksi kuin ne olisivat olleet kehittyessään luontaisesti. Kuten edellä vihjattiin, vaikka ensiavun antaminen olisi johtanut aidosti erillisen vamman syntymiseen, tässä ratkaisuehdotuksessa esitetty päättely olisi mutatis mutandis siitä huolimatta pätevä.

⁹⁰ Useilla lainkäyttöalueilla tunnustetaan, että ilmaliikenteen harjoittajilla on huolenpitovelvollisuus matkustajiin nähden. Itävallan oikeuden, jota sovelletaan kyseessä olevaan kuljetussopimukseen (ks. alaviite 69), mukaan ilmakuljetussopimuksen tekeminen synnyttää lentoliikenteen harjoittajalle liitännäisen velvoitteen varmistaa matkustajien turvallisuus (ks. ratkaisuehdotukseni Austrian Airlines (Lentoliikenteen harjoittajan vastuusta vapauttaminen), alaviite 5).

⁹¹ Euroopan unionissa toimialan vaatimukset sisältyvät teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla 16.12.1991 annettuun neuvoston asetukseen (ETY) N:o 3922/91 (EYVL 1991, L 373, s. 4), sellaisena kuin se on muutettuna 12.12.2006 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1899/2006 (EUVL 2006, L 377, s. 1), liite III. Ks. erityisesti OPS 1.745 (lentokoneessa on oltava ensiapupakkauksia, jotka ovat helposti saatavissa käyttöön); OPS 1.755 (lentokoneessa on oltava hätälääkintäpakkaus); OPS 1.760 (lentokoneessa on oltava ensiapuhappea); OPS 1.1005 ja OPS 1.1010 (matkustamomiehistön perus- ja jatkokoulutus, joka koskee etenkin ensiapupakkausten, ensiapuhapen ja hätälääkintäpakkausten sisältöä ja käyttöä).

”pahentuneet” DB:n väittämässä mielessä. Tämä näkökohta on kuitenkin merkityksetön. Kuten edellä 67 kohdassa todettiin, ensimmäisen kriteerin täyttymiseen riittää, että ”onnettomuus” on *yksi tekijöistä*, jotka myötävaikuttivat kyseisen vamman syntymiseen: sen ei tarvitse olla ainoa syy.

77. Toinen kriteeri täyttyy myös selvästi käsiteltävässä asiassa, vaikka DB on pyrkinyt vakuuttamaan unionin tuomioistuimen siitä, ettei näin ole. Valittaja väittää lähinnä, että kahvikannun onnettomuutena pidettävän putoamisen ei voida katsoa aiheuttaneen ”riittävästi” tai ”välittömästi” väitetyjä vammoja – hänen palovammojensa ”pahenemista” –, koska ne eivät olleet tämän ”onnettomuuden” ennakoitavissa olevia seurauksia. DB:n mukaan tämä ”paheneminen” tapahtui ainoastaan epätyypillisen tapahtumaketjun vuoksi. Sen jälkeen, kun henkilö on saanut palovammoja ilma-aluksessa, hänelle nimittäin annetaan tyyppillisesti riittävää ja asianmukaista ensiapua, joka estää hänen vammojensa pahenemisen. Se, ettei matkustamomiehistö poikkeuksellisesti tehnyt näin nyt tarkasteltavassa tapauksessa, muodostaa hänen mukaansa ”muut syrjäyttävän syy”, joka rikkoo alkuperäiseen ”onnettomuuteen” johtavan ”ketjun”.

78. Tämä väite ei kuitenkaan kestä lähempää tarkastelua. Ensinnäkin on jälleen niin, että vaikka DB:n alkuperäiset palovammat olisi erotettava niiden ”pahenemisesta”, viimeksi mainittu olisi selkeästi palamisen ennakoitavissa oleva seuraus, koska se olisi seurannut – tai tässä tapauksessa on mahdollisesti seurannut – vammojen luontaisesta kehityksestä. Toisin sanoen, kuten Saksan hallitus toteaa, palovammojen ”pahenemisen” riski liittyi jo erottamattomasti kannun onnettomuutena pidettävään putoamiseen. Matkustamomiehistön antaman ensiavun tarkoituksena oli juuri estää tämän riskin toteutuminen. DB:n vammojen – vaikka ne voitaisiinkin erottaa tai olisikin erotettava toisistaan – ja asianomaisen ”onnettomuuden” välillä on siten selkeä ja läheinen ”syy-seuraussuhde”.

79. Tältä osin tarkastelkaamme skenaariota, joka ei liity matkustajien kuljettamiseen mutta joka on mielestäni hyvin havainnollinen. Henkilö pudottaa huolimattomuuttaan palavan kynttilän naapurinsa talossa olevalle verholle. Syttyy tulipalo. Paikalle kutsutuilla palomiehillä ei ole huolimattomuuden seurauksena tarvittavia välineitä, eivätkä he pysty torjumaan tulta asianmukaisesti. Tämän seurauksena talo palaa kokonaan. DB:n päättelyn mukaisesti tätä pidettäisiin kynttilän pudottamisen epätodennäköisenä seurauksena, koska jos palomiehet olisivat noudattaneet huolellisuusvelvoitettaan ja pystyneet sammuttamaan palon, talolle olisi aiheutunut vähemmän vahinkoja. Tämän logiikan virheellisyys on ilmeinen. Oli selvästikin ennakoitavissa, että kynttilän pudottaminen verholle voisi lopulta johtaa talon palamiseen. Toisin ilmaistuna, tämä lopputulos ”sisältyi” selvästi tähän toimintaan erottamattomasti liittyvään ”riskiin”.

