Samling af Afgørelser

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT
H. SAUGMANDSGAARD ØE
fremsat den 26. september 2019[1]

Sag C-532/18

GN, repræsenteret ved sin værge HM,
mod
ZU som kurator i konkursboet Niki Luftfahrt GmbH

(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Oberster Gerichtshof (øverste domstol, Østrig))

»Præjudiciel forelæggelse – luftbefordring – Montrealkonventionen – artikel 17, stk. 1 – luftfartsselskabers erstatningsansvar over for passagerer – begrebet »ulykke« – en passagers tilskadekomst som følge af, at en varm drik væltede om bord på en flyvemaskine under flyvning«

I. Indledning

1. Denne anmodning om præjudiciel afgørelse, der er forelagt af Oberster Gerichtshof (øverste domstol, Østrig), vedrører fortolkningen af artikel 17, stk. 1, i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (herefter »Montrealkonventionen«)[2], der fastlægger betingelserne for, at en passager, der er kommet til skade under en flyvning, kan gøre erstatningsansvar gældende over for det luftfartsselskab, som udførte flyvningen.

2. Anmodningen er blevet fremsat under en tvist mellem en mindreårig passager, der er repræsenteret ved sin far, og likvidator for et luftfartsselskab. Sagsøgeren har nedlagt påstand om erstatning for forbrændinger, som denne blev påført, da en varm drik af ukendte grunde væltede under en grænseoverskridende flyvning, som blev udført af det nævnte selskab.

3. Domstolen anmodes om for første gang at definere begrebet »ulykke« i den forstand, hvori udtrykket anvendes i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, navnlig under hensyn til de kriterier, som en række nationale domstole allerede har fastlagt vedrørende dens anvendelse. Det konkrete spørgsmål er nærmere bestemt, om det kræves, at den begivenhed, der indtrådte om bord på en flyvemaskine, ikke alene var pludselig eller usædvanlig og udefrakommende i forhold til den pågældende passager, men tillige skyldtes en typisk risiko ved eller i forbindelse med luftfart. Af de grunde, jeg redegør for i dette forslag til afgørelse, er det min opfattelse, at kun de første af disse kriterier skal være opfyldt, men ikke de sidste.

1 – Originalsprog: fransk.

2 – Denne konvention, der blev indgået i Montreal den 28.5.1999, blev undertegnet af Det Europæiske Fællesskab den 9.12.1999 og blev godkendt på dettes vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5.4.2001 (EFT 2001, L 194, s. 38). Den trådte i kraft for Den Europæiske Unions vedkommende den 28.6.2004.

II. Retsforskrifter

A. Montrealkonventionen

4. Det fremgår bl.a. af tredje afsnit i præamblen til Montrealkonventionen, at de kontraherende stater »er klar over, at det er vigtigt at sikre forbrugernes interesser i international luftfart, og at der er behov for rimelig godtgørelse på grundlag af restitutionsprincippet«. Det fremgår endvidere af femte afsnit i denne, at »staternes fælles indsats for yderligere at harmonisere og kodificere bestemte regler for international lufttransport ved hjælp af en ny konvention, er den bedste måde, hvorpå en rimelig ligevægt mellem de forskellige interesser kan opnås«.

5. Montrealkonventionens artikel 17, der bærer overskriften »Passagerers død eller tilskadekomst – Beskadigelse af bagage«, bestemmer i stykke 1, at »[l]uftfartsselskabet 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«.

6. Det fremgår af konventionens artikel 20, der bærer overskriften »Fritagelse«, at »[h]vis luftfartsselskabet kan godtgøre, at skaden helt eller delvis skyldes, at den erstatningskrævende eller den person, som er anledning til erstatningskravet, selv har optrådt uagtsomt, forsømmeligt eller ukorrekt, fritages luftfartsselskabet helt eller delvis for sin erstatningspligt over for skadelidte i det omfang, denne uagtsomme, forsømmelige eller ukorrekte optræden har medvirket til skaden. Hvis der ved en passagers død eller tilskadekomst rejses erstatningskrav af en anden end den pågældende passager, fritages luftfartsselskabet ligeledes 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. Denne artikel gælder for alle erstatningsbestemmelser i denne konvention, herunder artikel 21, stk. 1«.

7. Konventionens artikel 21, der bærer overskriften »Erstatning i tilfælde af passagerers død eller tilskadekomst«, har følgende ordlyd:

»1. Luftfartsselskabet kan ikke afvise eller begrænse sit erstatningsansvar for skader, der opstår under de i artikel 17, stk. 1, beskrevne omstændigheder og ikke overskrider 100 000 særlige trækningsrettigheder for hver passager.

2. Luftfartsselskabet er ikke ansvarligt for skader, der opstår under de i artikel 17, stk. 1, beskrevne omstændigheder som overskrider 100 000 særlige trækningsrettigheder for hver passager, hvis luftfartsselskabet kan godtgøre, at:

a) skaden ikke skyldtes dets egen, dets ansattes eller dets agenters uagtsomme, forsømmelige eller ukorrekte optræden, eller at

b) skaden udelukkende skyldtes tredjemands uagtsomme, forsømmelige eller ukorrekte optræden.«

8. Det bestemmes i samme konventions artikel 29, der bærer overskriften »Grundlaget for erstatningskrav«, at »[e]rstatningssager i forbindelse med transport af passagerer, bagage og gods 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, uanset hvem der har ret til at anlægge sag og uanset vedkommendes rettigheder. I sådanne sager kan der ikke tilkendes bod eller andre former for økonomisk oprejsning ud over den normale erstatning«.

