

Sag C-589/20**Anmodning om præjudiciel afgørelse****Dato for indlevering:**

10. november 2020

Forelæggende ret:

Landesgericht Korneuburg (Østrig)

Afgørelse af:

15. september 2020

Sagsøger og appellant:

JR

Sagsøgt og indstævnt:

Austrian Airlines AG

REPUBLICKEN ØSTRIG

Landesgericht Korneuburg

[udelades]

Landesgericht Korneuburg har som appeldomstol [udelades] i sagen mellem sagsøgeren JR [udelades] og sagsøgte **Austrian Airlines AG**, [udelades] Wien-Flughafen, [udelades] vedrørende betaling af 4 675 EUR samt renter og sagsomkostninger, foranlediget af sagsøgerens appel af Bezirkgericht Schwechats dom af 15. marts 2020 [udelades] i et lukket retsmøde afsagt følgende

K e n d e l s e

I. Den Europæiske Unions Domstol forelægges i henhold til artikel 267 TEUF følgende **spørgsmål til præjudiciel afgørelse**:

Skal artikel 17, stk. 1, i konventionen 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 og godkendt på Fællesskabets vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001, fortolkes således, at begrebet [org. s. 2] »ulykke« som omhandlet i denne bestemmelse omfatter en situation, hvori en passager ved udstigningen af flyet – uden

påviselig grund – falder på den sidste tredjedel af den mobile udstigningstrappe og herved kommer til skade, idet skaden ikke blev forvoldt af en genstand, som benyttes til betjening af passagererne, som omhandlet i Domstolens dom af 19. december 2019, C-532/18, og ikke skyldtes en mangel ved trappen, og trappen navnlig ikke var glat?

2. Skal artikel 20 i konventionen 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 og godkendt på Fællesskabets vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001, fortolkes således, **at luftfartsselskabets eventuelle ansvar bortfalder helt, såfremt der foreligger omstændigheder som beskrevet under punkt 1, og passageren på tidspunktet for faldet ikke holdt fast i trappens gelænder?**

II. [udelades] [udsættelse]

P r æ m i s s e r

Sagsøgeren havde indgået en aftale om lufttransport med sagsøgte. Hun fløj den 30. maj 2019 med sin mand og sin toårige søn [udelades] fra Thessaloniki til Wien. Flyvningen blev gennemført af sagsøgte. **[Org. s. 3]**

Sagsøgeren ventede med sin familie ved udstigningen og lod først de øvrige passagerer stige ud. Hun var blandt de sidste passagerer, der forlod flyet. Til brug ved udstigningen var der opstillet en mobil udstigningstrappe både ved bagenden og forenden af flyet. Sagsøgeren og hendes familie benyttede trappen ved forenden til at stige ud. Før dem havde ca. 60 passagerer benyttet trappen. Ingen af disse ca. 60 personer gled eller beklagede sig over noget glat punkt på trappen.

Trappen ved forenden var lavet af metal og var ikke overdækket. Trinene bestod af riflet blik og var brede nok til, at to personer samtidig kunne gå ned ved siden af hinanden. Der var et gelænder på begge sider af trappen. Trappen var i god stand og havde ikke nogen mangler eller skader. Trinene var fugtige, fordi det tidligere havde regnet, men ikke glatte. På tidspunktet for udstigningen regnede det ikke. Trinene var hverken olierede eller fedtede, eller på nogen måde beskidte på større områder. Kun på de sidste tre trin var der enkelte beskidte punkter af ubestemt konsistens. Det er ikke blevet konstateret, at der sad tyggegummi fast på trinene, eller at disse beskidte mindre pletter var glatte. Trinenes riflede overflade yder en særlig skridsikkerhed. I Wien-Schwechat lufthavn anvendes sådanne trapper altid. Overdækkede trapper er ikke til rådighed i Wien-Schwechat lufthavn. Der er tale om certificeret og TÜV-testet udstyr. **[Org. s. 4]**

Ved udstigningen gik AK forrest og holdt en håndbagage-trolley i hver hånd. Sagsøgeren holdt en håndtaske i sin højre hånd og havde sin søn på venstre arm. AK faldt næsten på den nederste tredjedel af trappen, men undgik dog dette. Sagsøgeren iagttog denne hændelse, men faldt herefter alligevel selv på det samme sted, hvor hendes mand næsten var faldet, og slog sin venstre underarm mod trappekanten. Hverken AK eller sagsøgeren havde benyttet gelænderet.

Sagsøgeren pådrog sig ved faldet et brud på venstre underarm og en blødning i den ene balde. Det har ikke været muligt at fastslå, hvorfor sagsøgeren faldt.