80. Toiseksi, toisin kuin DB väittää, käsiteltävässä asiassa on niin, että vaikka matkustamomiehistön reagointia kannun putoamiseen, jos sen osoitetaan olleen puutteellista, voidaan – kuten olen jo todennut – pitää toisena syynä hänen vammojensa ”pahenemiseen”, se ei kuitenkaan voisi ”katkaista ketjua”, joka johtaa takaisin alussa tapahtuneeseen ”onnettomuuteen”. Kuten edellä 73 ja 74 kohdasta ilmenee, näin olisi vain siinä tapauksessa, että matkustamomiehistön menettely olisi ollut *erityisen* epätyypillistä tai *hyvin* poikkeuksellista siinä määrin, että hypoteettinen sivullinen pitäisi tätä menettelyä – ja myöhemmin aiheutuneita

vammoja – jälkikäteen tarkasteltuna *epätodennäköisenä*.⁹² Vain siinä tapauksessa olisi menettelyllisesti kohtuutonta katsoa näiden vammojen aiheutuneen kyseisestä ”onnettomuudesta”. Tämä on korkea rima, joka ei yksinkertaisesti ylity pääasian oikeudenkäynnissä kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa.

81. Kuten Austrian Airlines, Saksan hallitus ja komissio osuvasti huomauttavat, se seikka, että matkustamomiehistön jäsen, joka on saattanut saada ainoastaan vähäistä lääkintäkoulutusta ja jolla on muita velvollisuuksia ja matkustajia huolehdittavana, ei anna ”onnettomuuden” mahdollisesti stressaavassa jälkitilanteessa vaadittavaa lääkinnällistä hoitoa ja huomiota vammautuneelle matkustajalle, voisi nimittäin tuskin vaikuttaa tällaisesta sivullisesta jälkikäteen tarkasteltuna epätodennäköiseltä.⁹³ Se ei ole niin ”epätodennäköistä” tai ”poikkeuksellista”. Näin saattaa todennäköisesti tapahtua, sillä kokemuksen valossa ihmiset tekevät virheitä tällaisissa olosuhteissa. Samoin huolimattomuudesta johtuvaa ensiapupakkauksen täyttämättä jättämistä ennen lentoa voitaisiin tuskin myöskään pitää sellaisena.⁹⁴

82. Samantapainen esimerkki olisi se, jossa toisen henkilön huolimattomasti kuljettama auto osuu henkilöön, minkä seurauksena häneltä murtuu käsi ja hän joutuu leikkaukseen. Leikkauksen aikana kirurgi ei toimi riittävän huolellisesti ja tarkkaavaisesti eikä pysty lieventämään vammaa tai pahentaa sitä taikka jopa aiheuttaa toisen vamman. Sopimusvaltioiden lainsäädännössä tällaiset lääketieteelliset virheet eivät yleensä ”katkaise” kuljettajan alkuperäiseen huolimattomuuteen johtavaa ”ketjua”, sillä ne eivät ole erityisen epätodennäköisiä tai hyvin poikkeuksellisia siinä määrin, että ne vaikuttaisivat jälkikäteen tarkasteltuina epätodennäköisiltä, koska niitä valitettavasti tapahtuu.⁹⁵

83. Tämä Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kohtaan sisältyvän syy-yhteyttä koskevan vaatimuksen tulkinta pääasian oikeudenkäynnissä kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa on nähdäkseni täysin linjassa kyseisen yleissopimuksen *järjestelmän, tavoitteen ja tarkoituksen* kanssa.

⁹² Analogisesti sopimuspuolten kansallisessa lainsäädännössä, kun vastaajan alkuperäisten virheellisten toimien ja vahingonkärsijälle lopulta aiheutuneen vamman välille sijoittuu kolmannen osapuolen menettely, tätä menettelyä pidetään ”muut syrjäyttävänä syynä” vain, jos tämä menettely olisi jälkikäteen tarkasteltuna vaikuttanut *ennakoimattomalta tai epätodennäköiseltä*. Ellei näin ole, se ei katkaise vastaajan toimiin johtavaa ”syyketjua”. Klassinen esimerkki tästä on henkilö, joka on huolimattomasti jättänyt koulun pihalle ladatun aseensa, jonka lapsi myöhemmin löytää ja laukaisee kaveriaan kohti. Tällaisessa tilanteessa lapsen menettely ei katkaise aseensa pihalle jättäneen henkilön huolimattomuuteen johtavaa ”syyketjua”. Jos ase nimittäin jätetään koulun pihalle, voitaisiin yksinkertaisesti kohtuudella ennakoita, että lapsi löytää sen ja käyttää sitä. Ks. erityisesti em. Von Bar, C. ym. (toim.), s. 3571 ja 3572 sekä 3578–3581.

