

Anonymiseret version

Oversættelse

C-70/20 – 1

Sag C-70/20

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for indlevering:

12. februar 2020

Forelæggende ret:

Oberster Gerichtshof (Østrig)

Afgørelse af:

30. januar 2020

Revisionappellant:

YL

Revisionsindstævnt:

Altenrhein Luftfahrt GmbH

I sagen mellem sagsøger YL, [Østrig], [udelades] mod sagsøgte Altenrhein Luftfahrt GmbH, Flughafen Wien [Østrig] [udelades], om 68 858 EUR samt sagsomkostninger, herunder retsafgifter (sagskrav 5 000 EUR), har Oberster Gerichtshof (øverste domstol) [udelades] i sagen om sagsøgers revisionsappel af dom af 29. april 2019 [udelades] afsagt af Oberlandesgericht Wien (den øverste regionale domstol i Wien) som appeldomstol, med hvilken dom Handelsgericht Wiens (handelsretten i Wien) dom af 23. januar 2019 [udelades] blev stadfæstet, [udelades] afsagt følgende

Kendelse:

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

Skal en hård landing, som dog ligger inden for et flys normale driftsområde, og som medfører en passagers tilskadekomst, betragtes som en ulykke, jf. artikel 17, stk. 1, i Konvention om indførelse af visse ensartede regler for international

luftbefordring, som den 28. maj 1999 blev vedtaget i Montreal, den 9. december 1999 blev undertegnet af Det Europæiske Fællesskab og den 5. april 2001 blev godkendt ved Rådets beslutning 2001/539/EF?

II. [Sagen udsættes] [udelades]

Præmisses:

1. Faktiske omstændigheder i hovedsagen:

Sagsøgeren var den 20. marts 2014 passager på en af den sagsøgte gennemført flyvning fra Wien til St. Gallen/Altenrhein (lufthavn i Schweiz). Ved landingen registrerede flyvedatarekorderen et vertikalt tryk på 1,8 g. En sådan landing kan subjektivt opfattes som hård. Der var imidlertid også – bedømt ud fra en måletolerance for luftfartøjsmateriel – (stadig) tale om en landing inden for flyets normale driftsområde, som efter flyfabrikantens oplysninger er op til et tryk på 2 g. Der blev ikke konstateret fejl fra pilotens side. Fra en flyveteknisk synsvinkel er en hård landing mere sikker end en for blød landing i Flughafen St. Gallen/Altenrhein på grund af den alpine beliggenhed.

2. Parternes påstande og anbringender i hovedsagen: [org. s. 3]

Sagsøgeren hævder at have pådraget sig en diskusprolaps ved landingen og kræver erstatning under henvisning til artikel 17 i Montreal-konventionen (MÜ). Den »hårde« landing skal betragtes som en ulykke, jf. artikel 17 i MÜ.

Sagsøgte mener derimod, at landingen har fundet sted inden for flyets normale driftsområde. Der er således tale om en sædvanlig hændelse under en flyvning og ikke om en ulykke, jf. artikel 17 i MÜ.

3. Retsforhandlinger i hovedsagen:

Erstatningskravet blev afvist af den første retsinstans. Erstatningspligt i medfør af artikel 17 i MÜ forudsætter en ulykke, og der må antages alene at kunne være tale om en sådan ved en »usædvanligt hård landing«. Om en sådan har der her ikke været tale. Sædvanlige hændelser i forbindelse med lufttransport, som også omfatter en hård landing eller en kraftig opbremsning, danner ikke grundlag for erstatningsansvar, eftersom passageren (meningen må her være: en sædvanlig passager) er bekendt med sådanne hændelser og derfor er forberedt.

Appeldomstolen stadfæstede denne afgørelse. Ganske vist kan også en hård landing undtagelsesvist konstituere en ulykke, jf. artikel 17 i MÜ. Men det forudsætter, at de af fabrikanten oplyste grænseværdier for belastningen af landingsstellet og de bærende dele er klart overskredet. En – som i det foreliggende tilfælde – normal landing udelukker muligheden for at konkludere, at der har været tale om en ulykke.

Oberster Gerichtshof (øverste domstol) skal træffe afgørelse i en revisionsappel, iværksat af sagsøgeren til prøvelse af denne dom. Den pågældende er fortsat af den opfattelse, at der var tale om en ulykke, som danner grundlag for sagsøgtes erstatningsansvar. Såfremt dette er korrekt, skal Oberster Gerichtshof (øverste domstol) ophæve de foregående instansers afgørelser. Den første retsinstant vil i givet fald [org. s. 4] skulle træffe afgørelse om, hvorvidt sagsøgerens diskusprolaps rent faktisk skal betragtes som en følge af landingen. Der er endnu ikke taget stilling til dette spørgsmål, eftersom de foregående instanser afviste sagsøgtes erstatningsansvar allerede fordi, der ikke fandtes at være tale om en ulykke.

