

Antopäivä

2.5.2016

Nro

1001

MUUTOKSENHAKIJA Finnair Oyj

VASTAPUOLI Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia

ASIA Ennakkoratkaisun pyytäminen Euroopan unionin
tuomioistuimelta

RATKAISU, JOHON ON HAETTU MUUTOSTA

Helsingin hovioikeuden tuomio 28.2.2014 nro 487

KORKEIMMAN OIKEUDEN RATKAISU

Oikeudenkäynnin kohde

1. Asia koskee rahdinkuljettajan vastuuta matkatavaran katoamisesta aiheutuneesta vahingosta. Erityisesti kysymys on eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä koskevan yleissopimuksen (jäljempänä Montrealin yleissopimus) 31 artiklan tulkinnasta. Artiklan mukaan lentomatkustajan muistutus rahdinkuljettajalle on tehtävä kirjallisesti. Mikäli muistutusta ei ole tehty määräajassa, kannevalta rahdinkuljettajaa vastaan on menetetty.

2. Yhteisö on hyväksynyt Montrealin yleissopimuksen päätöksellä 2001/539, ja se on tullut yhteisön osalta voimaan 28.6.2004. Yleissopimuksen määräyksiä on pantu täytäntöön matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta annetulla Neuvoston asetuksella (EY) 889/2002, jolla on muutettu asetusta (EY) N:o 2027/97 (jäljempänä vastuuasetus).

3. Suomalaisessa tuomioistuimessa on vireillä Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennian (jäljempänä Fennia) Finnair Oy:tä (Finnair) vastaan 2.9.2011 nostama kanne. Fennia on maksanut lentomatkustajalle matkalaukusta kadonneista tavaroista aiheutuneesta vahingosta korvauksia matkatavaravakuutuksen perusteella. Fennia on vaatinut takautumisoikeutensa nojalla vahingonkorvausta rahdinkuljettajana olleelta Finnairilta.

4. Korkeimman oikeuden ratkaistavana on kysymys siitä, onko Fennia menettänyt kannevaltansa Finnairia vastaan sen johdosta, ettei lentomatkustaja ollut määräajassa tehnyt muistutusta rahdinkuljettajalle. Voidakseen ratkaista tämän kysymyksen kansallisen tuomioistuimen on otettava kantaa siihen, edellyttääkö kannevallan säilyminen Montrealin yleissopimuksen 31 artiklan 4 kohdan nojalla muistutuksen määräajassa tekemisen ohella muistutuksen kirjallista muotoa. Mikäli säännöksen katsotaan edellyttävän kirjallisessa muodossa tehtyä muistutusta, Korkeimman oikeuden ratkaistavaksi tulee kysymys siitä, miten 31

artiklan 3 kohdan asettamaa kirjallisuusvaatimusta on tulkittava.

Asian kannalta merkitykselliset tosiseikat

Vireillä oleva kanne

5. Lentomatkustaja Kristiina Mäkelä-Dermedesiotis oli saapunut Suomeen Malagasta Espanjasta 1.11.2010 Finnairin lennolla. Matkustaja oli samana päivänä ollut puhelinyhteydessä Finnairin asiakaspalveluun ja ilmoittanut, että hänen matkalaukustaan on puuttunut tavaroita.

Lentoyhtiön edustaja oli kirjannut yhtiön sähköiseen vahinkotietojärjestelmään ilmoituksen, jossa oli yksilöity kadonneet tavarat arvoineen. Mäkelä-Dermedesiotis oli soittanut Finnairin asiakaspalveluun uudelleen 3.11.2010 pyytäen tapahtumasta vakuutusyhtiötään varten todistusta, jonka Finnair oli hänelle myös toimittanut.

6. Fennia on käräjäoikeudessa nostamassaan kanteessa vaatinut, että Finnair velvoitetaan korvaamaan vahinko, jonka perusteella Fennia oli maksanut korvausta Mäkelä-Dermedesiotisille matkatavaravakuutuksen perusteella. Fennia on saanut takautumisoikeutensa suoraan vakuutussopimuslain 75 §:n nojalla.

