

Anonymiserad version

Översättning

C-532/18 – 1

Mål C-532/18

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

14 augusti 2018

Domstol som begär förhandsavgörande:

Oberster Gerichtshof (Österrike)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

26 juni 2018

Klagande:

GN, företrädd av sin far HM

Motpart:

ZU i egenskap av konkursförvaltare för Niki Luftfahrt GmbH

REPUBLIKEN ÖSTERRIKE

OBERSTER GERICHTSHOF

[utelämnas]

Oberster Gerichtshof, vilken utgör domstol i sista instans [utelämnas], har i målet mellan klaganden GN, företrädd av sin far HM, [utelämnas] mot motparten ZU, i egenskap av konkursförvaltare för NIKI Luftfahrt GmbH, Wien 3, [utelämnas] rörande 8 500 euro jämte rättegångskostnader samt fastställelse (tvistens värde 16 000 euro), avseende klagandens överklagande av domen som Oberlandesgericht Wien meddelade i egenskap av appellationsdomstol den 30 augusti 2015, [utelämnas] varigenom mellan- och deldomen som Landesgericht Korneuburg meddelade den 15 december 2015 [utelämnas] ändrades, fattat följande

Beslut:

SV

I. Följande fråga hänskjuts enligt artikel 267 FEUF till Europeiska unionens domstol för förhandsavgörande: [**Orig. s. 2**]

Är det fråga om en skadebringande händelse som medför ansvar för transportören, i den mening som avses i artikel 17.1 i *konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999, undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 på grundval av artikel 300.2 EG och godkändes på gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 (Montrealkonventionen)*, när en bägare med varmt kaffe, som har ställts på fällbordet på den framförvarande stolen i ett flygplan som befinner sig i luften, av en orsak som inte kunnat fastställas börjar glida och välter, vilket orsakar brännskador på en flygpassagerare?

II. Förfarandet förklaras vilande fram till dess ett Europeiska unionens domstol [utelämnas] har besvarat begäran om förhandsavgörande.

Skäl:

1. Faktiska omständigheter:

Klaganden, som vid den aktuella tidpunkten var sex år gammal, flög i augusti 2015 tillsammans med sin familj från Mallorca till Wien i ett flygplan som tillhörde det numera insolventa flygbolaget som är motpart. Cirka en timme efter start serverade flygvärdinnan drycker. Vid denna tidpunkt satt klaganden på fönsterplatsen och lutade sig (över armstödet till sätet bredvid där klagandens far satt) mot fadern i dennes höft- och bröstområde. Klagandens far fick en bägare apelsinjuice och en pappbägare (utan lock) med nybryggt och hett kaffe som ställdes på fällbordet [**Orig. s. 3**] som sitter på det framförvarande sätet. Han bad därefter om mjölk. I detta ögonblick lade flygvärdinnan märke till att bägaren med kaffe började glida. Hon uppmärksammade fadern på detta, men han hann inte förhindra att bägaren välte ut över hans högra lår och klagandens bröst. Klaganden ådrog sig därigenom andra gradens brännskador på framdelen och mitten av vänstra delen av bröstkorgen på en yta som motsvarar omkring 2–4 procent av kroppsytan. Det kunde inte konstateras vare sig att fällbordet var behäftat med fel och stod snett från början eller att kaffebägaren skulle ha börjat glida på grund av vibrationer från flygplanet.

2. Parternas yrkanden och argument

Klaganden yrkar, efter att förfarandet, som avbrutits på grund av motpartens insolvens, återupptagits, att konkursförvaltaren för flygbolaget som tidigare var motpart ska utge ersättning för sveda och verk samt ersättning för vanställande ärr till ett belopp på sammanlagt 8 500 euro från konkursboets anspråk på flygbolagets luftfartsansvarsförsäkring, samt fastställelse av ansvar för framtida följder av den skadeståndsgrundande händelsen. Motpartens ansvar följer av artikel 17.1 i Montrealkonventionen. Enligt nämnda bestämmelse ansvarar transportören för dödsfall eller kroppsskada som tillfogats passagerare under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat under flygningen.

Motparten invänder att ansvar enligt artikel 17 Montrealkonventionen inte kan komma i fråga, eftersom det inte föreligger en skadebringande händelse, då det inte är en plötslig och oväntad händelse som orsakat att kaffebägaren började glida och att kaffet spilldes ut. Om en skadebringande händelse skulle anses föreligga har den inte orsakats av motparten eller dess **[Orig. s. 4]** medarbetare. I vart fall har ingen risk som är typisk för luftfart förverkligats.

Motpartens tidigare invändning om att klaganden är medvållande är inte längre föremål för förfarandet.

3. Bakgrund

Domstolen i första instans konstaterade att begäran om ersättning är välgrundad. Omständigheten att bägaren välte och att den heta vätskan spilldes ut över klaganden ska anses vara en skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17 i Montrealkonventionen, eftersom den inträdde till följd av en ovanlig händelse som är hänförlig till yttre omständigheter. Därigenom har även en risk som är typisk för flygfart förverkligats, eftersom ett flygplan i drift lutar på olika sätt som (i allmänhet) kan leda till att föremål som ställts på en horisontell yta i flygplanet börjar glida, utan att någon särskild flygmanöver behöver ha genomförts. Motparten har inte orsakat händelsen, eftersom det är vanligt förekommande och socialt accepterat att servera varma drycker utan lock.