⁹³ Mahdollisen sekaannuksen välttämiseksi haluan korostaa, että kysymys siitä, oliko matkustamomiehistön väitetty asianmukaisen ensiavun antamisen laiminlyönti ”ennakoitavissa”, jotta voidaan määrittää, voitaisiinko DB:n vammojen katsoa ”aiheutuneen” riittävästi onnettomuutena pidettävästä kahvikannun putoamisesta, on käytännössä eri kuin kysymys siitä, voisiko tämä laiminlyönti itsessään muodostaa ”onnettomuuden” – toisin sanoen unionin tuomioistuimen tästä käsitteestä esittämän määritelmän (ks. 58 kohta) mukaisesti ”ennakoimattoman” tapahtuman (ks. tämän ratkaisuehdotuksen B.2 jakso). Kuvitellaanpa, että matkustamomiehistön jäsen tarjoilee matkustajalle kupillisen kuumaa kahvia. Kuppi liukuu matkustajan istuimen tarjottimelta aiheuttaen palovammoja. Yhtäältä tämä on ”ennakoitavissa oleva” tapahtumien kulku syy-yhteyden kannalta. Järkevä tarkkailija olisi voinut odottaa näin käyvän. Kuumien juomien tarjoiluun liittyy erottamattomasti palovammariski. Kupin putoaminen tarjottimelta, jos otetaan huomioon tavanomaiset olosuhteet, kuten ilma-aluksen liikkuminen, voi uskottavasti tapahtua, ja näin myös tapahtuu. Tästä syystä kahvikupilliset tarjoillaan usein kannellisissa kupissa. Toisaalta kupin putoamista, kun se tosiasiallisesti tapahtuu, voidaan silti pitää ”ennakoimattomana tapahtumana” ja siten ”onnettomuutena”, koska vammautunut matkustaja (ellei hän ole kaikkietäjä) ei tiennyt, ennen kuin se tapahtui, että näin tapahtuisi asianomaisella hetkellä. Yhteenvetona voidaan todeta, että monet ”onnettomuudet”, vaikka ovatkin ”ennakoimattomia”, olivat ”ennakoitavissa”.

⁹⁴ Sitä vastoin, kuten Saksan hallitus vihjaa huomautuksissaan, jos kahvikannun putoamisen jälkeen matkustamomiehistön jäsen, joka hoiti DB:n vammoja, olisi jostain selittämättömästä syystä raivostunut ja tahallisesti lyönyt matkustajaa, tämä menettely olisi epäilemättä vaikuttanut jälkikäteen tarkasteltuna ennakoimattomalta/epätodennäköiseltä.

⁹⁵ Tässä skenaariossa kuljettajaa voitaisiin pitää vastuussa *kaikista* vammoista (ks. erityisesti Cour de cassation (ylin tuomioistuin, Ranska), 27.1.2000, nro 97-20.889) riippumatta siitä, että uhri voisi mahdollisesti myös esittää vaateen lääkäriä vastaan, tosin *ainoastaan* jälkimmäisen vamman osalta. Ks. erityisesti jäsenvaltioiden tätä koskevan lainsäädännön vertailevasta analyysistä em. Von Bar, C. ym. (toim.), s. 3574–3585.

84. Ensinnäkin vahingonkorvausjärjestelmässä, josta Montrealin yleissopimuksessa määrätään matkustajalle aiheutuneen ”ruumiinvamman” osalta, kysymyksen siitä, onko ilmaliikenteen harjoittajan henkilöstö ”onnettomuuden” sattuessa toteuttanut tarvittavat toimet vamman välttämiseksi, on tarkoitus tulla esille vasta kyseisen yleissopimuksen 21 artiklan 2 kappaleen a kohdan mukaisessa *puolustautumis*vaiheessa ilmaliikenteen harjoittajan 17 artiklan 1 kappaleen mukaisen vastuun rajoittamiseksi.⁹⁶ Näin ollen tätä näkökohtaa ei loogisesti pitäisi ottaa huomioon aiemmin arvioitaessa sitä, voidaanko ”onnettomuuden” katsoa ”aiheuttaneen” kyseisen vamman, ja siten sitä, säännelläkö kyseessä olevaa vaatimusta viimeksi mainitulla määräyksellä.

85. Toiseksi tämä tulkinta edistää matkustajien ja ilmaliikenteen harjoittajien ”oikeudenmukaista etujen tasapainoa”, johon Montrealin yleissopimuksen laatijat pyrkivät. Sillä varmistetaan, että jos vahingonkorvausvaatimus on esitetty kyseisen yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen mukaisesti siinä määrätyn kahden vuoden vanhentumisajan kuluessa, kantaja voi saada kyseisen määräyksen nojalla vahingonkorvausta kaikista asianomaisesta ”onnettomuudesta” ”välittömästi” aiheutuvista *kaikista* vahingollisista seurauksista, myös niistä, jotka ovat saattaneet aiheutua osittain myöhemmin annetun ensiavun epäasianmukaisuudesta tai riittämättömyydestä.⁹⁷ Samanaikaisesti tällainen vastuu ei olisi kohtuuton vaan pikemminkin oikeutettu ja kohtuullinen, kun otetaan huomioon ”onnettomuuden” merkitys kokonaiskuvassa.⁹⁸

86. Kolmanneksi katson ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen ja komission tavoin, että tämä sama tulkinta edistää myös Montrealin yleissopimuksen yhtenäistä soveltamista. Tältä osin, kuten olen tarkasteluni ensimmäisessä jaksossa todennut, kyseisessä välineessä vahvistetaan pakottava vahingonkorvausvastuun järjestelmä. Kuten edellä 68 kohdassa mainittiin, se, säännelläkö vaatimusta sen 17 artiklan 1 kappaleella, olisikin määritettävä objektiivisesti konkreettisten tosiseikkojen eikä sen perusteella, miten se esitettiin. Esittämälläni tulkinnalla taataan juuri se, että aina kun vaatimus koskee vammoja, jotka liittyvät objektiivisesti ja läheisesti

⁹⁶ Kyseisen määräyksen mukaan ”rahdinkuljettaja ei ole vastuussa 17 artiklan 1 kappaleen nojalla määräytyvästä vahingonkorvauksesta siltä osin kuin se ylittää 100 000 erityisnosto-oikeutta matkustajaa kohden, jos rahtinkuljettaja näyttää, että tällainen vahinko ei aiheutunut rahtinkuljettajan tai sen palveluksessa olevien henkilöiden tai asiamiesten huolimattomuudesta”. Sitä, noudattiko rahtinkuljettajien henkilöstö huolenpitovelvollisuuttaan ja toimialan vaatimuksia ”onnettomuuden” tapahtumisen jälkeen, arvioidaan nimittäin perinteisesti tämän mukaan. Ks. esim. United States District Court, S.D. Florida, 10.3.2018, *Quevedo v. Iberia Lineas Aereas de España, Sociedad Anónima Operadora Co.*, 2018 WL 776754).

