

Anonymiserad version

Översättning

C-70/20 – 1

Mål C-70/20

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

12 februari 2020

Domstol som begär förhandsavgörande:

Oberster Gerichtshof (Österrike)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

30 januari 2020

Klagande:

YL

Motpart:

Altenrhein Luftfahrt GmbH

Oberster Gerichtshof har [utelämnas] i målet mellan klaganden, YL, [Österrike], [utelämnas] mot motparten, Altenrhein Luftfahrt GmbH, Flughafen Wien [Österrike] [utelämnas], angående 68 858 euro jämte ränta och rättegångskostnader samt fastställelse (tvisteföremålets värde 5 000 euro), där klaganden har överklagat den dom som Oberlandesgericht Wien, i egenskap av appellationsdomstol, meddelade av den 29 april 2019 [utelämnas], genom vilken Handelsgericht Wiens dom av den 23 januari 2019 [utelämnas] fastställdes, [utelämnas] fattat följande beslut:

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

Utgör en hård landning, vilken emellertid fortfarande faller inom flygplanets normala funktionsområde, som leder till att en passagerare skadas, en skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17.1 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, vilken ingicks i Montreal den 28 maj 1999, undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december

1999 och godkändes på gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001?

II. [vilandeförklaring av målet] [utelämnas]

Skäl:

1. Bakgrund:

Klaganden (nedan kallad YL) var den 20 mars 2014 passagerare på en flygning som motparten, Altenrhein Luftfahrt GmbH (nedan kallat flygbolaget), genomförde från Wien till St. Gallen/Altenrhein (Schweiz). Vid landningen registrerade färdregistratören en vertikal belastning på 1,8 g. En sådan landning kan subjektivt uppfattas som hård. I flygtekniskt hänseende föll landningen emellertid, även med beaktande av en måttolerans, (fortfarande) inom flygplanets normala funktionsområde, vilket enligt flygplanstillverkarens uppgifter går upp till en belastning på 2 g. Något felaktigt handlings sätt från piloten kunde inte fastställas. På grund av flygplatsen St. Gallen/Altenrheins alpina placering är en hårdare landning, i flygtekniskt hänseende, säkrare än en mjuk landning.

2. Parternas yrkanden och argument [Orig. s. 3]

YL påstår att hon drabbades av diskbräck vid landningen och begär skadestånd med hänvisning till artikel 17 i Montrealkonventionen. Den ”hårda” landningen utgör en skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17 i Montrealkonventionen.

Flygbolaget invänder att landningen låg inom flygplanets normala funktionsområde. Det är således frågan om en typisk händelse under en flygning och inte om en skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17 i Montrealkonventionen.

3. Förfarandet i det nationella målet:

Den nationella domstolen i första instans ogillade talan. För ett ansvar enligt artikel 17 i Montrealkonventionen krävs en skadebringande händelse, vilket enbart kan antas vara fallet vid en ”utomordentligt hård landning”. Någon sådan landning har inte förekommit i förevarande mål. Karakteristiska händelser vid en lufttransport, vilket även omfattar en hård landning eller en stark inbromsning, motiverar inte ett ansvar, eftersom passageraren (här avses uppenbarligen en typisk passagerare) har kännedom om och räknar med sådana händelser.

Domstolen i andra instans fastställde denna dom. Den ansåg visserligen att även en hård landning skulle kunna utgöra en skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17 i Montrealkonventionen. Detta förutsätter emellertid att de gränsvärden som tillverkaren har angett för landningsstället och de bärande

delarna klart har överskridits. Vid en normal landning, såsom i förevarande mål, kan det inte antas föreligga någon skadebringande händelse.

Oberster Gerichtshof har att avgöra YL:s överklagande av denna dom. Hon vidhåller sin ståndpunkt, att det är frågan om en skadebringande händelse, för vilken flygbolaget är ansvarigt. Om detta är fallet skulle Oberster Gerichtshof vara skyldig att upphäva domarna från de lägre instanserna. I sådana fall ska domstolen i första instans [**Orig. s. 4**] besvara frågan huruvida YLs diskbräck faktiskt orsakades av landningen. Denna fråga har ännu inte prövats, eftersom de lägre instanserna uteslöt ett ansvar redan på grund av att det inte förelåg någon skadebringande händelse.

4. Rättsliga grunder:

4.1. Flygbolagets 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 (Österrike och Schweiz), 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 därför behörig att meddela förhandsavgörande angående dess tolkning (EU-domstolens dom i mål C-6/14, Wucher Helicopter GmbH).

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 det maximala ansvarsbeloppet i artikel 21.1 i Montrealkonventionen, vilket inte uppnås i förevarande mål, utan [**Orig. s. 5**] hänsyn till vållande, varvid transportören enbart kan begränsa sitt ansvar genom att åberopa ett medvållande enligt artikel 20 i Montrealkonventionen. Artikel 17 i Montrealkonventionen motsvarar i huvudsak artikel 17 i Warszawakonventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, vilket innebär att rättspraxis angående denna bestämmelse i fortsättningen kan beaktas vid tolkningen.

5. Skäl för att hänskjuta till förhandsavgörande:

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. Således är det avgörande att det föreligger en skadebringande händelse. Detta begrepp definieras inte i konventionen. Frågan är huruvida det omfattar en ”hård” landning som emellertid (fortfarande) faller inom det ”normala funktionsområdet”. Detta innebär att belastningen på landningsstället och de bärande delarna är lägre än de gränsvärden för vilka det enligt tillverkarens instruktioner krävs en teknisk kontroll av flygplanet om de överskrids. Oberster Gerichtshof uppfattar i detta sammanhang en ”hård” landning – till skillnad från en ”mjuk” landning – som en landning som inte i huvudsak fångas upp av flygplanets landningsställ och passageraren tydligt märker.