Appellationsdomstolen ogillade talan. Artikel 17.1 i Montrealkonventionen omfattar endast sådana skadebringande händelser som inträder till följd av en risk som är typisk för luftfart. Klaganden bär bevisbördan för att detta är fallet. Eftersom det inte har varit möjligt att fastställa orsaken till att bägaren välte har klaganden inte uppfyllt sin bevisbörda. Motparten ansvarar således inte enligt artikel 17.1 i Montrealkonventionen.

I sitt överklagande riktar sig klaganden mot sistnämnda avgörande och yrkar att domen som meddelats av domstolen i första instans ska återställas.

4. Rättsliga grunder: [Orig. s. 5]

4.1. Motpartens ansvar ska bedömas enligt *konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter* (Montrealkonventionen). Denna konvention är tillämplig eftersom flygningens avgångs- och destinationsort ligger i olika fördragsslutande stater (Spanien och Österrike), vilket innebär att det föreligger en internationell transport i den mening som avses i artikel 1 i Montrealkonventionen.

4.2. Montrealkonventionen undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 och godkändes på gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001. Den utgör (således) en integrerad del av unionens rättsordning och domstolen är behörig att meddela förhandsavgörande angående dess tolkning (EU-domstolens dom av den 26 februari 2015, Wucher Helicopter GmbH, C-6/14, punkt 33, och där angiven rättspraxis).

4.3. Tvisten avser tolkningen av artikel 17.1 i Montrealkonventionen:

Transportören ansvarar 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 ansvarsgränsen enligt artikel 21.1 i Montrealkonventionen – som inte uppnås i förevarande talan om ersättning – utan hänsyn till om denne har orsakat skadan. Den enda invändning transportören kan göra gällande är medvällande enligt artikel 20 i Montrealkonventionen, vilket inte längre är relevant här.

5. Skälen till att förhandsavgörande begärs: [Orig. s. 6]

5.1. En förutsättning för ansvar enligt artikel 17.1 i Montrealkonventionen är att en personskada (dödsfall eller kroppsskada) inträffar genom en ”skadebringande händelse”. Den skadebringande händelsen är en nödvändig förutsättning för att skadan skulle uppstå [utelämnas]. Det avgörande är således enligt konventionens ordalydelse att en ”skadebringande händelse” inträffat.

Varken Montrealkonventionen eller den tidigare Warszawakonventionen definierar nämnda begrepp. Enligt den rättspraxis som meddelats rörande Warszawakonventionen är det att förstå som en plötslig händelse på grund av yttre inverkan som leder till en passagerares dödsfall eller att denne orsakas kroppsskada. Den berörde drabbas av en skada som är oväntad för denne [utelämnas].

5.2. I förevarande fall tillfogades klaganden en kroppsskada genom att en bägare med hett kaffe som stod framför vederbörande av oklar anledning började glida under flygningen. Enligt den hänskjutande domstolen utgör det i vart fall en plötslig händelse som orsakas av yttre inverkan som medför att klaganden drabbas av en skada som är oväntad för denne. Detta talar för att artikel 17.1 i Montrealkonventionen är tillämplig.

5.3. Det är emellertid tvistigt huruvida begreppet skadebringande händelse, och således ansvaret, ska begränsas till att endast omfatta fall där en risk som är typisk för flygfart förverkligas.

5.3.1. En sådan (ytterligare) förutsättning finner framför allt stöd i merparten av tysk doktrin och rättspraxis [utelämnas]. [Orig. s. 7] Enligt denna uppfattning måste det inte heller vara fråga om risker och faror som är unika och inte kan uppträda i något annat område av livet, utan endast vid lufttransport. Det är i vart fall tillräckligt om en risk som är en följd av den typiska beskaffenheten eller tillståndet hos ett flygplan eller en luftfartsteknisk anordning som används vid på- och avstigning förverkligas [utelämnas]. Flygplanets beskaffenhet och tillstånd ska även beaktas i förhållande till dess drift (exempelvis följderna av höjd- och hastighetsförändringar). Som motivering anges att det inte är önskvärt och inte heller kan ha varit avsikten hos de fördragsslutande staterna som är parter till

Montrealkonventionen att övervältra den allmänna risk som livet medför för varje människa på transportören [utelämnas].

Denna uppfattning leder emellertid till en betydande rättsosäkerhet. Tyska Bundesgerichtshof [utelämnas] kräver visserligen inte (längre) att risken som förverkligas endast kan inträda på luftfartsområdet, utan det är tillräckligt att det finns ett samband. Här uppkommer dock frågan om bevisbördan. Enligt allmänna rättsprinciper ankommer det på vardera part att styrka de omständigheter som är till fördel för deras rättsliga ståndpunkt. Således skulle bevisbördan för att en risk som är typisk för luftfart har förverkligats ligga på den skadelidande. I förevarande [**Orig. s. 8**] fall skulle det innebära att talan ska ogillas, eftersom det inte har varit möjligt att fastställa orsaken till den inträffade skadebringande händelsen.

