

**Mål C-589/20****Begäran om förhandsavgörande****Datum för ingivande:**

10 november 2020

**Domstol som begär förhandsavgörande:**

Landesgericht Korneuburg (Österrike)

**Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:**

15 september 2020

**Klagande:**

JR

**Motpart:**

Austrian Airlines AG

REPUBLIKEN ÖSTERRIKE

**Landesgericht Korneuburg**

[utelämnas]

Landesgericht Korneuburg har i egenskap av appellationsdomstol [utelämnas] i målet mellan klaganden JR [utelämnas] och motparten **Austrian Airlines AG**, [utelämnas] Wien-Flughafen, [utelämnas] rörande 4 675 euro jämte ränta med anledning av kärandens överklagande av Bezirksgericht Schwechats dom av den 15 mars 2020 [utelämnas] under icke offentligt sammanträde fattat följande

**B e s l u t**

I. Följande frågor hänskjuts till Europeiska unionens domstol för **förhandsavgörande** enligt artikel 267 FEUF:

1. Ska artikel 17.1 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999, vilken undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 och godkändes på dess vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 tolkas på så sätt **att begreppet** [Orig. s. 2] ”skadebringande händelse”, i den mening som avses i den bestämmelsen, omfattar en situation i vilken en passagerare vid

**avstigning från ett flygplan faller på den nedersta tredjedelen av den mobila flygplanstrappan – utan att det är möjligt att fastställa orsaken till fallet – och tillfogas en skada, vilken inte orsakats av ett föremål som används för att tillhandahålla en passagerare en tjänst, i den mening som avses i EU-domstolens dom av den 19 december 2019, C-532/18, och trappan inte var i bristfälligt skick och i synnerhet inte var hal?**

2. Ska artikel 20 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999, vilken undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 och godkändes på dess vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 tolkas på så sätt **att det eventuella skadeståndsansvar som lufttrafikföretaget ådragit sig bortfaller helt om sådana omständigheter som anges i fråga 1 föreligger och passageraren inte höll sig i trappans ledstång då fallet inträffade?**

II. [utelämnas] [vilandeförklaring]

### S k ä l

Klaganden, JR, ingick ett avtal om lufttransport med motparten, Austrian Airlines AG (nedan kallat Austrian Airlines). Den 30 maj 2019 flög JR tillsammans med sin make AK och deras tvååriga son [utelämnas] från Thessaloniki till Wien. Flygningen genomfördes av Austrian Airlines. [Or. 3]

Vid avstigningen väntade JR med sin familj och lät de andra passagerarna gå av först. Hon var bland de sista passagerarna som lämnade flygplanet. Mobila trappor hade ställts vid den bakre och främre änden av flygplanet för avstigningen. JR och hennes familj använde den främre trappan för att lämna flygplanet. Innan de gick av hade omkring 60 passagerare använt trappan för avstigning. Ingen av dessa runt 60 passagerare halkade eller klagade på att det fanns en hal fläck på trappan.

Trappan som stod vid flygplanets främre del var av metall och var inte försedd med tak. Trappstegen bestod av räfflad plåt och var så pass breda att två personer samtidigt kunde gå nedför trappan bredvid varandra. Ledstänger fanns på båda sidor av trappan. Trappan var i fullgott skick och var inte behäftad med några brister eller skador. Trappstegen var fuktiga eftersom det hade regnat tidigare, men de var däremot inte hala. Det regnade inte vid tidpunkten för avstigningen. Trappstegen var varken oljiga eller kladdiga och hade inte heller andra stora, nedsmutsade ytor. Endast på de tre nedersta stegen fanns enskilda punktformiga föroreningar av okänd konsistens. Det gick inte att fastställa att tuggummi fastnat på trappstegen eller att de små föroreningarna var hala. Trappstegens räfflade yta garanterar att de är särskilt halksäkra. Denna typ av trappor används ständigt på flygplatsen Wien-Schwechat. På flygplatsen Wien-Schwechat finns inte tillgång till trappor med tak. Det är fråga om utrustning som certifierats och provats av TÜV (Technischer Überwachungsverein, tysk teknisk inspektionssammanslutning). [Orig. s. 4]

Vid avstigningen gick AK först och höll en rullväska i handbagagestorlek i vardera hand. JR höll sin handväska i den högra handen och hade lyft upp sin son i den vänstra armen. AK var nära att ramla på den nedre tredjedelen av trappan, men lyckades förhindra att han föll. JR såg detta hända, men föll ändå på samma ställe där hennes make nästan fallit, och slog i samband med fallet sin vänstra underarm mot trappans kant. Varken AK eller JR använde ledstången. Vid fallet ådrog sig JR en fraktur i sin vänstra underarm och ett hematom på baken. Det var inte möjligt att fastställa orsaken till att JR föll.