7. Finnair on vastustanut kannetta vedoten siihen, ettei Mäkelä-Dermedesiotis ollut esittänyt Montrealin

yleissopimuksen 31 artiklan edellyttämää kirjallista muistutusta Finnairille seitsemän päivän kuluessa matkatavarain vastaanottamisesta. Finnairin vakuutusyhtiötä varten laatima todistus ei ollut artiklassa tarkoitettu kirjallinen muistutus Finnairille. Mäkelä-Dermedesiotis oli Montrealin yleissopimuksen perusteella menettänyt oikeutensa saada korvausta. Sen johdosta ei myöskään Fennialla ollut regressiooikeutta Finnairia kohtaan.

Helsingin käräjäoikeuden tuomio 4.9.2012

8. Käräjäoikeus on todennut, ettei Montrealin yleissopimuksen 31 artiklassa määritelty, mitä kirjallisella muodolla tarkoitettiin. Siinä kuitenkin todettiin selvästi, että muistutus oli tehtävä kirjallisesti matkatavarain vastaanottajan toimesta. Mäkelä-Dermedesiotis oli tehnyt suullisen ilmoituksen Finnairille. Näin ollen artiklan edellyttämä kirjallinen muoto ei täyttynyt sillä, että Finnairin virkailija oli laatinut muistutuksen kirjalliseen muotoon. Finnairin internetsivuilla olleiden korvauksen hakemista koskevien ohjeiden mukaan vahinkoilmoitus voitiin tehdä myös puhelimitse. Korvausta Finnairilta oli ohjeiden mukaan kuitenkin haettava kirjallisesti.

9. Koska kirjallista muistutusta ei ollut esitetty seitsemän päivän kuluessa, Finnairia kohtaan ei voitu enää esittää korvausvaatimusta.

10. Näillä perusteilla käräjäoikeus on hylännyt kanteen.

Hovioikeuden tuomio 28.2.2014

11. Hovioikeus on todennut, että Euroopan unionin lainsäädännössä ja Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä (esim. C-410/11) oli korostettu lentoliikenteen harjoittajien Montrealin yleissopimuksen mukaista korvausvastuuta. Vastuuasetuksen 6 artiklassa todettiin, että lento-liikennepalveluja myyvien lentoliikenteen harjoittajien oli varmistettava että matkustajille annetaan kaikissa myyntipisteissä, puhelinmyynti ja internetin välityksellä tapahtuva myynti mukaan luettuina, yhteenveto tärkeimmistä matkustajiin ja heidän matkatavaroihinsa sovellettavista korvausvastuuta koskevista säännöistä mukaan lukien korvauskanteen nostamista koskevat määräajat ja mahdollisuudet tehdä matkatavaroista erityinen ilmoitus.

12. Montrealin yleissopimuksen 31 artiklan sisältöä koskevassa Finnairin internetsivujen ohjeistuksessa oli erikseen ohjeistettu vahinkoilmoituksen ja kirjallisen muistutuksen tekemiseen. Ohjeen mukaan vahinkoilmoitus voitiin tehdä puhelimitse, kun taas kirjallinen muistutus oli tehtävä Finnairille erillisellä palautelomakkeella seitsemän päivän kuluessa tavarán vastaanottamisesta.

13. Hovioikeus ei ole pitänyt Finnairin internetsivuilla näkyvää ohjetta kuluttajan asemassa olevan matkustajan kannalta riittävän selkeänä ja yksiselitteisenä. Koska ohjeessa ei erikseen mainittu, mitä tarkoitusta varten vahinkoilmoitus tuli tehdä, kuluttajan asemassa olevalle matkustajalle saattoi perustellusti syntyä käsitys, että myös puhelimitse Finnairille tehty ilmoitus, jonka virkailija kirjaa yhtiön järjestelmään, voi täyttää kirjallisen muistutuksen vaatimuksen.