⁹⁷ Konkreettisesti tämä tarkoittaa, että esimerkiksi, jos DB olisi esittänyt vaatimuksensa Montrealin yleissopimuksen mukaisen vanhentumisajan kuluessa, hän olisi voinut saada sen 17 artiklan 1 kappaleen nojalla korvausta *kaikista* vammoistaan, koska myös ensiavun väitetyt erilliset seuraukset liittyivät ”riittävästi” tai ”läheisesti” onnettomuutena pidettävään kahvikannun putoamiseen. Vastakkainen tulkinta olisi sitä vastoin suurempi rasite matkustajille. Se tarkoittaisi, että saadakseen täysimääräisen korvauksen samankaltaisessa tilanteessa matkustajan olisi vedottava yhden sijasta *kahteen* kanneperusteeseen – ja näytettävä ne toteen. Sen sijaan, että matkustajan olisi yksinkertaisesti osoitettava kuumen juoman kaatuminen, hänen olisi myös *osoitettava*, että matkustamomiehistön reaktio oli huolimaton – tehtävä, joka ei olisi aina helppo, kuten jäljempänä 95 kohdassa selitetään.

⁹⁸ Tämä vaikuttaa sitäkin perustellummalta, jos ilmaliikenteen harjoittajan henkilöstö on antanut epäasianmukaista ensiapua. Myös skenaariossa, jossa ensiapua olisi antanut esimerkiksi sairaanhoitaja, joka sattui olemaan lennolla, ilmaliikenteen harjoittajan olisi silti oltava 17 artiklan 1 kappaleen nojalla vastuussa kaikista matkustajalle aiheutuneista vammoista, koska – kuten olen tässä ratkaisuehdotuksessa osoittanut – ”onnettomuuden” voidaan katsoa ”aiheuttaneen” kaikki vammat kyseisessä määräyksessä tarkoitettulla tavalla. Tässä skenaariossa matkustaja voisi eittämättä olla myös oikeutettu esittämään vaatimuksen sairaanhoitajaa vastaan, sillä myös hänen menettelynsä aiheutti vamman. Tämä kysymys kuuluisi kuitenkin kansallisen lainsäädännön alaan, sillä Montrealin yleissopimuksella säännellään ainoastaan ilmaliikenteen harjoittajia vastaan esitettäviä vahingonkorvausvaatimuksia.

”onnettomuuteen”, taitava asianajaja ei pysty kiertämään yleissopimusta eikä etenkin kahden vuoden vanhentumisaikaa kanteen nostamiselle erottamalla ovelasti, kuten DB yritti tehdä,⁹⁹ nämä vammat kyseisestä tapahtumasta.¹⁰⁰

2. *Voisiko se, ettei matkustamomiehistö antanut asianmukaista ja riittävää ensiapua, itsessään muodostaa ”onnettomuuden”?*

87. Austrian Airlines väitti huomautuksissaan, että vaikka kahvikannun putoamisen ei voitaisi oikeudellisesti katsoa ”aiheuttaneen” vammat, joihin DB vetoaa, tällä ei ole merkitystä. Sen näkemyksen mukaan tekijää, jonka valittaja on esittänyt näiden vammojen todelliseksi ”syyksi”, nimittäin matkustamomiehistön antamaa ensiapua, voidaan itsessään pitää Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettuna ”onnettomuutena”. Siten DB:n vaatimus kuuluisi joka tapauksessa – myös kyseisen välineen yksinomaisuutta koskevan suppean näkemyksen mukaan –¹⁰¹ sen soveltamisalaan, ja se olisi näin ollen vanhentunut.

88. Tämä kysymys eroaa olennaisesti ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämästä kysymyksestä. Siinä ei ole enää kyse syy-yhteydestä sinänsä vaan matkustamomiehistön tietyn menettelyn oikeudellisesta luonnehdinnasta. Mainitun kysymyksen sisällöstä ei myöskään käyty näkemystenvaihtoa unionin tuomioistuimen menettelyssä. Itse asiassa DB ja Austrian Airlines käsittelivät sitä ainoastaan pintapuolisesti huomautuksissaan. Ennen kaikkea, kuten seuraavassa kohdassa selitän, sitä ei ole tarpeen tarkastella käsiteltävässä asiassa. Kaikista näistä syistä kehotan kunnioittavasti unionin tuomioistuinta pidättymään tämän kysymyksen tarkastelusta. Siltä varalta, että se kuitenkin päättää tehdä näin, käsittelen sitä lyhyesti ja toissijaisesti.

