

# Anonymiseret version

Oversættelse

C-532/18 – 1

**Sag C-532/18**

## Anmodning om præjudiciel afgørelse

### Dato for indlevering:

14. august 2018

### Forelæggende ret:

Oberster Gerichtshof (Østrig)

### Afgørelse af:

26. juni 2018

### Sagsøger og appellant:

GN, repræsenteret ved sin far, HM

### Sagsøgt og indstævnt:

ZU som kurator i konkursboet Niki Luftfahrt GmbH

---

**REPUBLIKKEN ØSTRIG**

**OBERSTER GERICHTSHOF**

[Udelades]

Oberster Gerichtshof har som revisionsdomstol [udelades] i sagen GN, repræsenteret ved sin far, HM, [udelades] mod ZU, som kurator i konkursboet NIKI Luftfahrt GmbH, Wien 3, [udelades] hvori der er nedlagt påstand om betaling af 8 500 EUR plus advokatsalær og øvrige sagsomkostninger og konstatering af sagens værdi (16 000 EUR), og hvori Oberster Gerichtshof nu skal træffe afgørelse om revisionsanke af appeldom fra Oberlandesgericht Wien af 30. august 2016, [udelades] ved hvilken mellemdom fra Landesgericht Korneuburg af 15. december 2015 [udelades] blev ændret, afsagt følgende

kendelse:

DA

I. I henhold til artikel 267 TEUF forelægges Den Europæiske Unions Domstol følgende præjudicielle spørgsmål: **[Org. s. 2]**

Er der tale om en »ulykke«, der udløser erstatningsansvar for luftfartsselskabet som omhandlet i artikel 17, stk. 1, i *konvention om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, der blev indgået i Montreal den 28. maj 1999, undertegnet af Det Europæiske Fællesskab den 9. december 1999 på grundlag af artikel 300, stk. 2, EF og godkendt på Fællesskabets vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001 (herefter »Montrealkonventionen«)*, når et krus varm kaffe, der er stillet på det klapbord, som befinder sig på bagsiden af sædet foran i et fly, som befinder sig i luften, af ukendte årsager rutsjer og vælter, hvorved en passager bliver skoldet?

II. Sagen udsættes, indtil den præjudicielle afgørelse fra Den Europæiske Unions Domstol foreligger [udelades].

Præmisser:

1. Faktiske omstændigheder:

I august 2015 fløj sagsøgeren, der dengang var seks år gammel, sammen med sin familie fra Mallorca til Wien i et fly fra det sagsøgte luftfartsselskab (herefter også »Niki Luftfahrt«), der nu er under konkurs. Omkring en time efter start serverede stewardessen drikkevarer. På det tidspunkt sad sagsøgeren på vinduespladsen og lænede sig ind mod farens hofte og bryst (idet hun bøjede sig hen over armlænet mellem hendes og farens sæde). Sagsøgerens far tog imod et krus appelsinjuice og et papkrus (uden låg) med friskbrygget, varm kaffe, og stillede kaffen på det klapbord, der befandt sig på bagsiden af sædet foran **[org. s. 3]**. Han bad derefter om mælk. I samme øjeblik så stewardessen, at kaffekruset begyndte at rutsje. Hun gjorde faren opmærksom på dette, men han kunne ikke nå at forhindre, at kruset væltede, og kaffen flød ud over hans højre lår og sagsøgerens bryst. Sagsøgeren fik herved 2. gradsforbrændinger på brystkassen, foran og i venstre side, og forbrændingerne dækkede i alt ca. 2-4% af kroppen. Det kunne hverken konstateres, at klapbordet var i stykker og i forvejen havde stået skævt, eller at kaffekruset rutsjede, fordi flyet vibrerede.

2. Parternes påstande og anbringender:

Efter genoptagelse af sagen, der var blevet udsat som følge af indledning af konkursbehandlingen, har sagsøgeren nedlagt påstand om, at kuratoren i konkursboet efter den oprindeligt sagsøgte part, luftfartsselskabet Niki Luftfahrt, skal udrede erstatning for svie og smerte og personskaade på i alt 8 500 EUR, og erstatningskravet skal dækkes af luftfartsselskabets ansvarsforsikring, samt at det fastslås, at hæftelsen også gælder fremtidige følger af ulykken. Der påhviler sagsøgte et erstatningsansvar efter Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1. I henhold til denne bestemmelse er luftfartsselskabet erstatningspligtigt ved en passagers død eller tilskadekomst, hvis den ulykke, der har forvoldt dødsfaldet eller skaden, har fundet sted under flyvningen.