4. Retsgrundlag:

4.1. Sagsøgtes erstatningsansvar skal vurderes på grundlag af Konvention om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montreal-konventionen, MÜ). Konventionens relevans i den foreliggende sag følger af, at flyvningens afrejse- og bestemmelsessted lå i forskellige konventionsstater (Østrig, Schweiz), og at der dermed er tale om en international luftransport, jf. artikel 1 i MÜ.

4.2. Montreal-konventionen blev undertegnet af Det Europæiske Fællesskab den 9. december 1999 og blev godkendt ved Rådets beslutning 2001/539/EF af 5. april 2001. Konventionen er (dermed) en integreret bestanddel af Unionens retsorden, hvorfor EU-Domstolen er bemyndiget til at træffe afgørelse om fortolkningen af konventionen i form af en præjudiciel afgørelse (EU-Domstolen, sag C-6/14, *Wucher Helicopter GmbH*).

4.3. Det er fortolkningen af artikel 17, stk. 1, i MÜ, der 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 er luftfartsselskabet erstatningspligtigt op til maksimumsbeløbet, jf. artikel 21, stk. 1, i MÜ – som ikke er nået i det foreliggende sagsanlæg – uanset [org. s. 5] udvist skyld, ligesom luftfartsselskabet alene har mulighed for at imødegå erstatningspligten med en indsigelse om skadelidtes medvirken til skaden i medfør af artikel 20 i MÜ. Artikel 17 i MÜ svarer grundlæggende til artikel 17 i *Warszawa-konventionen om indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring*, hvorfor den om denne bestemmelse foreliggende retspraksis også kan anvendes i den foreliggende sag.

5. Præmisser for forelæggelsen:

5.1. Efter artikel 17, stk. 1, i MÜ er personskade (dødsfald eller tilskadekomst), som er forvoldt ved en »ulykke«, en forudsætning for erstatningspligt; ulykken må

være en *conditio sine qua non* for skaden. Det er derfor afgørende, om der foreligger en »ulykke«. Dette begreb er ikke defineret i konventionen. Spørgsmålet er, om begrebet omfatter en »hård« landing, som dog (stadig) befinder sig inden for det »normale driftsområde«. Dette indebærer, at belastningen af landingsstellet og de bærende dele ikke har overskredet de grænseværdier, hvis overskridelse efter fabrikantens oplysninger gør en teknisk kontrol af flyet påkrævet. Det er Oberster Gerichtshofs (øverste domstol) opfattelse, at en »hård« landing i denne forbindelse er en landing, som – i modsætning til en »blød« landing – i det væsentlige ikke bliver opfanget af flyets landingsstel, og som mærkes tydeligt af en passager.

5.2. EU-Domstolen har i afgørelsen C-532/18, *GN*, præmis 34, fastholdt, at begrebet »ulykke« skal forstås i sin »sædvanlige betydning«. Det vil sige som en »uforudset, ufrivillig skadevoldende hændelse« (*«un évènement involontaire ommageable imprévu»*). Denne formulering synes at indikere, at det afgørende er passagerens mulighed for at forudse begivenheden [**org. s. 6**] (*«imprévu»*, ikke *«imprévisible»*). Den amerikanske Supreme Court har udtalt det samme som EU-Domstolen. Den amerikanske Supreme Court forstår ved begrebet »ulykke« en »unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger«, dvs. en udefra kommende uventet eller usædvanlig begivenhed eller hændelse (*Air France v. Saks* [1986], <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/>). Efter denne ordlyd (»eller«) i det mindste er det tilstrækkeligt, at begivenheden var uventet, den skal ikke derudover også være usædvanlig. Den tyske Bundesgerichtshofs (forbundsdomstol) afgørelser, der (udelukkende) tager en hændelses »pludselige« indtræden i betragtning, synes at pege i samme retning [udelades].

Disse formuleringer kunne godt forstås således, at det ikke kommer an på den skadevoldende begivenheds objektive uforudsigelighed eller almindelighed, men derimod alene på, at den pågældende begivenhed var udefra kommende, indtrådte pludseligt, og at passageren ikke regnede med den (jf. *Lord Scott in House of Lords, Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation* [2005] UKHL 72, præmis 14: »It is important to bear in mind that the »unintended and unexpected« quality of the happening in question must mean »unintended and unexpected« from the viewpoint of the victim of the accident. It cannot be to the point that the happening was not unintended or unexpected by the perpetrator of it or by the person sought to be made responsible for its consequences. It is the injured passenger who must suffer the »accident« and it is from his perspective that the quality of the happening must be considered.«).