89. Yleisesti ottaen, jos – kuten pääasian oikeudenkäynnissä – kansainvälisellä lennolla tapahtuu ”onnettomuus”, kuten se, että polttavan kuumaa kahvia sisältävä kannu putoaa vahingossa matkustajan päälle aiheuttaen ruumiinvammoja, ei ole tarpeen pohtia, voidaanko sitä, ettei matkustamomiehistö antanut tämän jälkeen asianmukaista ensiapua vammoille, pitää myös ”onnettomuutena”. Kuten edellisessä jaksossa selitettiin, se seikka, että alkuperäinen ”onnettomuus” myötävaikutti ”riittävästi” tai ”läheisesti” näiden vammojen syntymiseen, riittää 17 artiklan 1 kappaleen soveltamiseen – olipa kyse sitten siitä, että ilmaliikenteen harjoittaja määrätään maksamaan uhrille vahingonkorvauksia, tai, kuten pääasian oikeudenkäynnissä, siitä, että uhrin vaatimus hylätään kyseisen tyhjentyvästi sovellettavan yleissopimuksen perusteella. Olisi turhaa tarkastella lähemmin vammoihin johtanutta ”syyketjua” jonkin toisen onnettomuuden (muiden onnettomuuksien) etsimiseksi.¹⁰²

⁹⁹ Tällaiset asianajajan temput käyvät tässä tapauksessa ilmi siitä seikasta, että DB vaikuttaa muuttaneen vaatimuksiaan ensimmäisen ja toisen oikeusasteen välissä mahdollisesti välttääkseen yleissopimuksen soveltamisen (vrt. edellä 11 ja 14 kohta).

¹⁰⁰ Ks. hyvin samankaltaisesta tapauksesta United States Court of Appeals, Second Circuit, 5.1.1998, Fishman by Fishman v. Delta Air Lines, Inc., 132 F.3d 138. Kyseisessä tapauksessa lapselle aiheutui lennolla palovammoja, kun matkustamomiehistön jäsen läikäytti tahattomasti kiehuvaa vettä hänen päälleen. Kyseessä oli selvästi (silloisen) Varsovan yleissopimuksen 17 artiklassa tarkoitettu ”onnettomuus”. Matkustaja ja hänen äitinsä esittivät huolimattomuuteen perustuvia vaatimuksia ilmaliikenteen harjoittajaa vastaan mutta vasta yli kaksi vuotta tapahtuman jälkeen. Välttääkseen Montrealin yleissopimuksen tyhjentyvän soveltamisen kantajat – pitkälti samaan tapaan kuin DB käsiteltävässä asiassa – vetosivat vamman ”synnä” itse ”onnettomuuden” sijasta siihen, että matkustamomiehistö kieltäytyi väitetysti antamasta ensiapua tapahtuman jälkeen. Kansallinen tuomioistuin hylkäsi tämän väitteen ja huomautti, että ”vaatimusten perustana – – [olivat] [lapselle] aiheutuneet palovammat – – Niihin myötävaikuttanutta syytä, ’onnettomuutta’, ei voida keinotekoisesti erottaa sen seurauksista – – Varsovan yleissopimuksen soveltamisen välttämiseksi”.

¹⁰¹ Muistutan, että jos omaksutaan ”laaja” käsitys Montrealin yleissopimuksen yksinomaisuudesta, DB:n vaatimus olisi poissuljettu yksinkertaisesti siksi, että se koskee ilma-aluksessa syntynyttä vammaa riippumatta siitä, aiheutuiko se 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettua ”onnettomuudesta”.

¹⁰² Etenkään sen myöntäminen, että matkustajan vamma aiheutui yhden sijasta kahdesta ”onnettomuudesta”, ei vaikuttaisi niiden vahingonkorvausten määrään, jotka matkustaja voisi saada Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen perusteella. Tällaisilla vahingonkorvauksilla on nimittäin tarkoitus korvata aiheutunut vahinko. Niiden määrä riippuukin tämän vahingon laajuudesta eikä siitä, montako ”onnettomuutta” siihen on myötävaikuttanut.

90. Tämä kysymys on merkityksellinen ainoastaan – pääasiassa kyseessä olevasta tilanteesta eroavissa – tilanteissa, joissa matkustajilla ilmenee kansainvälisellä lennolla terveysongelmia, kuten halvaus tai sydänkohtaus, joka ei johdu mistään epätavallisesta tapahtumasta vaan on yksinomaan seurausta aiemmasta terveydentilasta, joka sattuu tulemaan esille ilma-aluksessa. Näitä terveysongelmia ei yleisesti pidetä Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettuina ”onnettomuuksina”, sillä ne eivät ole asianomaisiin matkustajiin nähden ”ulkoisia”¹⁰³ vaan täysin ”sisäisiä” tapahtumia.¹⁰⁴ Tässä yhteydessä – asiayhteydestä¹⁰⁵ riippuen joko matkustajien tai lentoyhtiöiden toimesta – on väitetty, että se, ettei matkustamomiehistö reagoinut asianmukaisesti kyseiseen terveysongelmaan – koska miehistö jätti sen huomiotta tai ei antanut riittävää ensiapua tai koska lennolla ei ollut siihen tarvittavaa välineistöä, koska lentäjät eivät virheellisesti päättäneet ohjata ilma-alusta läheiselle lentoasemalle, jotta matkustajalle voitaisiin antaa välitöntä hoitoa, ja niin edelleen – muodosti itsessään tällaisen ”onnettomuuden”, joka myötävaikutti matkustajan mahdolliseen kuolemaan tai ruumiinvammaan.

91. Etenkin Yhdysvaltojen tuomioistuimet ovat antaneet useita ratkaisuja tästä nimenomaisesta kysymyksestä. Tämä oikeuskäytäntö ei kuitenkaan ole täysin vakiintunut. DB ja Austrian Airlines viittasivat nimittäin kumpikin vastakkaisia näkemyksiään tukeviin ratkaisuihin.