**JR** har yrkat ersättning med ett belopp på 4 675 euro jämte 4 procent ränta från den 10 augusti 2019 och har som grund i huvudsak anfört följande. Trappan var så pass hal att hennes make först halkade och ramlade ned ett par steg, dock utan att skada sig. Hon såg detta hända och lyfte därför upp sin tvååriga son på armen för att han inte skulle halka. Därefter gick hon försiktigt nedför trappstegen. Trots detta halkade hon på samma ställe eller trappsteg på vilket hennes make tidigare halkat. Trappan som Austrian Airlines tillhandahållit kan följaktligen inte under några omständigheter anses uppfylla de förpliktelser som följer av avtalet med avseende på skydd av flygpassagerarna och nödvändig trafiksäkerhet, eftersom det aktuella fallet skedde trots iakttagande av särskild försiktighet. Trots fuktigt väder och duggregn tillhandhöll Austrian Airlines en trappa som saknade tak, vilket redan [**Orig. s. 5**] på grund av fuktigheten medförde en ökad halkrisk. Vidare har JR gjort gällande att trappsteget som hon halkade på även var oljigt/kladdigt. När ett transportavtal ingås uppstår även en avtalsförpliktelse av sekundär natur som innebär att den som tillhandahåller ett transportmedel är skyldig att garantera passagerarnas säkerhet och deras fysiska integritet. Enligt fast rättspraxis innebär denna skyldighet att iaktta tillbörlig aktsamhet även att utrustningen för på- och avstigning på färdmedlen ska hållas i sådant skick att de kan användas av passagerarna på ett säkert sätt. Austrian Airlines har inte uppfyllt denna skyldighet. Normal praxis vid avstigning från ett flygplan utomhus är att tillhandahålla mobila trappor med tak som i alla händelser inte är kladdiga/hala. Austrian Airlines är således på grundval av varje tänkbar rättslig grund ansvarig för den uppkomna skadan. Följaktligen behöver Austrian Airlines enligt 1298 § i Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (ABGB) (den österrikiska civillagen) styrka sitt påstående att bolaget inte varit vållande till skadan. JR begär skäligen ersättning för sveda och värk till ett belopp på 3 500 euro, ersättning för kostnader för hemhjälp under sammanlagt 75 timmar till ett belopp om 15 euro i timmen vilket ger ett sammanlagt belopp om 1 125 euro, samt 50 euro i omkostnader.

**Austrian Airlines** har bestridit JR:s talan och yrkat att domstolen ska ogilla talan. Bolaget har sammanfattningsvis gjort gällande att trappstegen på trapporna är perforerade eller räfflade, vilket innebär att eventuellt vatten snabbt rinner av och således garanterar att trappstegen är torra nästan omedelbart. Halkrisken minskas genom att använda denna typ av trappor. Trapporna och trappstegen var i fullgott [**Orig. s. 6**] tekniskt skick och var inte heller hala. Bolaget kan inte kan hållas ansvarigt för ett åsidosättande av avtalsenlig tillbörlig aktsamhet. Bolaget har inte heller ådragit sig utomobligatoriskt skadeståndsansvar. Austrian Airlines har inte handlat försumligt eller lagstridigt, vilket inte heller Wiens flygplats har gjort. Det

hade rimligen kunnat begäras av JR – i synnerhet eftersom hon redan hade sett att hennes make nästan föll – att hon använde trappans ledstänger. Det kan inte uteslutas att fallet inträffade på grund av att hon höll sin son i armen eller hade honom på armen. Bolaget har inte heller åsidosatt några sekundära avtalsförpliktelser. Det hade varit möjligt för JR att använda trappan på ett säkert sätt. Trots läkares ordination och råd avstod JR från omedelbar fortsatt behandling i ett närliggande sjukhus. I stället åkte hon tillbaka till Linz, där det av vad som framgick uppsökte behandling först sent på kvällen den 30 maj 2019. Det kan inte uteslutas att JR:s skador förvärrades av dröjsmålet innan behandlingen eller att dröjsmålet medförde att skadorna fick den intensitet som JR har gjort gällande. JR har således åsidosatt sin skyldighet att begränsa skadan.