Sagsøgeren har nedlagt påstand om betaling af 4 675 EUR samt 4% i renter fra den 10. august 2019 og har i det væsentlige begrundet dette med, at trappen var så glat, at hendes ægtefælle allerede var gledet før hende og faldet nogle trin ned, men ikke var kommet til skade. Hun havde iagttaget denne hændelse og derfor taget sin toårige søn på armen, for at han ikke skulle glide. Hun var herefter gået yderst forsigtigt ned ad trappen. Alligevel gled hun i samme højde eller på samme trin, hvor hendes ægtefælle allerede tidligere var gledet. Ifølge sagsøgeren udgjorde den trappe, som sagsøgte havde stillet til rådighed, dermed en tilsidesættelse af sagsøgte aftalemæssige forpligtelse til at beskytte passagererne og sikre transportsikkerheden, eftersom det omtvistede fald skete, selv om der blev udvist særlig forsigtighed. Sagsøgte stillede på trods af fugtigt vejr med støvregn en ikke overdækket trappe til rådighed, som allerede [org. s. 5] på grund af sin fugtighed medførte en øget fare for at glide. Desuden var det trin, hvor hun gled, ifølge sagsøgeren også olieret/fedt. Ved indgåelsen af en transportaftale opstår der en forpligtelse for operatøren af et transportmiddel, som går ud over aftalen, til at sikre passagerernes sikkerhed og fysiske integritet. I henhold til relevant retspraksis indebærer de pågældende forpligtelser til at yde beskyttelse og udvise omhu også, at indgange til og udgange fra transportmidlerne skal holdes i en tilstand, som gør det muligt for passagererne at benytte dem uden risiko. Sagsøgte har ifølge sagsøgeren tilsidesat disse forpligtelser. Det er sædvanlig standard ved udendørs udstigning af fly, at der stilles overdækkede udstigningstrapper til rådighed, og at disse i hvert fald ikke er fedtede eller glatte. Sagsøgte hæfter dermed ifølge sagsøgeren ud fra enhver tænkelig juridisk begrundelse for den opståede skade og skal i henhold til § 1298 i Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (den østrigske civile lovbog, herefter »ABGB«) bevise sin påståede manglende culpa. Sagsøgeren har nedlagt påstand om betaling af passende godtgørelse for svie og smerte på 3 500 EUR, erstatning for udgifter til husholdningshjælp i samlet 75 timer à 15 EUR, dvs. på 1 125 EUR, og 50 EUR i omkostninger.

Sagsøgte har bestridt sagsøgerens argumentation, nedlagt påstand om frifindelse og sammenfattende gjort gældende, at trappernes trin er udstyret med huller eller riller, således at eventuelt vand hurtigt kan løbe af og trinene tørrer næsten omgående. Ved at anvende sådanne trapper nedsættes faren for at glide. Trapperne og trinene var i god [org. s. 6] teknisk stand og var heller ikke glatte. Sagsøgte kan hverken foreholdes en tilsidesættelse af aftalemæssige forpligtelser til at yde beskyttelse eller udvise omhu eller pålægges et ansvar, som går ud over aftalen. Sagsøgte – og Wien lufthavn – handlede hverken ansvarspådragende eller ulovligt. Sagsøgeren burde i hvert fald have benyttet trappens gelændere – navnlig når hun allerede havde set, at hendes mand næsten var faldet. Desuden kan det ifølge sagsøgte ikke udelukkes, at faldet netop skete, fordi sagsøgeren holdt sin søn i eller på armen. Sagsøgte tilsidesatte heller ikke nogen forpligtelser, som gik ud over aftalen. Det var muligt for sagsøgeren at benytte trappen uden risiko. Sagsøgeren afslog at modtage omgående yderligere behandling på et nærliggende

sygehus, selv om hun fik anvist denne og blev rådet hertil. I stedet rejste hun tilbage til Linz, hvor hun tilsyneladende først lod sig behandle sent om aftenen den 30. maj 2019. Det kan ikke udelukkes, at sagsøgerens skader blev forværret eller først opstod med den angivne styrke som følge af den forsinkede behandling. Sagsøgeren tilsidesatte dermed ifølge sagsøgte sin pligt til at begrænse skadens omfang.