Sagsøgte har heroverfor anført, at der ikke er opstået erstatningspligt i henhold til Montrealkonventionens artikel 17, idet der ikke foreligger nogen ulykke, fordi det forhold, at kaffekruset rutsjede, og kaffen flød ud over sagsøgeren, ikke var forårsaget af en pludselig og uventet hændelse. Må det alligevel konstateres, at der foreligger en ulykke, var denne ikke forårsaget af sagsøgte eller dennes [org. s. 4] medarbejdere. Der var i hvert fald ikke tale om, at en typisk risiko ved luftfart indtrådte.

Sagsøgte indvendte i første omgang, at sagsøgeren var medskyldig, men denne indsigelse er ikke længere genstand for sagen.

### 3. Det hidtidige sagsforløb:

Førsteinstansen fastslog, at betalingskravet er begrundet. Det forhold, at kruset væltede og den varme væske flød ud over sagsøgeren, skal anses for en ulykke som omhandlet i Montrealkonventionens artikel 17, idet det skyldtes en usædvanlig, udefrakommende begivenhed. Der var også tale om, at en typisk risiko ved luftfart indtrådte, for under en flyvning opstår der forskellige hændinger, der (normalt) kan medføre, at genstande, som er stillet på et vandret underlag i flyet, rutsjer, også uden at der nødvendigvis er foretaget en særlig flymanøvre. Sagsøgte handlede ikke culpøst, for det er almindeligt og adækvat at servere varme drikkevarer uden låg.

Appelretten gav ikke sagsøgeren medhold i appellen. Appelretten fastslog, at Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, kun omfatter ulykker, der udløses af en typisk risiko ved luftfart. Det påhviler sagsøgeren at føre bevis herfor. Eftersom det ikke har kunnet opklares, hvad der var årsagen til, at kruset væltede, har sagsøgeren ikke løftet bevisbyrden. Sagsøgte kan derfor ikke være erstatningspligtig i henhold til Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1.

Sagsøgeren har iværksat revisionsanke og nedlagt påstand om stadfæstelse af førsteinstansens dom.

### 4. Retsgrundlag: [Org. s. 5]

4.1. Spørgsmålet om sagsøgtes erstatningsansvar skal bedømmes ud fra *konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring* (Montrealkonventionen). Konventionen skal anvendes som følge af, at afgang- og bestemmelsesstedet ligger på to forskellige kontraherende staters territorium (henholdsvis Spanien og Østrig), og der således er tale om international lufttransport som omhandlet i Montrealkonventionens artikel 1.

4.2. Montrealkonventionen blev undertegnet af Det Europæiske Fællesskab den 9. december 1999 og godkendt på Fællesskabets vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001. Konventionen udgør (derfor) en integrerende del af Unionens retsorden, og Domstolen har kompetence til at træffe præjudicielle afgørelser om fortolkningen heraf (jf. Domstolens dom i sag C-6/14, *Wucher Helicopter GmbH*, præmis 33 med yderligere henvisninger).

#### 4.3. Fortolkningen af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, er omtvistet:

*Luftfartsselskabet er erstatningspligtigt ved en passagers død eller tilskadekomst, hvis den ulykke, der har forvoldt dødsfaldet eller skaden, har fundet sted om bord i flyet eller under ombord- eller frabordestigningen.*

I henhold til denne bestemmelse hæfter operatøren med et beløb på op til den i Montrealkonventionens artikel 21, stk. 1, fastsatte maksimumsgrænse – som ikke nås i den foreliggende påstand i sagen – uanset om operatøren har udvist en culpøs adfærd – medmindre, og dette er den eneste mulige indsigelse, skadelidte er medskyldig som omhandlet i Montrealkonventionens artikel 20; i den foreliggende sag er denne indsigelse ikke længere relevant.