Bezirksgericht Schwechat som var domstol i första instans ogillade talan i sin helhet genom den överklagade **domen**. Med utgångspunkt i de faktiska omständigheter som domstolen fastställde inledningsvis fann den i rättsligt hänseende att rättstridigheten som kan följa av åsidosättandet av en avtalsenlig eller utomobligatorisk skyldighet framgår enligt § 1295 första stycket ABGB. Det konkreta avtalet ska läggas till grund [**Orig. s. 7**] för att fastställa avtalsförpliktelserna. Både åsidosättandet av de primära och de sekundära avtalsförpliktelserna (skydd, aktsamhet, information) är lagstridiga. När ett avtal om lufttransport ingås, uppstår en avtalsförpliktelse för operatören av lufttrafikföretaget att garantera flygpassagerarnas säkerhet. Denna sekundära avtalsförpliktelse omfattar även att garantera en säker på- och avstigning från flygplanet. Skyldigheten att garantera trafiksäkerheten får enligt fast rättspraxis inte utvidgas på ett sådant sätt att den medför ett strikt ansvar som inte föreskrivs enligt lag. Den som ansvarar för trafiksäkerheten behöver således endast vidta sådana skäliga åtgärder som är allmänt vedertagna. Användningen av särskilda halkfria ytor är under alla omständigheter en tillräcklig åtgärd för att säkerställa att passagerare inte skadar sig. Det kan inte krävas att trappor med tak tillhandahålls. Austrian Airlines har således inte åsidosatt sin skyldighet att garantera trafiksäkerheten. Dessutom kan man kräva av alla fotgängare att de ser sig för när de går. Innan hon föll såg JR att hennes make nästan halkade på samma ställe, men vidtog uppenbarligen inga säkerhetsåtgärder för att hindra att hon själv föll. Det hade rimligen kunnat krävas av henne att hon väntade med att gå och att hon använde ledstängen. Hon hade även kunnat be sin make om hjälp. Underlåtelsen att använda ledstängen trots att det redan i förväg var möjligt att förutse en fara, ska anses utgöra ett övervägande eget vållande av den skadelidande. [**Orig. s. 8**]

JK har **överklagat** denna dom till den hänskjutande domstolen och har yrkat att den överklagade domen ska ändras på så sätt att talan bifalls i sin helhet. JR har i huvudsak anfört att Austrian Airlines ansvar följer redan av den omständigheten att bolaget inte använde trappor med tak. Austrian Airlines har inte förebringat någon bevisning som befriar bolaget från ansvar. JR borde inte heller ha räknat med att trappan var så pass hal att hon skulle ramla trots att hon iakttog särskild försiktighet när hon gick. Det finns således inte heller någon grund för påståendet om medvållande.

Austrian Airlines har i **svaret på överklagandet** i huvudsak anført att det inte kan krävas av bolaget att det tillhandahåller en trappa med tak. Austrian Airlines har inte åsidosatt sin skyldighet att garantera trafiksäkerheten genom att använda en trappa som saknar tak. Skyldigheterna att garantera trafiksäkerheten får inte utvidgas alltför mycket, utan ska begränsas till vad som är skäligt.

Den hänskjutande domstolen ska i egenskap av **appellationsdomstol** avgöra målet om JR:s talan i andra och sista instans.

[processrättsliga aspekter] [utelämnas] **[Orig. s. 9]** [utelämnas]

[utelämnas]

Vad gäller **tolkningsfrågorna** ska det först och främst påpekas att både domstolen i första instans och parterna i förevarande mål har förbisett att Austrian Airlines ansvar ska bedömas mot bakgrund av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen). Konventionens tillämplighet följer av att flygningens avgångs- och **[Orig. s. 10]** destinationsort låg i olika fördragsslutande stater (Grekland, Österrike), vilket innebär att det är fråga om en internationell lufttransport i den mening som avses i artikel 1 i Montrealkonventionen.

Montrealkonventionen undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 och godkändes på dess vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001. Konventionen utgör (således) en integrerad del av unionens rättsordning, vilket innebär att Europeiska unionens domstol är behörig att meddela förhandsavgöranden rörande tolkningen därav (EU-domstolen, mål C-6/14, punkt 33; [utelämnas]).

### **Fråga 1:**

Enligt artikel 17.1 i Montrealkonventionen ansvarar transportören för dödsfall eller kroppsskada som tillfogats passagerare under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen.

Enligt denna bestämmelse ansvarar transportören upp till det maximala ansvarsbeloppet enligt artikel 21.1 i Montrealkonventionen – vilket inte uppnås av talan i förevarande mål – utan hänsyn till dennes vållande. I detta sammanhang kan transportören endast invända mot sitt ansvar med hänvisning till passagerarens medvållande enligt artikel 20 i konventionen.

En förutsättning för ansvar enligt artikel 17.1 i Montrealkonventionen är att en personskada uppstår till följd av en ”skadebringande händelse” (dödsfall eller kroppsskada). Den skadebringande händelsen måste vara en nödvändig förutsättning för skadan. Enligt lydelsen av konventionen är det således avgörande att en ”skadebringande händelse” inträffat. Detta begrepp definieras varken i Montrealkonventionen eller i den tidigare Warszawakonventionen. Enligt den

rättspraxis som avser Warszawakonventionen [**Orig. s. 11**] är det fråga om en plötslig händelse som orsakades av en yttre omständighet i förhållande till passageraren, genom vilken denne dödas eller skadas. Den berörda lider en för denne oväntad skada [utelämnas].