14. Montrealin sopimuksen 31 artiklassa ei tarkemmin määritelty sitä, mitä muistutuksen kirjallisella muodolla tarkoitetaan. Matkustaja oli tehnyt vahingosta yksilöidyn ilmoituksen Finnairille ja saanut kirjallisen todistuksen, josta oli ilmennyt, että ilmoitus oli määräajassa kirjattu yhtiön järjestelmään. Vakuutusyhtiöllä ei todistuksen matkustajalta saatuaan ollut ollut perusteltua syytä olettaa, ettei muistutusta ollut tehty asianmukaisesti. Finnair ei ollut ilmoituksen vastaanotettuaan erikseen informoinut matkustajaa siitä, että ilmoitus ei ollut riittävä korvausvastuun säilymiseksi. Hovioikeus katsoi matkustajan edellä kuvatulla tavalla toimien tehneen määräajassa pätevän muistutuksen rahdinkuljettajalle.

15. Näillä perusteilla hovioikeus on kumonnut käräjäoikeuden tuomion ja velvoittanut Finnairin suorittamaan korvausta Fennialle.

16. Finnair on vaatinut, että hovioikeuden tuomio kumotaan ja asia jätetään käräjäoikeuden tuomion varaan.

Säännökset

Kansainvälinen oikeus

17. Montrealin yleissopimuksen 31 artiklassa säädetään seuraavaa:

1. Jollei muuta näytetä, se, että vastaanottaja on vastaanottanut kirjatun matkatavaran tai tavaran tekemättä muistutusta, on todisteena siitä, että matkatavara tai tavara on toimitettu hyvässä kunnossa ja kuljetusasiakirjan tai 3 artiklan 2 kappaleessa ja 4 artiklan 2 kappaleessa tarkoitetulla muulla tavalla kirjattujen tietojen mukaisesti.
2. Vastaanottajan on tehtävä vahinkoa koskeva muistutus rahdinkuljettajalle heti kun vahinko on havaittu, kuitenkin kirjatun matkatavaran osalta viimeistään seitsemän ja tavaran osalta viimeistään neljäntoista päivän kuluessa vastaanottamispäivästä. Viivästymistä koskeva muistutus on tehtävä viimeistään kahdenkymmenen päivän kuluessa siitä, kun matkatavara tai tavara on asetettu hänen saatavilleen.
3. Muistutus on aina tehtävä kirjallisesti ja se on annettava tai lähetettävä edellä mainittujen määräaikojen kuluessa.
4. Jos muistutusta ei ole tehty edellä mainittujen määräaikojen kuluessa, kannevalta rahdinkuljettajaa vastaan on menetetty, paitsi jos rahdinkuljettaja on menetellyt petollisesti.

Unionin oikeus

18. Vastuuasetuksen 1 artikla kuuluu seuraavasti:

Tällä asetuksella pannaan täytäntöön Montrealin yleissopimukseen sisältyvät matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetuksia koskevat määräykset ja vahvistetaan tiettyjä täydentäviä säännöksiä. Siinä myös laajennetaan näiden määräysten soveltamisala jäsenvaltion sisäisiin ilmakuljetuksiin.

19. Vastuuasetuksen 3 artiklan 1 kohta kuuluu:

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

Kansallinen oikeus

20. Suomessa Montrealin yleissopimus on saatettu voimaan lailla. Eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta annetun lain 1 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

Eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999 tehdyn yleissopimuksen, jäljempänä Montrealin yleissopimus, lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

Ennakkoratkaisupyynnön tarve

21. Korkeimman oikeuden ratkaistavana on vahingonkorvausasia, jonka ratkaisemiseksi on tulkittava

Montrealin yleissopimuksen 31 artiklan säännöstä muistutuksen tekemisestä.

22. Yhteisö ja sen jäsenvaltiot ovat tehneet Montrealin yleissopimuksen jaetun toimivallan nojalla. Yhteisö on hyväksynyt Montrealin yleissopimuksen päätöksellä 2001/539, ja se on tullut yhteisön osalta voimaan 28.6.2004.

Montrealin yleissopimuksen matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetuksia koskevat määräykset on pantu täytäntöön vastuusetuksella. Vastuusetuksen 3 artiklan 1 kohdan mukaan yhteisön lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuuseen sovelletaan kaikkia tällaista korvausvastuuta koskevia Montrealin yleissopimuksen määräyksiä.