5.2. EU-domstolen har i dom C-532/18, GN, punkt 34, slagit fast att den vanliga innebörden av begreppet ”skadebringande händelse” ska tillämpas. Det är därvid frågan om en ”oavsiktlig och oväntad händelse” (*un évènement involontaire dommageable imprévu*). Denna formulering förefaller tyda på att det är avgörande huruvida passageraren kunde förutse händelsen [**Orig. s. 6**] (*imprévu* och inte *imprévisible*). Förenta staternas Supreme Court formulerar detta på ett liknande sätt som EU-domstolen. Den anser att en ”skadebringande händelse (accident)” utgör en ”unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger”, det vill säga en extern oväntad eller ovanlig händelse (*Air France v. Saks* [1986], <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/>). Åtminstone enligt denna ordalydelse (”eller”) är det tillräckligt att händelsen var oväntad och det krävs inte att den även är ovanlig. Även domar från den tyska Bundesgerichtshof, vilken (enbart) förefaller anse att det är avgörande att händelsen är plötslig, pekar i samma riktning [utelämnas].

Denna formulering kan tolkas så, att det inte är avgörande huruvida den skadegörande händelsen objektivt sett är oväntad eller ovanlig, utan enbart att det är frågan om en yttre händelse som uppkom plötsligt och att passageraren inte räknade med den (se *Lord Scott in House of Lords, Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation* [2005] UKHL 72, punkt 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.”).

Vid en sådan (extensiv) tolkning skulle det således inte vara frågan om en skadegörande händelse enbart om skadan orsakades genom [**Orig. s. 7**] flygplanets normala drift, utan att det inträffade någon plötslig och överraskande händelse för passageraren. Detta är särskilt fallet när det vanliga kabintrycket orsakar skador (*Air France v. Saks*: hörsel förlust, *Deep Vein Thrombosis and Air*

Travel Group Litigation: blodpropp). Däremot skulle även lätt eller medelstor turbulens – som i sig varken är ovanligt eller oväntat – kunna klassificeras som en skadebringande händelse om den orsakar skador [utelämnas]. Detsamma borde förmodligen även gälla för en hård landning vilken – såsom i förevarande mål – visserligen (nätt och jämnt) faller inom flygplanets normala funktionsområde, men som sker plötsligt och oväntat och medför en kroppsskada (vilket YL påstår och som fortfarande kräver prövning).

5.3. Framför allt inom fransk rättspraxis läggs vikt vid att händelsen ska vara oväntad (Cour de cassation [utelämnas]: ”*événement extérieur, soudain et imprévisible*”). Det krävs således inte enbart en extern (”*extérieur*”), plötslig (”*soudain*”) och ur passagerarens synvinkel oväntad händelse, utan även att denna är oförutsebar (”*imprévisible*”), vilken med andra ord innebär att den i är ovanlig i objektivet hänseende. Således skulle inte skador ersättas som uppkommer genom händelser som hänför sig till ett flygplans normala och förutsebara drift (se, för ett liknande resonemang, förslag till avgörande av generaladvokaten Saugmandsgaard, i mål C-532/18, punkt 44, som emellertid även tolkar amerikansk och tysk rättspraxis på detta sätt). [Orig. s. 8]

En liknande ståndpunkt förespråkas även i tyskspråkig doktrin. Karakteristiska, driftsrelaterade och accepterade händelser anses inte kunna motivera ett ansvar [utelämnas]. En hård landning kan således enbart klassificeras som en skadebringande händelse om de gränsvärden för belastningen av landningsstället och bärande delar som tillverkaren har angett, klart har överskridits [utelämnas].

I enlighet med detta fastställde District Court for the Southern District of New York [utelämnas] och Landgericht Düsseldorf [utelämnas], att flygbolaget inte är ansvarigt vid en ”rutinlandning” (District Court) respektive en landning ”fortfarande kan anses normal” (Landgericht).

5.4. Sistnämnda uppfattning grundas uppenbarligen på bedömningen att händelser som (fortfarande) omfattas av ett flygplans normala drift, normalt sett inte medför någon kroppsskada, och detta inte heller om de inträffar plötsligt och oväntat. Detta gäller särskilt med avseende på ”hårda” landningar (se Truitt, Plain Talk about Plane Claims: An Air Carrier Claims Examinees Handbook, *Journal of Air Law and Commerce* [utelämnas]: ”... 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.”). Om en skada ändå inträffar så beror detta ofta på något som kan tillskrivaspassageraren, vilket utöver händelsen ytterligare [Orig. s. 9] bidragit till skadan. Detta omfattas i så fall inte av flygbolagets riskområde (se, för ett liknande resonemang, allmänt förslag till avgörande av generaladvokaten Saugmandsgaard, i mål C-532/18, punkt 44).

6. Oberster Gerichtshof anser att denna uppfattning i princip är att föredra. Visserligen innebär den att de gränsvärden som flygplanstillverkaren har angett indirekt är avgörande för tolkningen av begreppet ”skadebringande händelse”, men detta synsätt medför ändå en rimlig avvägning mellan passagerarens och

flygbolagets intressen, motverkar ett obegränsat ansvar (se C-532/18, punkt 37) och genom kopplingen till konkreta gränsvärden har det dessutom fördelen att det är okomplicerat. Av de skäl som anges ovan är det emellertid inte frågan om någon *acte clair*. Följaktligen är Oberster Gerichtshof i egenskap av domstol i sista instans skyldig att hänskjuta en begäran om förhandsavgörande.

II. [uppgifter om det rättsliga förfarandet] [utelämnas]

[underskrifter] [utelämnas]

ARBETS
DOKUMENT