B. EU-retten

9. Femte, sjette, syvende og tiende betragtning til forordning (EF) nr. 889/2002[3] om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker[4] har følgende ordlyd:

»(5) Fællesskabet har underskrevet Montreal-konventionen og dermed udtrykt sin hensigt om at tiltræde konventionen ved at ratificere den.

(6) Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker bør ændres for at bringe den i overensstemmelse med Montreal-konventionens bestemmelser, så der skabes en ensartet ordning for erstatningsansvar i forbindelse med international lufttransport.

(7) Denne forordning og Montreal-konventionen øger beskyttelsen af passagerer og deres pårørende og kan ikke fortolkes således, at deres beskyttelse forringes i forhold til gældende lovgivning på datoen for denne forordnings vedtagelse.

[…]

(10) En ordning med ubegrænset erstatningsansvar i tilfælde af passagernes død eller tilskadekomst er rimelig inden for et sikkert og moderne luftfartssystem.«

10. Det fremgår af artikel 1 i forordning nr. 2027/97, som ændret ved forordning nr. 889/2002 (herefter »forordning nr. 2027/97«), at »[d]enne forordning gennemfører Montreal-konventionens bestemmelser om luftbefordring af passagerer og deres bagage og fastsætter visse supplerende bestemmelser. Den udvider også disse bestemmelsers gyldighed til at omfatte lufttransport inden for én medlemsstat«.

11. Artikel 2, stk. 2, i forordning nr. 2027/97 bestemmer, at »[b]egreber i denne forordning, som ikke er defineret i stk. 1, er de samme som i Montreal-konventionen«.

12. Forordningens artikel 3, stk. 1, bestemmer, at »Fællesskabets luftfartsselskabers erstatningsansvar for passagerer og deres bagage er underlagt alle bestemmelserne i Montreal-konventionen vedrørende sådant erstatningsansvar«.

III. Tvisten i hovedsagen, det præjudicielle spørgsmål og retsforhandlingerne for Domstolen

13. I august 2015 fløj sagsøgeren, der dengang var seks år gammel, fra Spanien til Østrig med luftfartsselskabet Niki Luftfahrt GmbH, der er et østrigsk selskab.

14. Sagsøgeren sad ved siden af sin far, der under flyvningen fik serveret varm kaffe af stewardessen i et bæger uden låg, og han stillede bægeret på klapbordet foran sig. Efterfølgende rutsjede bægeret, og indholdet løb ud over barnet, der fik andengradsforbrændinger på en del af kroppen. Det har ikke kunnet fastslås, om årsagen til, at bægeret med kaffe væltede, skyldtes fejl ved klapbordet eller flyets vibrationer.

3 – Europa-Parlamentets og Rådets forordning af 13.5.2002 (EFT 2002, L 140, s. 2).

4 – Rådets forordning af 9.10.1997 (EFT 1997, L 285, s. 1).

15. Sagsøgeren, der er repræsenteret ved sin far som værge, har anlagt sag med påstand om, at Niki Luftfahrt tilpligtes at betale erstatning for den skade, der blev forvoldt ved den ulykke, der fandt sted under flyvningen, med 8 500 EUR med tillæg af renter og omkostninger i medfør af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1.

16. Kurator for luftfartsselskabet, der i mellemtiden er blevet erklæret konkurs, afviste, at der forelå erstatningsansvar med henvisning til, at der ikke havde været tale om en ulykke i denne bestemmelses forstand, idet det væltede kaffebæger ikke skyldtes en »pludselig og uventet begivenhed«. Under alle omstændigheder var der ikke indtrådt en »typisk risiko ved luftfart«, dvs. en risiko, som er typisk for denne form for transport, uanset at denne betingelse ligeledes kræves opfyldt.

17. Ved afgørelse af 15. december 2015 tog Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg, Østrig) sagsøgerens påstand til følge. Retten fandt, at der i den foreliggende sag var tale om en »ulykke« i den forstand, hvori dette udtryk anvendes i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, idet det væltede kaffebæger skyldtes en »usædvanlig, udefrakommende begivenhed«. Retten fandt endvidere, at der var indtrådt en »typisk risiko ved luftfart«, idet et luftfartøj under flyvningen vil krænge i forskellig grad, hvilket kan medføre, at genstande, som står på et vandret underlag i flyet, glider, uden at der nødvendigvis udføres en særlig manøvre. Retten fastslog endelig, at sagsøgte ikke havde handlet culpøst, idet det er sædvanligt og adækvat, at der serveres varme drikkevarer i bægre uden låg.

18. Ved dom af 30. august 2016 omgjorde Oberlandesgericht Wien (den øverste regionale domstol i Wien, Østrig) førsteinstansens afgørelse, idet den fandt, at luftfartsselskabets erstatningsansvar var udelukket, da Montrealkonventionens artikel 17 alene omfatter ulykker, der skyldes en »typisk risiko ved luftfart«, og at sagsøgeren ikke havde godtgjort, at dette var tilfældet.