92. Ensimmäisessä ratkaisukokonaisuudessa, jonka DB esitti ”enemmistön näkemyksenä”, kyseiset tuomioistuimet hylkäsivät väitteen, jonka mukaan se, ettei miehistö antanut asianmukaista hoitoa, ettei ilma-aluksessa ollut riittävää lääkintävälineistöä tai ettei ilma-alusta ohjattu läheiselle lentoasemalle, voisivat itsessään olla 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettuja ”onnettomuuksia”.¹⁰⁶

93. Toisessa ratkaisukokonaisuudessa, joka Austrian Airlinesin mukaan edustaa ”todellista” enemmistön kantaa ja jonka perustana on United States Supreme Courtin urauurtava tuomio Husain,¹⁰⁷ todetaan sitä vastoin, että matkustamomiehistön reagointia matkustajan terveysongelmaan voidaan tietyissä tilanteissa pitää ”onnettomuutena”. Näin on silloin, kun ilmaliikenteen harjoittajan miehistö poikkeaa toimialan vaatimuksista ja/tai lentoyhtiön käytännöistä ja menettelyistä, joiden mukaan sen on toimittava tietyllä tavalla tällaisissa tilanteissa – annettava happea, kun kyse on sydänkohtauksesta, ja niin edelleen – niin merkittävästi, että sen menettelyä voidaan pitää ”epätavallisena” ja/tai ”odottamattomana”.¹⁰⁸

¹⁰³ Merkityksellinen kriteeri, ainakin tuomioissa *Air France v. Saks* (ks. edellä 58 kohta) esitetyn onnettomuuden käsitteen määritelmässä.

¹⁰⁴ Ks. erityisesti *United States Court of Appeals, Eleventh Circuit, Krys v. Lufthansa German Airlines*, 25.8.1997, 119 F.3d 1515.

¹⁰⁵ Ennen tuomioita *Sidhu ja Tseng*, kun omaksuttiin suppea näkemys Varsovan/Montrealin yleissopimuksen yksinomaisuudesta, oli nimittäin kantajien edun mukaista vedota siihen, ettei tällaisissa olosuhteissa ollut kyse ”onnettomuudesta”: tämä toteamus tarkoitti sitä, ettei yleissopimusta katsottu voitavan soveltaa, mikä mahdollisti vaatimusten esittämisen usein kantajien kannalta suotuisamman kansallisen lainsäädännön perusteella. Lentoyhtiöiden edun mukaista oli sitä vastoin väittää, että tapahtui ”onnettomuus”, koska tällöin asia voisi kuulua mainitun yleissopimuksen yksinomaiseen soveltamisalaan. Tuomioiden *Sidhu ja Tseng* jälkeen, kun yksinomaisuutta koskevasta laajasta näkemyksestä tuli normi, oli myös matkustajan edun mukaista väittää, että tapahtui ”onnettomuus” – koska se oli ainoa tapa käyttää oikeussuojakeinoja. Lentoyhtiöiden edun mukaista taas oli väittää, ettei kyse ollut ”onnettomuudesta”: tällainen toteamus suojaisi niitä kaikelta vastuulta.

¹⁰⁶ Ks. erityisesti *United States Court of Appeals, Third Circuit, 19.7.1984, Stanley Abramson v. Japan Airlines Co., Ltd*, 739 F.2d 130; *United States District Court, S.D. New York, 22.2.1996, Tandon v. United Air Lines*, 926 F.Supp. 366 ja *United States Court of Appeals, Eleventh Circuit, 25.8.1997, Krys v. Lufthansa German Airlines*, 119 F.3d 1515.

¹⁰⁷ Kyseiseen tuomioon johtaneessa tapauksessa matkustaja oli sijoitettu virheellisesti ilma-aluksen tupakoijille tarkoitettuun osaan, vaikka hänellä oli jo entuudestaan astma, minkä vuoksi hän oli hyvin herkkä passiiviselle tupakoinnille. Matkustajan vaimo pyysi matkustamomiehistön jäsentä toistuvasti siirtämään hänen aviopuolisonsa koneen toiseen osaan, mistä kieltäydettiin. Savun lisääntyessä lennon aikana matkustaja tunsu olonsa huonoksi, sai mukanaan matkustaneelta lääkäriltä hoitoa mutta kuoli sen jälkeen. Supreme Court katsoi, että matkustamomiehistön jäsenen kieltäytymistä matkustajan siirtämisestä voitiin pitää ”onnettomuutena”, koska se oli matkustajaan nähden selvästi ”ulkoinen tapahtuma” ja myös ”odottamaton ja epätavallinen”, koska se poikkesi toimialan vaatimuksista ja lentoyhtiön käytännöstä.

¹⁰⁸ Ks. esim. *United States District Court, S.D. Indiana, Indianapolis Division, 10.10.2007, Watts v. American Airlines, Inc.*, 2007 WL 3019344.