Efter denne (brede) fortolkning vil der således alene kunne siges ikke at være tale om en ulykke, såfremt en skade blev forårsaget af [**org. s. 7**] flyets normale drift, uden at der har været tale om en pludselig og for passageren overraskende hændelse. Dette er særligt tilfældet, hvor det er det sædvanlige kabinetryk, der medfører skader (*Air France v. Saks*: tab af hørelse; *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*: blodpropper). Derimod vil også turbulens i lettere og middelsvær grad – der som sådan hverken er usædvanlig eller uforudsigelig –

kunne betragtes som ulykker med hensyn til skader som følge heraf [udelades]. Det samme må også gælde for en hård landing, der – ligesom her – ganske vist (lige netop) er omfattet af flyets normale driftsområde, men som finder sted pludseligt og uventet, og som (efter sagsøgerens endnu ikke undersøgte hævde) fører til tilskadekomst.

5.3. I modsætning hertil bliver der i frem for alt fransk retspraksis lagt vægt på en begivenheds uforudsigelighed (Cour de cassation [udelades]: »*évènement extérieur, soudain et imprévisible*«). Der skal således som følge heraf ikke alene være tale om en udefra kommende (»*extérieur*«), pludselig (»*soudain*«) og fra passagerens synsvinkel anskuet uventet begivenhed, men også om en uforudsigelig (»*imprévisible*«), dvs. objektivt usædvanlig hændelse. Som følge heraf vil der ikke være tale om erstatningspligt i forbindelse med skader, som opstår på grund af hændelser, som hører til flyets normale og forudsigelige drift (således formentlig også generaladvokat Saugmandsgaard, sag C-532/18, præmis 44, som ganske vist også fortolker den amerikanske og den tyske retspraksis på samme måde). **[Org. s. 8]**

Noget lignende fremgår også af den tyske juridiske litteratur: Sædvanlige, driftsafhængige og accepterede hændelser kan ikke danne grundlag for erstatningspligt [udelades]. En hård landing kan således alene betegnes som en ulykke, såfremt de af de af fabrikanten oplyste grænseværdier for belastningen af landingsstellet og de bærende dele er klart overskredet [udelades].

I overensstemmelse hermed traf District Court for the Southern District of New York [udelades] og Landgericht Düsseldorf (den regionale ret i første instans i Düsseldorf) [udelades] afgørelse om, at et luftfartsselskab ikke er erstatningspligtigt i forbindelse med henholdsvis en »rutinelanding« (District Court) og en landing »inden for rammerne af det normale« (regional ret i første instans).

5.4. Den sidstnævnte opfattelse baserer sig tydeligvis på den vurdering, at hændelser, som (stadig) er omfattet af et flys normaldrift, sædvanligvis ikke vil medføre tilskadekomst, heller ikke hvor de sker pludseligt og uventet. Dette gælder særligt for »hårde« landinger (jf. *Truitt*, Plain Talk about Plane Claims: An Air Carrier Claims Examinees Handbook, Journal of Air Law and Commerce [udelades]: »[...] airplanes are not as strong as people – meaning that if a hard landing did not hurt the airplane, it would not have been capable of harming occupants.«). Såfremt en passager til trods herfor kommer til skade, vil der ofte være tale om, at passagerens særlige disposition har medvirket til hændelsen som en yderligere **[org. s. 9]** skadesårsag. Den pågældende disposition vil således ikke falde ind under luftfartsselskabets risikoområde (således også overordnet generaladvokat Saugmandsgaard, sag C-532/18, præmis 44).

6. Oberster Gerichtshof (øverste domstol) finder principielt, at denne opfattelse bør foretrækkes. Opfattelsen indebærer ganske vist, at de af flyfabrikanten oplyste grænseværdier indirekte er afgørende ved fortolkningen af begrebet »ulykke«.

Opfattelsen indebærer imidlertid også en rimelig balance mellem henholdsvis passageren og luftfartsselskabets interesser, forhindrer en ubegrænset erstatningspligt (jf. C-532/18, præmis 37) og har herudover netop på grund af referencen til konkrete grænseværdier fordelen af at være nem at arbejde med. På grund af de nævnte grunde er der dog ikke tale om en *acte clair*. Dette er årsagen til, at Oberster Gerichtshof (øverste domstol) som sidste retsinstans er forpligtet til at forelægge sagen.

II. [processuel oplysning] [undlades]

[underskrifter] [undlades]

ARBEJDSDOKUMENT