23. Yleissopimuksen määräykset ovat yleissopimuksen voimaantulopäivästä lähtien olleet erottamaton osa unionin oikeusjärjestystä (esimerkiksi tuomio *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251). Korkein oikeus katsoo vastuusetuksen 1 artiklan ja 3 artiklan 1 kohdan perusteella, että unioni on käyttänyt toimivaltaansa Montrealin yleissopimuksen 31 artiklan kattamalla alalla ja antanut lainsäädäntöä kyseisestä määräyksestä johtuvien velvoitteiden panemiseksi täytäntöön. Tämän vuoksi Korkein oikeus unionin tuomioistuimen vakiintuneen käytännön perusteella (esimerkiksi tuomiot *Merck Genéricos - Produtos Farmacêuticos*, C-431/05, EU:C:2007:496 ja *Lesoochranárske zoskupenie*, C-240/09, EU:C:2011:125) katsoo, että

tuomioistuimella on toimivalta antaa ennakkoratkaisu yleissopimuksen 31 artiklan tulkinnasta.

24. Montrealin yleissopimuksen 31 artiklan 4 kohdan perusteella on tulkinnanvaraista, menetetäänkö kannevalta siinäkin tapauksessa, että muistutus on tehty määräajassa mutta noudattamatta artiklan 3 kohdassa asetettua kirjallista muotoa. On huomattava, että sopimuksen viralliset kieliversiot poikkeavat toisistaan. Korkein oikeus mainitsee esimerkkeinä englannin- ja ranskankieliset muotoilut:

EN:

If no complaint is made within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on its part.

FR:

A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

25. Vaikka artiklan 3 kohdan mukaan muistutus on aina tehtävä kirjallisesti, erityisesti englanninkielinen muotoilu mahdollistaa tulkinnan, jonka mukaan kannevalta menetetään vain, jos muistutusta ei ole lainkaan tehty.

26. Mikäli yleissopimuksen 31 artiklan 4 kohta edellyttää määräajassa tehtyä kirjallista muistutusta, tulee ratkaistavaksi kysymys siitä, millaista muistutusta voidaan pitää kirjallisena. Säännöksessä ei ole tarkemmin määritelty, mitä ilmaisulla "kirjallisesti" tarkoitetaan, mitä sisällöllisiä

vaatimuksia muistutukselle on asetettu ja kenen tosiasiallisilla toimenpiteillä muistutus on saatettava kirjalliseen muotoon.

27. Ensiksi on arvioitava, edellyttääkö vaatimus kirjallisesta muodosta sitä, että muistutus tehdään paperilla vai voidaan muistutus tehdä myös sähköisesti. Korkein oikeus toteaa, että Parlamentin ja neuvoston sähköisestä kaupan käynnistä antaman direktiivin (EY) 31/2000 9 artiklassa on asetettu jäsenvaltioille vaatimus siitä, ettei sopimuksente komenettelyyn sovellettavilla oikeudellisilla vaatimuksilla aseteta esteitä sähköisessä muodossa tehtävien sopimusten käytölle. Unionin oikeudessa on muutoinkin laajasti pyritty varmistamaan se, että kirjallinen muoto voidaan täyttää myös sähköisillä menetelmillä. Selvää lienee se, että Montrealin yleissopimuksen mukaan muistutusta ei tarvitse allekirjoittaa.

28. Komission ehdotuksessa asetukseksi asetuksen (EY) 261/2004 ja vastuusetuksen muuttamiseksi (KOM (2013) 130 lopullinen) ehdotettiin, että lentomatkustaja voisi tehdä viivästystä koskevan vahinkomuistutuksen sähköisesti. Sähköisen muodon käyttämistä on siten pyritty edistämään lentomatkustajien vaatimusten ja valitusten toimittamistapana.