19. Oberster Gerichtshof (øverste domstol), for hvilken der er blevet iværksat en »revisionsappel«, har ved afgørelse af 26. juni 2018, indgået til Domstolens Justitskontor den 14. august 2018, besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Er der tale om en »ulykke«, der udløser erstatningsansvar for luftfartsselskabet som omhandlet i artikel 17, stk. 1, i [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?«

20. Der er blevet indgivet skriftlige indlæg til Domstolen af sagsøgte i hovedsagen, den polske regering samt af Europa-Kommissionen. Den franske regering og Kommissionen afgav mundtlige indlæg i retsmødet den 19. juni 2019.

IV. Bedømmelse

A. Indledende bemærkninger

21. Indledningsvis finder Montrealkonventionen ifølge den forelæggende ret anvendelse på omstændighederne i tvisten i hovedsagen, idet den flyvning, hvorunder den omtvistede begivenhed indtraf, har international karakter som omhandlet i konventionens artikel 1, da afgangs- og bestemmelsesstedet for flyvningen ligger på to forskellige kontraherende staters territorium [5]. Det skal i denne forbindelse nævnes, at EU-medlemsstaterne på de områder, som er omfattet af Montrealkonventionen, har overført deres kompetence til EU for så vidt angår ansvar for skader i

5 – Nemlig henholdsvis Kongeriget Spanien og Republikken Østrig.

tilfælde af en passagers død eller tilskadekomst[6], og at artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 2027/97 bestemmer, at Fællesskabets luftfartsselskabers[7] erstatningsansvar for passagerer, som det tilsyneladende er tilfældet i hovedsagen, er underlagt alle bestemmelserne i Montrealkonventionen vedrørende sådant erstatningsansvar[8].

22. Jeg erindrer endvidere om[9], at Montrealkonventionens bestemmelser er en integrerende del af EU's retsorden[10], således at Domstolen er kompetent til at træffe afgørelse om dens fortolkning under iagttagelse af de folkeretlige principper, som er bindende for Unionen, navnlig Wienerkonventionens[11] artikel 31, hvorefter en traktat skal fortolkes loyalt i overensstemmelse med den sædvanlige betydning, der måtte tillægges traktatens udtryk i dens sammenhæng, og belyst af dens hensigt og formål[12]. For så vidt angår Montrealkonventionens formål, som er en samordning af reglerne om international luftbefordring, har Domstolen endvidere allerede fastslået, at de begreber, der optræder i konventionen, men ikke er defineret i denne, »skal undergives en selvstændig og ensartet fortolkning, selv om de anskues forskelligt i retsordenen i de stater, der har tiltrådt konventionen«[13].

23. Det fremgår endelig af Domstolens faste praksis, at det inden for rammerne af den præjudicielle procedure udelukkende tilkommer de nationale retter at fastlægge de faktiske og retlige omstændigheder i den tvist, de skal afgøre[14]. Det skal i denne forbindelse nævnes, at det i den foreliggende sag, som det udtrykkeligt fremgår af det præjudicielle spørgsmål, er umuligt at fastslå grunden til, at bægeret med kaffe væltede ud over sagsøgeren. Det fremgår endvidere af forelæggelsesafgørelsen, at den indsigelse, som støttes på skadelidtes medskyld, og som sagsøgte oprindeligt gjorde gældende, ikke længere er genstand for den nationale sag[15]. Domstolen skal således træffe afgørelse om den fortolkning, som den er blevet anmodet om, på grundlag af den forelæggende rets konstateringer.

6 – Jf. i denne retning punkt 4 i erklæringen vedrørende Det Europæiske Fællesskabs kompetence på områder, der er reguleret i Montrealkonventionen; erklæringen er indeholdt i Fællesskabets godkendelsesinstrument, som blev deponeret den 29.4.2004 (tilgængelig på følgende internetadresse: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf).

7 – Begrebet er defineret i forordningens artikel 2, stk. 1, litra b), som et luftfartsselskab med gyldig operativ godkendelse udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23.7.1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber (EFT 1992, L 240, s. 1), der med virkning fra 1.11.2008 blev ophævet og erstattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1008/2008 af 24.9.2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT 2008, L 293, s. 3).

8 – Jf. bl.a. dom af 6.5.2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, præmis 18), af 22.11.2012, Espada Sánchez m.fl. (C-410/11, EU:C:2012:747, præmis 19), af 26.2.2015, Wucher Helicopter og Euro-Aviation Versicherung (C-6/14, EU:C:2015:122, præmis 35), og af 9.9.2015, Prüller-Frey (C-240/14, EU:C:2015:567, præmis 25 ff.).

9 – Jf. ligeledes mit forslag til afgørelse Guaitoli m.fl. (C-213/18, EU:C:2019:524, punkt 29).

10 – Fra ikrafttrædelsesdatoen, der er nævnt i fodnote 2 i dette forslag til afgørelse.

11 – Konventionen om traktatretten, der blev undertegnet i Wien den 23.5.1969 (United Nations Treaty Series, bind 1155, s. 331).