94. Kuten edellä totesin, unionin tuomioistuimen ei pitäisi mielestäni ottaa kantaa tähän kysymykseen käsiteltävässä asiassa, etenkin koska se on – toistan – merkityksetön pääasian oikeudenkäynnin kannalta. Jos se kuitenkin päättää tehdä näin, ehdottaisin tiettyä varovaisuutta. United States Supreme Courtin tuomion Husain perusteluissa onnettomuuden käsitettä laajennetaan nähdäkseni hyvin merkittävästi. Siihen, että matkustamomiehistön menettelyä voitaisiin itsessään pitää ”tapahtumana”, liittyy jo joitain käsitteellisiä ongelmia.¹⁰⁹ Tämän tulkinnan kaikkein haasteellisin näkökohta on kuitenkin sen perustana oleva ajatus, jonka mukaan tällaisen ”tapahtuman” ”epätavallinen tai odottamaton” (tai ”ennakoimaton”) luonne riippuu siitä, poikkesiko miehistö tietystä laissa vaaditusta menettelystä – toisin sanoen siitä, *oliko se toiminut huolimattomasti*.

95. Tämä lähestymistapa voi nimittäin muuttaa sen tarkastelun, tapahtuiko ”onnettomuus” – minkä pitäisi olla jokseenkin yksinkertaista – pitkälliseksi kiistelyksi, johon liittyy tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja koskevia monitahoisia arviointeja. Tältä osin, vaikka useilla lainkäyttöalueilla tunnustetaan se, että ilmaliikenteen harjoittajilla on huolenpitovelvollisuus matkustajiin nähden ja vaikka toimialalla on määritetty vaatimuksia terveysongelmia varten,¹¹⁰ se, mitä tietyssä tilanteessa on tarkasti ottaen tehtävä – tuomion Husain kaltaisia harvoja ilmiselviä tapauksia lukuun ottamatta – on usein kiistanalaista.¹¹¹ Muistutan ennen kaikkea, että Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettun onnettomuuden käsitteen on tarkoitus olla objektiivinen. Ilmaliikenteen harjoittajan huolimattomuudella ei tavallisesti ole merkitystä sen määrittämiselle, voidaanko tiettyä tapahtumaa pitää onnettomuutena.¹¹² Kuten edellä 84 kohdassa todettiin, sillä pitäisi olla merkitystä vasta kyseisen yleissopimuksen 21 artiklan 1 kappaleen a alakohdan mukaisessa puolustautumisvaiheessa. Tältä osin tuomiota Husain voitaisiin arvostella siitä, että siinä ”onnettomuuden” tarkastelun painopiste siirretään vamman aiheuttaneen tapahtuman luonteesta siihen, että ilmaliikenteen harjoittajan väitetään epäonnistuneen sen välttämiseksi.

96. Kaikki seikat huomioon ottaen katson, että unionin tuomioistuimen ohjenuorana onnettomuuden käsitteen tulkinnassa tällaisissa tilanteissa¹¹³ olisi viime kädessä oltava – ja toinen syy siihen, miksi sen olisi ratkaistava tämä kysymys jossain myöhemmässä asiassa – kanta, jonka se myöhemmin ottaa Montrealin yleissopimuksen yksinomaisuuden laajuuteen.

97. Yhtäältä, jos unionin tuomioistuin omaksuisi laajan näkemyksen tästä yksinomaisuudesta, sen olisi katsottava, että se, ettei matkustamomiehistö reagoinut asianmukaisesti matkustajan terveysongelmaan, *muodostaa* ”onnettomuuden” tähän tulkintaan liittyvistä käsitteellisistä

¹⁰⁹ Voitaisiin aivan hyvin katsoa, että miehistön laiminlyöntejä itsessään ei voida pitää ”onnettomuuksina”, koska ne eivät ole tarkasti ottaen ”tapahtumia”, vaikka ne voivatkin johtaa tällaisiin onnettomuuksiin. Esimerkiksi käsiteltävässä asiassa siinä, että matkustamomiehistön jäsen ei liikutellut huolellisesti karrä, jossa kahvikannu oli, ei ole kyse ”onnettomuudesta”: sen muodostaa siitä seurannut kannun putoaminen.

¹¹⁰ Ks. edellä alaviitteet 90 ja 91.

¹¹¹ Esimerkiksi käsiteltävässä asiassa tämä seikka vaikuttaa olevan hyvin kiistanalainen osapuolten välillä (ks. edellä alaviite 8). Asianmukainen hoito DB:n palovammoihin voisi erityisesti riippua siitä, miten vakavilta ne vaikuttivat paikan päällä, mikä voisi olla kiistanalaista. Ks. erityisesti United States District Court, S.D. Florida, 15.6.2011, Cardoza v. Spirit Airlines, Inc., 2011 WL 2447523. Kyseisessä asiassa siitä, oliko lentäjän päätös olla ohjaamatta konetta läheiselle lentoasemalle matkustajan terveysongelman vuoksi asianmukainen näissä olosuhteissa ja sellaisena ”tavallinen” ja ”odotettu” 17 artiklan 1 kohtaa sovellettaessa, keskusteltiin pitkään asianosaisten kesken, ja tässä yhteydessä esitettiin väitteitä tosiseikkavaltaisista kysymyksistä, kuten i) matkustajan tilan tosiasiallisesta vakavuudesta ja siitä, missä määrin lentäjä oli tosiasiaa tietoinen siitä, ii) mitä toimialan vaatimuksissa ja menettelyissä tosiasiallisesti edellytetään ja iii) mitä lentäjä tosiasiallisesti teki.

¹¹² Ks. erityisesti tuomio 2.6.2022, Austrian Airlines (Lentoliikenteen harjoittajan vastuusta vapauttaminen) (C-589/20, EU:C:2022:424, 22 ja 23 kohta).