#### 5. \_\_\_Begrundelsen for forelæggelsen: [Org. s. 6]

5.1. I henhold til Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, kan der kun opstå et erstatningsansvar, hvis en »ulykke« har forvoldt en personskade (død eller tilskadekomst); ulykken skal være *conditio sine qua non* i forhold til skaden [udelades]. I henhold til konventionens ordlyd er det afgørende således, at der foreligger en »ulykke«.

Hverken Montrealkonventionen eller den ældre Warszawakonvention indeholder en definition af dette udtryk. I henhold til den retspraksis, der blev udviklet omkring Warszawakonventionen, er en ulykke en pludselig, udefrakommende begivenhed, hvorved passageren dør eller kommer til skade. Den berørte lider en skade, og dette er uventet for ham selv [udelades].

5.2. I det foreliggende tilfælde pådrog sagsøgeren sig en personskade, fordi et krus varm kaffe, der var stillet foran hende, af uidentificerbare årsager rutsjede under flyvningen. Efter den foreliggende rets opfattelse udgør dette i hvert fald en pludselig, udefrakommende begivenhed, hvorved sagsøgeren led en skade, der var uventet for hende selv. Dette taler for, at Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, kan anvendes.

5.3. Det er imidlertid omtvistet, om udtrykket »ulykke«, og dermed også erstatningsansvaret, skal begrænses til at omfatte tilfælde, hvor en typisk risiko ved luftfart indtrådte.

5.3.1. Navnlig i den fremherskende tyske teori og retspraksis argumenteres der for at stille krav om en sådan (yderligere) forudsætning [udelades]. [Org. s. 7] Fortalerne for denne opfattelse mener dog heller ikke, at der skal være tale om enestående risici og farer, som ikke kan optræde inden for andre områder end luftransport; det er i hvert fald tilstrækkeligt, at der indtræder en risiko, som følger af den særegne beskaffenhed eller tilstand ved et luftfartøj eller et luftfartøjsanlæg, der anvendes ved ombord- eller frabordestigningen [udelades]. Selve flyveoperationen (altså f.eks. følgerne af ændringer i flyvehøjde og -hastighed) må nok også sidestilles med luftfartøjets beskaffenhed og tilstand. Til støtte herfor anføres, at det ikke kan være meningen at vælte livets almindelige

risici, som alle mennesker må bære, over på luftfartsselskabet, og at de stater, der er parter i Montrealkonventionen, heller ikke havde dette i sinde [udelades].

Denne opfattelse skaber imidlertid en betydelig retsusikkerhed. Den tyske forbundsdomstol, Bundesgerichtshof, kræver ganske vist [udelades] ikke (længere), at der skal være indtrådt en risiko, som udelukkende optræder inden for luftfart; ifølge Bundesgerichtshof er det derimod tilstrækkeligt, at der foreligger en risikoforbindelse. Spørgsmålet er dog så, hvem der bærer bevisbyrden: I henhold til de almindelige principper påhviler det hver part at bevise de faktiske omstændigheder, der taler mest for deres respektive retlige holdning. Det ville følgelig påhvile skadelidte at bevise, at der er indtrådt en typisk risiko ved luftfart. I det foreliggende [org. s. 8] tilfælde ville dette betyde, at sagsøgeren ikke får medhold i søgsmålet, eftersom årsagen til ulykken ikke kan oplyses.

5.3.2. Ifølge en anden opfattelse kræves det ikke, at en typisk risiko ved luftfart er indtrådt. Fortalerne for denne opfattelse påpeger frem for alt, at ordlyden i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, ikke indeholder et sådant krav; da konventionen blev udarbejdet, var tanken heller ikke at foretage en sådan indskrænkning [udelades]. Såfremt det lægges til grund, at der består et sådant krav, betyder det i hvert fald, hvis der anlægges en streng fortolkning – hvad Bundesgerichtshof dog ikke længere gør i helt samme grad som tidligere (jf. under 5.3.1.) – at næsten enhver skadevoldende begivenhed vil falde uden for det erstatningsansvar, der statueres i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, eftersom begivenheden (medmindre der er tale om et flystyrt) i hvert fald kan indtræde på lignende måde under andre omstændigheder [udelades]. Erstatningsreglen kunne derved miste sit indhold. Der er omvendt ingen risiko for, at erstatningen udvides grænseløst, for luftfartsselskabet kan i hvert fald i henhold til Montrealkonventionens artikel 20 bevise, at der ikke påhviler selskabet noget erstatningsansvar, såfremt skadelidte har udvist medskyld.