12 – Jf. bl.a. dom af 22.11.2012, Espada Sánchez m.fl. (C-410/11, EU:C:2012:747, præmis 20-22), af 17.2.2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, præmis 23 og 24), og af 12.4.2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, præmis 19-22).

13 – Jf. i denne retning dom af 6.5.2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, præmis 21 og 22), for så vidt angår begrebet »skade«, som ligger til grund for konventionens artikel 22, stk. 2.

14 – I medfør af artikel 267 TEUF, der er baseret på en klar adskillelse mellem de nationale retters og Domstolens funktioner, henhører enhver bedømmelse af de faktiske omstændigheder under den nationale rets kompetence (jf. bl.a. dom af 19.7.2012, Garkalns, C-470/11, EU:C:2012:505, præmis 30, og af 7.8.2018, Prenninger m.fl, C-329/17, EU:C:2018:640, præmis 27).

15 – Den forelæggende ret har ikke præciseret, om forhandlingerne i hovedsagen angik eventuelle fejl, som kunne tilskrives den mindreårige tilskadekomne og/eller dennes far, som håndterede bægeret med kaffe, og som repræsenterer hende for den nævnte ret.

B. Begrebet »ulykke« som omhandlet i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1

1. Genstanden for det præjudicielle spørgsmål og de fremførte opfattelser

24. Under den foreliggende sag anmodes Domstolen *nærmere bestemt* om at fastslå, hvorvidt begrebet »ulykke« som omhandlet i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, skal fortolkes således, at det omfatter en situation, hvor et bæger med varm kaffe, der står på et klapbord ombord i en flyvemaskine under flyvning, af ukendte årsager vælter, hvorved en passager får forbrændinger, og denne således i henhold til den nævnte bestemmelse kan kræve, at det pågældende flyselskab yder den pågældende erstatning i anledning af tilskadekomsten.

25. Selv om udgangspunktet for formuleringen af den forelæggende rets spørgsmål er de særlige omstændigheder i tvisten i hovedsagen, er det imidlertid efter min opfattelse at foretrække, at Domstolens besvarelse ikke alene gælder denne konkrete situation, men at den benytter denne anledning til at fortolke det omhandlede begreb, idet den fastlægger abstrakte kriterier for vurderingen, som følgelig kan anvendes mere generelt [16]. Det bør understreges, at den foreliggende sag er den første, i hvilken Domstolen er blevet anmodet om at fortolke dette begreb.

26. Som anført af den forelæggende ret skal det i denne forbindelse fremhæves, at Montrealkonventionen *ikke indeholder en definition af* begrebet »ulykke«, uanset at det er åbenbart, at en sådan begivenheds indtræden er en afgørende betingelse for, at luftfartsselskabet kan ifalde erstatningsansvar på grundlag af konventionens artikel 17, stk. 1, for det tilfælde, at en passager lider fysisk skade (tilskadekomst eller død) [17]. Dette udtryk forekom ligeledes i den tilsvarende bestemmelse i Warszawakonventionens artikel 17 [18], der blev erstattet af Montrealkonventionen [19], men var heller ikke defineret i dette tidligere instrument.

27. Enkelte nationale retter har imidlertid udviklet deres egen retspraksis, som den forelæggende ret udtrykkeligt har henvist til, vedrørende begrebet »ulykke« som omhandlet i Warszawakonventionen og/eller Montrealkonventionen [20]. Til trods for forskellene mellem Warszawakonventionens artikel 17 og Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, er det min opfattelse, at den sidstnævnte bestemmelse ikke desto mindre ligeledes skal fortolkes under hensyn til afgørelser vedrørende den førstnævnte i betragtning af, at bestemmelserne i det væsentlige er ækvivalente [21].

16 – Inden for rammerne af det retlige samarbejde, der er indført mellem de nationale retter og Domstolen i henhold til artikel 267 TEUF, hvorved disse instanser direkte og gensidigt skal medvirke til, at EU-retten anvendes ensartet i alle medlemsstaterne, kan Domstolen således af den nationale rets præjudicielle spørgsmål, ud fra de oplysninger den forelæggende ret har anført, udlede omstændigheder vedrørende fortolkningen af EU-retten. Når det forelagte spørgsmål tilsyneladende angår umiddelbar anvendelse af EU-retten på tvisten i hovedsagen, er det således blevet accepteret, at retten i realiteten ønsker en fortolkning af denne ret med henblik på den verserende tvist (jf. bl.a. dom af 18.1.1979, van Wesemael m.fl., 110/78 og 111/78, EU:C:1979:8, præmis 21, af 17.11.2011, Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, præmis 21, af 8.11.2012, Gülbahce, C-268/11, EU:C:2012:695, præmis 32, og af 13.2.2014, Crono Service m.fl., C-419/12 og C-420/12, EU:C:2014:81, præmis 28 og 29).

17 – Artikel 2, stk. 2, i forordning nr. 2027/97 henviser endvidere til Montrealkonventionen for så vidt angår begreber i forordningen, såsom »ulykke«, som ikke defineres i denne.

18 – Konvention om indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring undertegnet i Warszawa den 12.10.1929. Udtrykket »ulykke« benyttedes ligeledes, og uden yderligere præcisering, i konventionens artikel 30, stk. 2, vedrørende lufttransport, som udføres fortløbende af flere selskaber, hvilket ikke er relevant i den foreliggende sag.