Bezirksgericht Schwechat (distriktsdomstolen i Schwechat) frifandt i første instans sagsøgte i det hele ved den appellerede **dom**. På baggrund af de beskrevne faktiske omstændigheder konkluderede den i retlig henseende, at ulovligheden i henhold til ABGB's § 1295 kan bestå i en tilsidesættelse af en aftalemæssig forpligtelse eller en forpligtelse, som går ud over aftalen. Vurderingen af **de [org. s. 7]** aftalemæssige forpligtelser afhænger af den konkrete aftale. Det er både ulovligt at tilsidesætte hovedforpligtelserne og biforpligtelserne (beskyttelse, omhu, opklaring). Ved indgåelsen af en aftale om lufttransport opstår der en aftalemæssig forpligtelse for operatøren af luftfartsselskabet til at sikre passagerernes sikkerhed. Denne aftalemæssige biforpligtelse omfatter også sikringen af, at indstigningen i og udstigningen af flyet kan ske uden risiko. De transportsikkerhedsmæssige forpligtelser må dog i henhold til relevant retspraksis ikke strækkes så vidt, at de i praksis indebærer et ansvar, som ikke er fastsat i lovgivningen og er uafhængigt af culpa. Den, der er forpligtet til at yde transportsikkerhed, skal derfor kun iværksætte de foranstaltninger, der kan forventes efter den almindelige opfattelse. Ved anvendelsen af særligt skridsikre overflader er der i hvert fald udvist tilstrækkelig omhu for, at ingen passagerer kommer til skade. Det kan ifølge retten ikke forlanges, at der stilles en overdækket trappe til rådighed. Sagsøgte tilsidesatte dermed ikke nogen transportsikkerhedsmæssig forpligtelse. Desuden må det forlanges af enhver fodgænger, at vedkommende ser sig for. Efter at sagsøgeren før sit fald havde iagttaget, hvordan hendes mand næsten faldt på dette sted, tog hun åbenbart ikke nogen forholdsregler for at forhindre, at hun selv faldt. Det kunne forventes, at hun var stoppet op og havde benyttet gelænderet. Det havde også været muligt for hende at bede sin mand om hjælp. Undladelsen af at benytte gelænderet, selv om det allerede var tydeligt, at der forelå en risiko, må ifølge retten betegnes som overvejende eget ansvar. **[Org. s. 8]**

Sagsøgeren har iværksat **appel** til prøvelse af denne dom ved den forelæggende ret med påstand om, at den appellerede dom ændres således, at sagsøgerens påstand tages til følge i det hele. Appellanten har i det væsentlige argumenteret med, at sagsøgte allerede handlede ansvarspådragende ved ikke at anvende overdækkede trapper. Sagsøgte har ikke fremlagt det påkrævede diskulperende bevis. Sagsøgeren kunne heller ikke forvente, at trappen var så glat, at hun ville falde, selv om hun gik med særlig forsigtighed. Der er dermed heller ikke noget grundlag for at antage, at der foreligger et medansvar.

Sagsøgte har i sit **svarskrift i appellen** i det væsentlige bestridt denne argumentation ved at gøre gældende, at det ikke kunne forlanges af sagsøgte at stille en overdækket trappe til rådighed. Sagsøgte tilsidesatte ikke nogen

transportsikkerhedsmæssig forpligtelse ved at anvende en ikke overdækket trappe. Transportsikkerhedsmæssige forpligtelser må ifølge sagsøgte ikke strækkes for vidt, men skal begrænses til et rimeligt niveau.

Den forelæggende ret skal som **appeldomstol** træffe afgørelse om sagsøgerens krav i anden og sidste instans.

[procesretlige aspekter] [udelades] [**Org. s. 9**] [udelades]

[udelades]

Vedrørende de **præjudicielle spørgsmål** henvises der for det første til, at både retten i første instans og sagens parter har overset, at sagsøgtes ansvar skal vurderes ud fra konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montrealkonventionen). Denne konventions anvendelighed fremgår af, at flyvningens afgang- og [**org. s. 10**] bestemmelsessted lå i to forskellige kontraherende stater (Grækenland, Østrig), og der dermed foreligger en international transport som omhandlet i Montrealkonventionens artikel 1.

Montrealkonventionen blev undertegnet af Det Europæiske Fællesskab den 9. december 1999 og godkendt i Fællesskabets navn ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001. Den er (dermed) en integrerende del af EU-lovgivningen, og derfor er Den Europæiske Unions Domstol blevet anmodet om at træffe præjudiciel afgørelse om fortolkningen heraf (Domstolens dom i sag C-6/14, præmis 33; [udelades]).

Om det første spørgsmål 1

I henhold til Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, er luftfartsselskabet 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 uanset sin egen culpa erstatningsansvarligt op til erstatningsgrænsen i henhold til Montrealkonventionens artikel 21, stk. 1 – som ikke nås i den foreliggende sag – idet det kun kan bestride sin erstatningspligt ved at gøre indsigelse om medansvar i henhold til Montrealkonventionens artikel 20.

I henhold til Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, forudsætter erstatningspligten en personskade (død eller tilskadekomst), som er forvoldt af en »ulykke«; ulykken skal være conditio sine qua non for skaden. Det afgørende er dermed i henhold til konventionens ordlyd, at der foreligger en »ulykke«. Hverken Montrealkonventionen eller den ældre Warszawakonvention indeholder en definition af dette begreb. I henhold til den retspraksis, der er udviklet [**org. s. 11**] vedrørende Warszawakonventionen, er der tale om en usædvanlig og udefrakommende hændelse, som forvolder passagerens død eller tilskadekomst.