¹¹³ Toistan selvytyden vuoksi, että tämä tarkastelu on merkityksellinen ainoastaan tapauksissa, joissa matkustajan terveysongelma oli seurausta yksinomaan aiemmasta terveydentilasta, joka ilmeni kansainvälisellä lennolla. Käänteisesti, jos terveysongelma on seurausta, kuten käsiteltävässä asiassa, ”onnettomuudesta”, vaatimusta säännellään jo juuri tästä syystä Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleella, ja ilmaliikenteen harjoittaja on vastuussa sen nojalla (ks. edellä 89 ja 90 kohta).

ongelmista huolimatta. Päinvastaisella tulkinnalla matkustajilta nimittäin evättäisiin *kaikki* oikeussuojakeinot – sillä vaatimusta ei voitaisi esittää 17 artiklan 1 kappaleen nojalla, ja tyhjentävästi sovellettava yleissopimus estäisi kansalliseen lainsäädäntöön perustuvien huolimattomuutta koskevien vaatimusten esittämisen –, vaikka heille aiheutui vamma, joka johtuu osittain ilmaliikenteen harjoittajan henkilöstön menettelystä. Tällainen lopputulos voisi tuskin kuvastaa ilmaliikenteen harjoittajien ja matkustajien ”oikeudenmukaista etujen tasapainoa”. Se myös poistaisi lentoyhtiöiltä merkittävän kannustimen noudattaa huolenpitovelvollisuuttaan ja asianomaisia toimialan vaatimuksia, sillä ne eivät olisi korvausvastuussa uhreihin nähden rikkoessaan niitä.

98. Tuomiota Husain olisi itse asiassa tarkasteltava pääosin tässä valossa. Se annettiin sen jälkeen, kun sama tuomioistuin oli katsonut tuomiossa Tseng, että matkustajalla joko on oikeussuojakeino Montrealin yleissopimuksen nojalla tai sillä ei ole lainkaan oikeussuojakeinoja. Sisällyttämällä tapaukset, joissa miehistö reagoi terveysongelmiin huolimattomasti, onnettomuuden käsitteeseen kyseinen tuomioistuin varmisti, että tällaisen menettelyn uhrit voivat saada korvausta.¹¹⁴

99. Toisaalta, jos unionin tuomioistuin omaksuu suppean näkemyksen Montrealin yleissopimuksen yksinomaisuuden laajuuteen, ehdotan pitäytymään sen 17 artiklan 1 kappaleessa käytetyn onnettomuuden käsitteen ”perinteisessä” tulkinnassa. Silloin sen toteaminen, että miehistön huolimattomuus sairaiden matkustajien hoitamisessa ei itsessään muodosta tällaista ”onnettomuutta”, estäisi kyseisen välineen mukaisen oikeussuojakeinon käyttämisen. Se kuitenkin samanaikaisesti mahdollistaisi huolimattomuutta koskevien vaatimusten esittämisen kansallisen lainsäädännön perusteella. Nämä tilanteet eivät siten jäisi ratkaisematta.

V Ratkaisuehdotus

100. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Oberster Gerichtshofin esittämiin ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti:

1) Eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Montrealissa 28.5.1999 tehdyn yleissopimuksen (jäljempänä Montrealin yleissopimus), jonka Euroopan yhteisö allekirjoitti 9.12.1999 ja joka hyväksyttiin sen puolesta 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY, 29 artiklaa

on tulkittava siten, että

ilmaliikenteen harjoittajaa vastaan esitettävää vaatimusta, joka liittyy objektiivisesti kyseisen yleissopimuksen yleiseen soveltamisalaan kuuluvalla kansainvälisellä lennolla aiheutuneeseen matkustajan ruumiinvammaan, joka johtui kyseisen yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettusta ilma-aluksessa tapahtuneesta onnettomuudesta, säännellään vaatimuksen perusteesta riippumatta yksinomaan kyseisellä välineellä. Tällaiseen vaatimukseen sovelletaan siten pakottavasti kyseisessä yleissopimuksessa määritettyjä vastuun ehtoja ja rajoja, 35 artiklan 1 kohdassa määritetty vanhentumisaika mukaan luettuna. Tämä vastaus ei vaikuta siihen, säännelläänkö matkustajille aiheutuneita muun tyyppisiä vammoja myös yksinomaan samalla yleissopimuksella.

¹¹⁴ Sitä vastoin alaviitteessä 106 mainitut asiat ratkaistiin ennen tuomion Tseng antamista. Niissä toteamus, jonka mukaan kyse ei ollut ”onnettomuudesta”, tarkoitti myös, että huolimattomuutta koskevia vaatimuksia voitiin esittää kansallisen lainsäädännön perusteella ja että ne usein menestyivät. Tuomion Tseng jälkeen ratkaistuissa asioissa sama toteamus johti siihen, että vaatimuksen esittäjältä riistettiin kaikki oikeussuojakeinot (ks. erityisesti United States District Court, E.D. New York, 13.3.2000, Rajcooar v. Air India Ltd., 89 F.Supp.2d 324). Tuomio Husain voidaan nähdä reaktiona tähän epätydyttävään tilanteeseen.

2) Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan kohtaa

on tulkittava siten, että

sovellettaessa kyseisen yleissopimuksen 17 artiklan 1 kohtaa ”onnettomuuden” on katsottava ”aiheuttaneen” matkustajan ruumiinvammat, kun i) nämä vammat eivät olisi syntyneet ilman tätä tapahtumaa ja ii) vammat olivat kyseisen tapahtuman ennakoitavissa oleva seuraus riippumatta siitä, että jokin toinen tekijä, kuten matkustamomiehistön myöhemmin antama epäasianmukainen ensiapu, on myös voinut myötävaikuttaa kyseisten vammojen syntymiseen.