19 – Jf. Montrealkonventionens præambel og dens artikel 55.

20 – Den forelæggende ret har i denne forbindelse henvist til F. Reuschle, *Montrealer Übereinkommen – Kommentar*, De Gruyter, Berlin, 2. udg., 2011, kommentar til Montrealkonventionens artikel 17, især punkt 13 ff.

21 – Jf. ligeledes punkt 43 ff. i dette forslag til afgørelse for så vidt angår national retspraksis.

28. Efter den forelæggende rets opfattelse finder Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, anvendelse på den foreliggende sag, idet sagsøgerens tilskadekomst ifølge de nationale retters terminologi var en følge af en »pludselig« begivenhed, der skyldtes en i forhold til skadelidte »udefrakommende« begivenhed, hvorved denne blev påført en »uventet skade«. Retten har understreget, at tvisten i hovedsagen navnlig angår spørgsmålet om, hvorvidt begrebet »ulykke« i denne bestemmelses forstand forudsætter, at der foruden de øvrige anførte kriterier indtrådte en »*typisk risiko ved luftfart*« [22].

29. Retten har anført, at der findes *flere opfattelser*, som er indbyrdes modstridende, for så vidt angår kravet om, at sidstnævnte kriterium skal være opfyldt, i afgørelser, der er afsagt af retter i stater, der er part i Warszawakonventionen og/eller Montrealkonventionen, ligesom juridisk teori indeholder forskellige opfattelser.

30. I henhold til en betragtning, som ifølge den forelæggende ret har vundet tilslutning i den overvejende del af tysk teori og retspraksis [23], er det omhandlede begreb »ulykke« begrænset til at omfatte situationer, hvor der er indtrådt en typisk risiko som følge af flyets beskaffenhed, dets tilstand eller af flyveoperationen [24], eller som følge af luftfartsfaciliteter, der benyttes under ombord- eller frabordestigningen. Dette begrundes med, at det ikke var hensigten hos de kontraherende parter i Montrealkonventionen, at luftfartsselskaber skulle bære ansvaret for almindelige hverdagsrisici. Det påhviler følgelig skadelidte at løfte bevisbyrden for, at risikoen udelukkende kan forekomme inden for luftfartsområdet. I den foreliggende sag, hvor det er umuligt at fastslå årsagen til den omtvistede begivenhed, ville denne fortolkning føre til, at der ikke gives sagsøgeren medhold under den af denne anlagte sag.

31. Ifølge en anden betragtning er det derimod ikke nødvendigt at godtgøre, at der er indtrådt en typisk risiko ved luftfart, for at man kan påberåbe sig Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, henset til ordlyden af denne bestemmelse, den erstatningsansvarsordning, der er indført ved denne, og den effektive virkning af ordningen. Den forelæggende ret anser sidstnævnte argumenter for overbevisende. Retten har påpeget, at visse forfattere heraf udleder, at bl.a. den omstændighed, at en varm drik spildes ud over en passager, udgør en »ulykke«, der må antages at udløse erstatningsansvar for et luftfartsselskab [25]. I tvisten i hovedsagen ville denne fortolkning føre til, at det anerkendes, at luftfartsselskabet er erstatningspligtigt.

32. Den forelæggende ret har endelig overvejet en anden løsning, som den betegner som en »mellemløsning«, hvorefter erstatningsansvaret i henhold til artikel 17, stk. 1, indtræder alene som følge af den omstændighed, at den pågældende begivenhed fandt sted om bord på flyet eller under ombord- eller frabordestigningen, uden at det kræves, at der indtrådte en typisk risiko ved luftfart, dog således at luftfartsselskabet har mulighed for at undgå erstatningsansvar, såfremt det godtgør, at der ikke var sammenhæng mellem begivenheden og flyets beskaffenhed eller flyveoperationen. I den foreliggende sag ville denne fortolkning ligeledes føre til, at sagsøgte er erstatningspligtig, idet årsagen til den pågældende ulykke ikke har kunnet fastslås.

22 – Udtrykket er understreget i den originale affattelse på tysk: »ein für die Luftfahrt typisches Risiko«.

23 – Den forelæggende ret citerer R. Schmid, »Artikel 17«, i *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, Luchterhand, Tyskland, 2016, punkt 16 og 17 (jf. ligeledes den engelske udgave, R. Schmid, »Article 17«, i *Montreal Convention*, Kluwer, Nederlandene, 2006, punkt 16 og 17), og E. Ruhwedel, *Der Luftbeförderungsvertrag*, Luchterhand, Køln, 3. udg., 1998, punkt 331. Retten har endvidere henvist til dom afsagt af Bundesgerichtshof (forbundsdomstol, Tyskland) den 21.11.2017 (X ZR 30/15, NJW 2018, 861), i hvilken forbindelse den imidlertid bemærkede, at det ifølge denne alene kræves, at der er en »sammenhæng« med en typisk luftfartsrisiko. Jf. forud for denne dom afgørelse truffet af Landgericht Frankfurt (den regionale ret i Frankfurt, Tyskland) den 16.12.2005 (NJW-RR 2006, 704), tillige med den af E. Führich, *Reiserecht – Handbuch und Kommentar*, C.H. Beck, München, 2015, s. 1059, nævnte retspraksis.