29. Montrealin yleissopimuksessa ei ole täsmennetty, mitä tietoja tai vaatimuksia lentomatkustajan on jo muistutusvaiheessa esitettävä. Esimerkiksi kansainvälistä tavaran kaup-

paa koskevista sopimuksista tehdyn yleissopimuksen (YK:n kauppalaki) 39 artiklan mukaan virheilmoituksessa riittävää on virheen yksilöinti. Tämä kansainvälisesti laajasti sovellettu reklamaatiosäännös puoltaisi tulkintaa, jonka mukaan myös Montrealin yleissopimuksen 31 artiklassa tarkoitetaan tämänkaltaista vahinkoilmoitusta. Myöhemmin ja muulla tavoin voitaisiin esittää mahdolliset korvausvaatimukset.

30. Myös komission asetusehdotuksessa (KOM (2013) 130 lopullinen) esitettiin, että lentoliikenteen harjoittajan on hyväksyttävä Montrealin yleissopimuksen 31 artiklassa tarkoitettuksi muistutukseksi valituslomake, joka voi olla myös vahinko- tai katoamisilmoitus. Virheen yksilöintiä on siten pidetty riittävänä.

31. Montrealin yleissopimuksen 31 artiklan 2 kohdan mukaan vastaanottajan on tehtävä muistutus rahdinkuljettajalle. Oikeustoimet voidaan säännönmukaisesti tehdä myös asiamiehen toimesta tai jonkun toisen henkilön avustamana. Estettä ei yleensä ole myöskään sille, että esimerkiksi reklamaatioilmoitus laaditaan tosiasiaassa toisen sopijapuolen avustamana. Näin voidaan varmistua muun muassa siitä, että ilmoitus sisältää kaikki ne tiedot, jotka tarvitaan vahingon tai virheen selvittämiseksi.

32. Mikäli muotovaatimus ymmärretään asetetun todistelun liittyvien epäselvyyksien välttämiseksi, ei ratkaisevaa merkitystä ole sillä, millaisessa menettelyssä muistutus on

saanut kirjallisen muodon. Mutta mikäli halutaan korostaa muistutusmenettelyn yhdenmukaisuutta, saattaa kirjallisuusvaatimuksen muodollisempi tulkinta olla perusteltu.

33. Montrealin yleissopimuksen johdanto-osan kolmannessa kappaleessa yleissopimuksen sopimusvaltiot ilmoittavat olevansa tietoisia siitä, että kuluttajien etujen suojelun varmistaminen on tärkeää kansainvälisissä ilmakuljetuksissa. Asiassa tulee lisäksi harkittavaksi myös kysymys siitä, mikä merkitys matkustajan kuluttaja-asemalla on muotovaatimuksen tulkinnan kannalta.

Ennakkoratkaisukysymys

Korkein oikeus on varattuaan asianosaisille tilaisuuden lausua ennakkoratkaisupyynnön sisällöstä päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

1. Onko Montrealin yleissopimuksen 31 artiklan 4 kohtaa tulkittava siten, että kannevallan säilyttämiseksi muistutus on sen lisäksi, että se on tehtävä määräajassa, tehtävä tuossa ajassa artiklan 3 kohdassa tarkoitettulla tavalla kirjallisesti?

2. Mikäli kannevallan säilyttäminen edellyttää määräajassa tehdyttä muistutukselta kirjallista muotoa, onko Montrealin

yleissopimuksen 31 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että kirjallista muotoa koskeva vaatimus voidaan täyttää sähköisillä menetelmillä ja myös rahdinkuljettajan tietojärjestelmään tehdyllä kirjauksella ilmoitetusta vahingosta.

3. Estääkö Montrealin yleissopimus tulkinnan, jonka mukaan kirjallisen menettelyn vaatimus katsotaan täytetyksi, kun rahdinkuljettajan edustaja lentomatrustajan tieteen saattaa vahinkoilmoituksen/muistutuksen kirjalliseen muotoon joko paperilla tai sähköisesti rahdinkuljettajan järjestelmään?

4. Asettaako Montrealin yleissopimuksen 31 artikla muistutukselle muita sisällöllisiä vaatimuksia kuin sen, että rahdinkuljettajan tietoon saatetaan aiheutunut vahinko.

Saatuaan ennakkoratkaisun Korkein oikeus antaa asiassa tuomion.

KORKEIN OIKEUS

Pertti Välimäki

Ilkka Rautio

Marjut Jokela

Jukka Sippo

Mika Huovila

Juha Mäkelä