På grundlag heraf kvalificerer nogle forfattere den hændelse, at varme mad- eller drikkevarer spildes ud over en passager, som en ulykke, operatøren uden videre hæfter for følgerne af [udelades]. I det foreliggende tilfælde ville det således skulle fastslås, at sagsøgte er erstatningspligtig.

6. Sidstnævnte argumenter er i princippet overbevisende. [Org. s. 9]

Bortset fra ordlyden i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, der kun nævner én ansvarsforudsætning, nemlig det forhold, at der er sket en »ulykke« – og ikke også, at en typisk risiko ved luftfart er indtrådt – skal der først og fremmest henvises til Montrealkonventionens artikel 29: I henhold til denne bestemmelse kan erstatningssager i forbindelse med transport af passagerer, bagage og gods

»Erstatningssager [...] kan, uanset om de rejses i henhold til denne konvention, til en kontrakt, som erstatningsretligt søgsmål eller på anden måde, kun anlægges på grundlag af denne konventions betingelser og erstatningsgrænser [...].«

Montrealkonventionens artikel 29 har til formål at opstille ensartede erstatningsregler, således at det ikke længere er nødvendigt at anvende national ret (jf. 5. betragtning til Montrealkonventionen: »[...] for yderligere at harmonisere og kodificere«). Dette udelukker en streng fortolkning af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1. Set ud fra en streng fortolkning ville skader, der ikke er opstået som følge af, at en typisk risiko ved luftfart er indtrådt, nemlig under ingen omstændigheder skulle erstattes, heller ikke hvis de er forårsaget af en culpøs adfærd fra operatørens folk. Retsstillingen i henhold til Montrealkonventionen er således anderledes end den, der gjaldt efter Warszawakonventionen. Warszawakonventionens artikel 24, der var pendant til Montrealkonventionens artikel 29, udelukkede nemlig ikke anvendelse af national ret generelt, men kun (så vidt det er relevant her) »i de i Artikel 17 nævnte Tilfælde«. Hvis sidstnævnte bestemmelse blev fortolket strengt, var det muligt at anvende national ret i andre situationer – der i så fald netop ikke var »i Artikel 17 nævnte Tilfælde« [udelades]. Denne mulighed er nu blevet udelukket ved Montrealkonventionens artikel 29. [Org. s. 10]

Dette taler for at tage udgangspunkt i ordlyden i Montrealkonventionens artikel 17, og på grundlag heraf kun kræve, at der foreligger en ulykke – og afstå fra (yderligere) at kræve, at en typisk risiko ved luftfart er indtrådt. Det kunne dog også overvejes at anvende en mellemløsning, hvorefter en ulykke, der indtræder om bord på et fly eller i forbindelse med brug af anlæg til ombord- eller frabordestigning, udløser et erstatningsansvar, men luftfartsselskabet kan frigøre sig fra ansvaret ved at bevise, at der i det konkrete tilfælde ikke består noget sammenhæng med flyveoperationen eller luftfartøjets beskaffenhed. Luftfartsselskabet ville derved navnlig være fritaget for ansvar, såfremt en ulykke udelukkende skyldes en adfærd fra tredjemand, der ikke hænger sammen med luftfartøjets beskaffenhed og flyveoperationen. I det foreliggende tilfælde ville denne opfattelse ligeledes føre til, at sagsøgte er erstatningspligtig, fordi årsagen til ulykken ikke kunne opklares.

7. Under alle omstændigheder er der ikke tale om *acte clair* hvad angår fortolkningen af Montrealkonventionens artikel 17. Oberster Gerichtshof er den ret, der træffer afgørelse i sidste instans, og retten er derfor forpligtet til at anmode om en præjudiciel afgørelse.

II. Revisionsankesagen skal udsættes, indtil afgørelsen fra Den Europæiske Unions Domstol foreligger.

[Udelades]