24 – Risikoen kan eksempelvis skyldes, at flyet ændrer højde eller hastighed.

25 – Jf. i denne retning den af F. Reuschle nævnte afgørelse, op. cit. i fodnote 20, punkt 15, M. Stefula, *Schadenersatz für Passagiere im Luftfahrtgesetz*, Verlag Österreich, Wien, 2001, punkt 123 og 136 (jf. ligeledes referat af sidstnævnte arbejde ved W. Müller-Rostin, *NZV*, 2002, s. 75) samt H.-P. Kehrberger, »Overhead Bin-Unfälle an Bord von Luftfahrzeugen – Eine Fallstudie«, *Festschrift für Werner Guldimann*, Luchterhand, Berlin, 1997, punkt 129 og 130, vedrørende Warszawakonventionens artikel 17.

33. De *indlæg, der er blevet indgivet for Domstolen* i den foreliggende sag afspejler disse forskellige opfattelser. Sagsøgte har gjort gældende, at luftfartsselskabet kun har erstatningsansvar i medfør af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, når ulykken – en pludselig og uventet begivenhed forårsaget af udefrakommende årsager – er opstået som følge af en typisk risiko ved luftfart. Risiko for tilskadekomst som følge af en varm drik, der vælter, kan imidlertid ligeledes forekomme i privatlivet [26].

34. Den polske regering har derimod afvist, at kravet om en typisk risiko ved flyvning skal være opfyldt, men finder ikke desto mindre, at det er nødvendigt at kræve, at der er tale om en sandsynlig årsagssammenhæng mellem den omhandlede begivenhed – der skal være pludselig eller uventet og udefrakommende i forhold til passageren – og flyets bevægelse eller flyveoperationen, og at denne sammenhæng er til stede i den foreliggende sag [27].

35. Den franske regering og Kommissionen [28] anser den i hovedsagen omhandlede situation for omfattet af begrebet »ulykke« som omhandlet i artikel 17, stk. 1, idet der er tale om en pludselig begivenhed, som indtrådte under lufttransporten, og som var en udefrakommende begivenhed i forhold til den tilskadekomne, uden at det er nødvendigt at godtgøre, at der indtrådte en typisk risiko ved lufttransport – som det er sagsøgtes opfattelse – eller at der findes årsagssammenhæng med denne transport – som det er den polske regerings opfattelse. Dette er af følgende grunde, der er i overensstemmelse med de ovenfor anførte fortolkningsregler, ligeledes min opfattelse [29].

2. Ordlydsfortolkning

36. For så vidt angår *ordlyden* af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, skal det først og fremmest nævnes [30], at de eneste gyldige sprogversioner af denne retsakt er de seks sprogversioner, der er kvalificeret som »autentiske«, herunder tre versioner på officielle EU-sprog, engelsk, spansk og fransk [31].

37. Det fremgår af artikel 17, stk. 1, at »[l]uftfartsselskabet 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.«

38. Jeg vil, ligesom den forelæggende ret, indledningsvis gøre opmærksom på, at Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, ikke indeholder et krav om, at luftfartsselskabet udelukkende ifalder erstatningsansvar i medfør af denne bestemmelse, såfremt den omtvistede begivenhed er en følge af en typisk risiko ved lufttransport, således som sagsøgte har gjort gældende, eller såfremt der er en årsagssammenhæng mellem denne og flyets beskaffenhed eller flyveoperationen, således som

26 – Til illustration af, hvad der kan udgøre en specifik risiko ved flyveoperationer, i modsætning til almindelige hverdagsrisici, har sagsøgte nævnt en varm drik, der vælter som følge af turbulens, at flyet ændrer højde eller krænger under flyvningen, eller en fejl ved bordet, hvilke omstændigheder ikke er blevet fastslået i tvisten i hovedsagen.

27 – Ifølge den polske regering er en sådan sammenhæng en følge af den omstændighed, at servering af varme drikke under rejsen er sædvanlig praksis for luftfartsselskaber m.fl., og at dette kan være en del af transportydelsen eller en supplerende ydelse i direkte tilknytning til denne.

28 – Kommissionen redegjorde i retsmødet for sin holdning, idet den bekræftede, at den tilsluttede sig den franske regerings synspunkt.

29 – Jf. punkt 22 i dette forslag til afgørelse.

30 – Jf. ligeledes mit forslag til afførelse Guaitoli m.fl. (C-213/18, EU:C:2019:524, præmis 58).

31 – Jf. for så vidt angår hensyntagen til de seks sprogversioner, som Montrealkonventionen er affattet på (nemlig engelsk, arabisk, kinesisk, spansk, fransk og russisk), dom af 6.5.2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, præmis 24), og af 17.2.2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, præmis 23 og 31-34).

den polske regering har foreslået. Det er min opfattelse, at såfremt ophavsmændene til denne konvention havde haft til hensigt at fastsætte så restriktive kriterier, ville de ikke have undladt udtrykkeligt at gøre opmærksom på dette [32], hvilket ikke er tilfældet. Denne hensigt fremgår heller ikke af forarbejderne [33].