I förevarande mål har JR ådragit sig en kroppsskada genom att hon vid avstigningen föll från den nedersta tredjedelen av den mobila trappan som befann sig i fullgott skick, utan att det har varit möjligt att utreda orsaken till att hon föll. Frågan är huruvida denna händelse kan subsumeras under begreppet ”skadebringande händelse” i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen.

I sin dom av den 19 december 2019 i målet C-532/18 konstaterade EU-domstolen följande:

Eftersom begreppet ”skadebringande händelse” (”accident”) inte definieras i Montrealkonventionen, är det lämpligt att hänvisa till den vanliga innebörden av detta begrepp i det sammanhang i vilket det ingår, mot bakgrund av denna konventions föremål och det syfte som den eftersträvar.

Begreppet ”skadebringande händelse” (”accident”) förstås normalt sett som en oavsiktlig och oväntad händelse.

Det är inte förenligt med vare sig den vanliga betydelsen av begreppet ”skadebringande händelse” (”accident”), som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen, eller de syften som eftersträvas genom denna konvention, att uppställa som villkor för lufttrafikföretagens ansvar att skadan beror på att en risk som är nära förbunden med luftfart har förverkligats eller att det finns ett samband mellan den ”skadebringande händelsen” och luftfartygets drift eller rörelse. Att begränsa lufttrafikföretagens skadeståndsskyldighet till att endast omfatta skadebringande händelser som har samband med en risk [**Orig. s. 12**] som är nära förbunden med luftfart är inte nödvändigt för att undvika att lufttrafikföretagen åläggs en överdriven ersättningsskyldighet. Dessa lufttrafikföretag kan nämligen undgå eller begränsa sitt ansvar (punkterna 34, 35, 41 och 42). I detta avgörande konstaterade EU-domstolen att begreppet ”skadebringande händelse”, i den mening som avses i denna bestämmelse (artikel 17.1 i Montrealkonventionen), omfattar alla situationer som uppstår på ett luftfartyg där ett föremål som används för att tillhandahålla en passagerare en tjänst har vållat en passagerare kroppsskada, utan att det är nödvändigt att undersöka huruvida dessa situationer uppstått på grund av en risk som är nära förbunden med lufttransport.

Enligt den ovan nämnda bestämmelsen i artikel 17.1 i Montrealkonventionen måste detta således även gälla en situation, som – såsom i förvarande mål – inträffat vid på- eller avstigning på eller från flygplanet.

De faktiska omständigheterna i förevarande mål skiljer sig dock från de som avsågs i domen C-532/18 i det avseendet att JR:s fall och således även skadan som

JR vållats i förevarande mål inte orsakats av ett föremål som används för att tillhandahålla en passagerare en tjänst och det inte heller förelåg några andra omständigheter – i synnerhet inga brister i trappans tillstånd eller ett åsidosättande av förpliktelser avseende skälig aktsamhet eller trafiksäkerhet – som utgör grund för att tillskriva Austrian Airlines ansvar.

## Fråga 2:

Enligt artikel 20 i Montrealkonventionen ska transportören helt eller delvis vara befriad från skadeståndsansvar gentemot passageraren, om transportören visar att en skada orsakats helt eller delvis av passagerarens vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling. **[Orig. s. 13]**

I förevarande fall underlät JR – trots att hon såg att hennes make nästan föll i trappan – att hålla i den befintliga ledstången. Det var således inte möjligt för henne att fånga sig i fallet. JR har därmed åtminstone bidragit till att hon föll. Med hänsyn till att trappan befann sig i fullgott skick – det vill säga inte uppvisade några skador eller brister och inte heller var hal – och JR:s skador inte heller orsakats av ett föremål som används för att tillhandahålla en passagerare en tjänst och det således (bortsett från att fallet inträffade vid avstigningen från ett flygplan) inte finns några grunder för att tillskriva Austrian Airlines ansvar, eller dessa i vart fall endast är underordnade i förhållande till JR:s medvållande, uppkommer vidare frågan huruvida JR:s medvållande innebär att det ansvar som eventuellt kan tillskrivas Austrian Airlines – som varken har åsidosatt skälig aktsamhet eller skyldigheten att garantera trafiksäkerheten – enligt artikel 17.1 i Montrealkonventionen är av så underordnad betydelse att ansvar inte kan komma i fråga för bolaget.

Den hänskjutande domstolen har hänskjutit dessa frågor för förhandsavgörande till Europeiska unionens domstol, då de – såvitt framgår för den hänskjutande domstolen – ännu inte klarlagts slutgiltigt i Europeiska unionens domstols rättspraxis.

[utelämnas]