Den berørte person lider en skade, som er uventet for vedkommende selv [udelades].

I den foreliggende sag kom sagsøgeren til skade, da hun ved frabordestigningen uden påviselig grund faldt på den nederste tredjedel af den mobile udstigningstrappe, idet trappen var i god stand. Der er tvivl om, hvorvidt denne hændelse kan henregnes under begrebet »ulykke« som omhandlet i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1.

Domstolen anfører i sin afgørelse af 19. december 2019 i sag C-532/18:

Da begrebet »ulykke« ikke er defineret i Montrealkonventionen, skal der henvises til den sædvanlige betydning af dette begreb i den sammenhæng, hvori det indgår, og belyst af konventionens hensigt og det formål, den forfølger.

Ved den sædvanlige betydning af begrebet »ulykke« forstås en uforudset, ufrivillig skadevoldende hændelse.

Det er hverken er i overensstemmelse med den sædvanlige betydning af begrebet »ulykke« i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, eller de formål, som den forfølger, at gøre luftfartsselskabets erstatningsansvar betinget af, at skaden skyldes indtrædelsen af en typisk risiko ved luftfart, eller at der består en sammenhæng mellem »ulykken« og flyets drift eller bevægelse. Det [org. s. 12] er ikke nødvendigt at begrænse den erstatningspligt, som påhviler luftfartsselskaberne, til de ulykker, som er knyttet til en typisk risiko ved luftfart, for at undgå, at luftfartsselskaberne pålægges en uforholdsmæssig erstatningsbyrde. Disse luftfartsselskaber kan afvise eller begrænse deres erstatningsansvar (præmis 34, 35, 41 og 42). Samlet set drog Domstolen i denne afgørelse dermed den konklusion, at begrebet »ulykke« som omhandlet i denne bestemmelse (Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1) omfatter alle de situationer, som finder sted ombord på et fly, hvori en genstand, som benyttes til betjening af passagererne, har forvoldt en passager en skade, uden at det er nødvendigt at undersøge, hvorvidt disse situationer skyldes en typisk risiko ved luftfart.

I henhold til den omhandlede bestemmelse i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, må dette således også gælde situationer, der – som i den foreliggende sag – opstår ved indstigningen i eller udstigningen af flyet.

De faktiske omstændigheder i den foreliggende sag adskiller sig imidlertid fra de faktiske omstændigheder, der lå til grund for afgørelsen i sag C-532/18, eftersom sagsøgerens fald og dermed hendes tilskadecomst i den foreliggende sag ikke blev forvoldt af en genstand, som benyttes til betjening af passagererne, og der heller ikke forelå nogen andre grunde til at tilregne sagsøgte ansvar – navnlig idet trappens tilstand ikke var mangelfuld, og der heller ikke forelå nogen tilsidesættelse af forpligtelser til at udvise omhu eller transportsikkerhedsmæssige forpligtelser.

Om det andet spørgsmål

Montrealkonventionens artikel 20 bestemmer, at luftfartsselskabet fritages helt eller delvis for sin erstatningspligt i det omfang, det kan godtgøre, at passagerens egen uagtsomme, forsømmelige eller ukorrekte optræden har forårsaget skaden eller medvirket til den. **[Org. s. 13]**

I den foreliggende sag undlod sagsøgeren – selv om hun havde iagttaget sin mands »næsten-fald« – at holde fast i det tilgængelige gelænder. Det var dermed ikke muligt for hende at forhindre faldet. Dermed har sagsøgeren i det mindste medvirket til, at hun faldt. Henset til, at trappen var i god stand – og således ikke udviste nogen skader eller mangler og heller ikke var glat – og at sagsøgerens skader heller ikke blev forvoldt af en genstand, som benyttes til betjening af passagererne, og der dermed (bortset fra det forhold, at faldet skete ved udstigningen af flyet) ikke forelå nogen grunde til at tilregne sagsøgte ansvar eller disse grunde var underordnet sagsøgerens medansvar, opstår der desuden det spørgsmål, om sagsøgerens medansvar medfører, at det eventuelle ansvar, som måtte påhvile sagsøgte, idet denne ikke kan foreholdes nogen tilsidesættelser af forpligtelsen til at udvise omhu eller af transportsikkerhedsmæssige forpligtelser, i henhold til Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, glider i baggrunden i en sådan grad, at ansvaret helt bortfalder.

Eftersom disse spørgsmål ikke er blevet endeligt afklaret i Den Europæiske Unions Domstols praksis – så vidt som det fremgår for den forelæggende ret – er det nødvendigt at forelægge Domstolen de nævnte spørgsmål til præjudiciel afgørelse.

[udelades]