39. I tråd hermed skal det – i lighed med det af den franske regering anførte – fremhæves, at der er sket en betydelig præcisering af artikel 17, stk. 1, i forhold til den tilsvarende bestemmelse i forgængeren til den, Warszawakonventionen [34], nemlig udtrykket »par cela seul« [35], der tilkendegiver ophavsmændenes hensigt om ikke at gøre luftfartsselskabets erstatningsansvar betinget af andre forhold, end at der er indtrådt en »ulykke« under de omstændigheder og med de virkninger, der er nævnt i artikel 17, stk. 1. Det fremgår efter min opfattelse af denne præcisering, at begrebet »ulykke« i denne bestemmelses forstand skal fortolkes således, at det ikke begrænser dens materielle anvendelsesområde.

40. For så vidt angår dette begreb bemærkes, at den terminologi, der anvendes i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, i relation til luftfartsselskabets erstatningsansvar i tilfælde af passagerers død eller tilskadekomst, er forskellig fra den, der anvendes i konventionens artikel 17, stk. 2, og artikel 18 i relation til luftfartsselskabets erstatningsansvar i tilfælde af henholdsvis ødelæggelse, bortkomst eller beskadigelse af indchecket bagage og gods. I modsætning til førstnævnte bestemmelse henviser sidstnævnte således ikke til en »ulykke«, men blot til den »hændelse«, der har forvoldt skade på den indcheckede bagage eller godset [36]. Efter min opfattelse fremgår det af denne forskel, at anvendelsen af artikel 17, stk. 1, kræver, at den begivenhed, der forvoldte passagerens død eller tilskadekomst, ikke alene fandt sted om bord i flyet eller under ombord- eller frabordestigningen [37], men ligeledes skal kunne kvalificeres som en »ulykke« på grundlag af de kriterier, som vil blive fastlagt af Domstolen.

41. Selv om udtrykket »ulykke« benyttes flere gange i Montrealkonventionen, uddybes det imidlertid ikke yderligere i de øvrige bestemmelser, hvor det ligeledes optræder [38]. Det fremgår således blot af konventionens artikel 28, der vedrører forskudsudbetalinger ved passagerers død eller tilskadekomst, at disse skader skal være opstået som følge af en »flyveulykke« [39], uden at dette præciseres yderligere.

32 – Jf. til sammenligning den udførlige definition af udtrykket »havari« i artikel 2 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20.10.2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF (EUT 2010, L 295, s. 35); ifølge forordningens artikel 1 regulerer den imidlertid, til forskel fra Montrealkonventionen, ikke luftfartsselskabernes erstatningsansvar.

33 – Den forelæggende ret har med henvisning til den i fodnote 23 nævnte dom afsagt af Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) anført, at det ikke var tanken ved udarbejdelsen af Montrealkonventionen at begrænse denne til tilfælde, hvor der indtræder en typisk risiko ved lufttransport. I dommens præmis 21 anføres det, at det fremgår af mødeprotokoller fra den internationale konference, der førte til vedtagelsen af denne konvention, at det ikke var en betingelse for at kvalificere en begivenhed som en ulykke, at der var indtrådt en fare, der specifikt er forbundet med flyvning.

34 – Warszawakonventionens artikel 17 indeholdt følgende bestemmelse: »Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur *lorsque* l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement« (»Bliver en Rejsende dræbt eller lider han Skade på Legeme eller Helbred som Følge af en Begivenhed, der er indtruffet om Bord i Luftfartøjet eller under Indstigning eller Udstigning, er Befordreren ansvarlig derfor«) (min fremhævelse).

35 – Udtrykket optræder såvel i artikel 17 i den franske sprogversion af Montrealkonventionen, som i den engelske (»upon condition only«) og den spanske (»por la sola razón«) sprogversion.

36 – Dette er tilfældet i Montrealkonventionens franske sprogversion samt i den engelske (der benytter udtrykkene »accident« og »event«) og den spanske sprogversion (der benytter udtrykkene »accidente« og »hecho«).

37 – Jeg henleder opmærksomheden på, at det tidsspand, som dækkes af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, er længere end varigheden af flyvningen i egentlig forstand, hvilken strækker sig fra det tidspunkt, hvor luftfartøjet letter, til det lander.

38 – Nemlig artikel 28 (der bærer overskriften »Forskudsudbetaling«), stykke 2 og 3 i artikel 33 (der bærer overskriften »Jurisdiktion«) samt stykke 2 i artikel 36 (der bærer overskriften »Fortløbende transittransport«) i Montrealkonventionen.

39 – Dette er ligeledes tilfældet i den engelske (»aircraft accidents«) og den spanske sprogversion (»accidentes de aviación«). Ifølge F. Reuschle, op. cit. i fodnote 20, punkt 26, bør der sondres mellem ulykker, der involverer flyet som sådan (eksempelvis nedstyrtning), som er genstand for Montrealkonventionens artikel 28, og ulykker ombord på flyet, men begrebet »ulykke« i artikel 17 omfatter begge disse former for ulykker. Jeg tilslutter mig denne betragtning, men jeg vil ikke her kommentere genstanden for artikel 28.

42. Begrebet »ulykke« i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, skal i overensstemmelse med Wienerkonventionens artikel 31, fortolkes således, at der herved tages hensyn til »den sædvanlige betydning, der måtte tillægges [det omhandlede udtryk]«.