5.3.2. Enligt en annan uppfattning är det däremot inte avgörande att en risk som är typisk för luftfart har förverkligats. Företrädare för denna uppfattning hänvisar framför allt till ordalydelsen av artikel 17.1 i Montrealkonventionen som inte innehåller något sådant krav. En sådan begränsning har inte heller varit avsedd när konventionen utarbetades [utelämnas]. Dessutom skulle ett sådant krav, åtminstone vid en strikt tolkning – som emellertid inte längre företräds av tyska Bundesgerichtshof, i vart fall inte lika förekommande (se ovan 5.3.1.) – medföra att så gott som alla händelser som orsakar skada faller utanför ansvarsområdet enligt artikel 17.1 i Montrealkonventionen, eftersom de (bortsett från att flygplanet störtar) skulle kunna förekomma åtminstone på ett likartat sätt i andra livssituationer [utelämnas]. Ansvarsnormen skulle då riskera att tömmas på innehåll. Det finns hur som helst ingen risk för ett obegränsat ansvar, eftersom transportören i alla fall kan undkomma ansvar genom att styrka den skadelidande partens medvällande enligt artikel 20 i Montrealkonventionen.

På denna grund erkänns spill av varma drycker eller mat på en passagerares kropp i delar av doktrinen som en sådan skadebringande händelse för vars följderna transportörer utan vidare ansvarar [utelämnas]. Frågan om motpartens ansvar skulle i sådana fall besvaras jakande i förevarande fall.

6. De sistnämnda övervägandena är i princip välgrundade. [**Orig. s. 9**]

Förutom att hänvisa till ordalydelsen av artikel 17.1 i Montrealkonventionen som endast anger en ”skadebringande händelse” som ansvarsgrund, men däremot inte förverkligandet av en risk som är typisk för luftfart, är det lämpligt att särskilt hänvisa till framför allt artikel 29 i Montrealkonventionen. Enligt denna bestämmelse får i fråga om transporter av passagerare, bagage eller gods

”en talan om skadestånd, oavsett hur den grundats – med stöd av konventionen, inomkontraktuellt, utomkontraktuellt eller på annan grund – föras endast på de villkor och inom de gränser som fastställs i denna konvention [...]”

Syftet med denna bestämmelse är att upprätta en enhetlig ansvarsordning som gör det överflödigt att ta hänsyn till nationell rätt (se skäl 5 i Montrealkonventionen: ”... ytterligare harmonisera och kodifiera...”). Detta utesluter en snäv tolkning av artikel 17.1 i Montrealkonventionen. Vid en sådan tolkning skulle skador som inte inträtt på grund av att en risk som är typisk för luftfart förverkligats inte vara ersättningsgilla, inte ens om de orsakats av transportörens anställda eller uppdragstagare. Rättslägena är alltså olika enligt Montrealkonventionen och Warszawakonventionen. Artikel 24 i Warszawakonventionen som motsvarar 29 i Montrealkonventionen utesluter inte tillämpningen av nationell rätt generellt, utan (såvitt det är relevant här) endast i ”fall som omfattas av artikel 17”. Om sistnämnda bestämmelse ges en snäv tolkning, skulle det i andra fallkonstellationer – som då inte är ”fall som omfattas av artikel 17” – vara möjligt att tillämpa nationell rätt [utelämnas]. Denna möjlighet har numera försvunnit genom artikel 29 i Montrealkonventionen. **[Orig. s. 10]**

Detta talar för att, med utgångspunkt i ordalydelsen hos artikel 17 i Montrealkonventionen, endast kräva att en skadebringande händelse föreligger och att avstå från det (ytterligare) kravet på att en risk som är typisk för luftfart har förverkligats. En alternativ lösning som emellertid också kan övervägas är att en skadebringande händelse ombord på luftfartyget eller vid användning av anläggningar för ombordstigning och avstigning visserligen är ansvarsgrundande, men att transportören kan befrias från ansvar om denne visar att det i det konkreta fallet inte fanns något samband med luftfartygets drift eller beskaffenhet. Därmed skulle i synnerhet fall där en skadebringande händelse endast är att hänföra till tredje mans agerande, som inte har något samband med luftfartygets beskaffenhet eller drift, undantas från ansvar. I förevarande fall skulle denna uppfattning också medföra ansvar för motparten, eftersom orsaken till den skadebringande händelsen inte har kunnat fastställas.

7. Tolkningsen av artikel 17 i Montrealkonventionen är i vart fall inte en *acte clair*. Oberster Gerichtshof är således i egenskap av domstol i sista instans förpliktad att begära förhandsavgörande.

II. Förfarandet om överklagande förklaras vilande fram till dess att Europeiska unionens domstol har avgjort begäran om förhandsavgörande.

[utelämnas]