43. I denne henseende finder jeg, ligesom såvel den forelæggende ret, som samtlige de parter, der har afgivet indlæg i den foreliggende sag, at der bør tages hensyn til den fortolkning af det nævnte begreb, som er blevet lagt til grund af forskellige *retter i stater, der er parter* i Warszawa- og/eller Montrealkonventionen [40], for eventuelt at bygge videre på denne retspraksis, selv om den ikke er bindende for Domstolen.

44. For det første anerkendes visse kriterier i relation til begrebet »ulykke« i Warszawakonventionens artikel 17 og Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, generelt som værende relevante, uanset at de nationale retter benytter varierende ordvalg. Ifølge disse retter skal skadelidte nærmere bestemt godtgøre, at den begivenhed, der fandt sted under lufttransporten, enten ombord på flyet eller under ombord- eller frabordestigningen, og som forvoldte den fysiske skade, der gøres gældende, dels var »pludselig« eller »usædvanlig«, dels at det var en »udefrakommende« begivenhed i forhold til den omhandlede passager [41]. En skadestilføjelse, der skyldes skadelidtes egne reaktioner på en sædvanlig, normal og forudseelig operation af flyet, eller som skyldes en helbredsmæssig prædisposition hos skadelidte, kan med andre ord ikke antages at blive kvalificeret som en »ulykke«. Den enighed, der er blevet opnået til fordel for sådanne skønsfaktorer, kan navnlig tilskrives [42] amerikansk retspraksis [43], tysk retspraksis [44] og fransk retspraksis [45]. De indlæg, der er blevet afgivet under den foreliggende sag, er ligeledes overensstemmende på dette punkt.

45. Efter min opfattelse kan disse kriterier, der er i fuld overensstemmelse med den sædvanlige definition af det omhandlede udtryk [46], også passende lægges til grund af Domstolen i den foreliggende sag i forbindelse med afgørelsen af, hvilke situationer der må antages at være omfattet af begrebet »ulykke« som omhandlet i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1. I denne forbindelse skal det nævnes, at den forelæggende ret, efter min mening korrekt, antager, at samtlige de ovenfor anførte

40 – Jf. punkt 27 ff. i dette forslag til afgørelse.

41 – Det understreges, at efterprøvelsen af, at den påståede skade ikke skyldtes en prædisposition hos den pågældende passager, som foretages på det stadium af sagen, hvor den omtvistede begivenhed eventuelt kvalificeres som en »ulykke«, der kan begrunde erstatningsansvar for luftfartsselskabet – i medfør af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1 – ikke må forveksles med det yderligere spørgsmål om, hvorvidt sagsøgte har godtgjort, at den pågældende passager aktivt eller ved undladelse bidrog til sin tilskadekomst, således at luftfartsselskabet fritages for erstatningsansvar – i medfør af konventionens artikel 20.

42 – Jf. ligeledes B. Mercadal, »Transports aériens«, *Répertoire de droit commercial*, Dalloz, Paris, 2000, punkt 110 ff., C.-I. Grigorieff, »Le régime d'indemnisation de la convention de Montréal«, *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012, nr. 4, s. 662-665, samt F. Letacq, »Fascicule 925«, *Jurisclasseur Transport*, Lexis360, Paris, 2018, punkt 70.

43 – Jf. navnlig dom afsagt af den amerikanske Supreme Court (øverste domstol, USA) den 4.3.1985, Air France v. Saks (470 U.S. 392 (1985), der er tilgængelig på følgende internetadresse: https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/). Ifølge denne principielle dom skal begrebet »ulykke« i Warszawakonventionens artikel 17, der blev »drafted in French by continental jurists«, forstås som »an *unexpected or unusual* event or happening that is *external* to the passenger«, og ikke den situation, at »the injury indisputably results from the passenger's own internal reaction to the usual, normal, and expected operation of the aircraft«, og hvorefter »[a]ny injury is the product of a chain of causes, and we require only that the passenger be able to prove that some link in the chain was an *unusual or unexpected event external* to the passenger« (min fremhævelse).

44 – Jf. bl.a. de tyske afgørelser, som citeres af F. Reuschle, op. cit. i fodnote 20, punkt 13.

45 – Jf. foruden de franske afgørelser, som er nævnt af de i fodnote 42 anførte forfattere, dom afsagt af Cour de cassation (kassationsdomstol, Frankrig), 1. civile afdeling, den 15.1.2014 (ECLI:FR:CCASS:2014:C100011, samt den retspraksis, der er nævnt på følgende internetadresse: https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi&idTexte=JURITEXT000028482732&fastReqId=1262213182&fastPos=2).

46 – Ordet »accident« er afledt af det latinske udtryk »*accidens*: qui arrive fortuitement« og defineres som en »événement ou fait involontaire dommageable imprévu« i G. Cornu m.fl., *Vocabulaire juridique*, 12. udg., PUF, Paris, 2018, s. 11, eller som »[an] unexpected event, typically sudden in nature and associated with injury, loss, or harm« i Encyclopædia Britannica (https://academic.eb.com/levels/collegiate/article/accident/605405).

kriterier er opfyldt under de omstændigheder, der foreligger i tvisten i hovedsagen [47]. Andre nationale retter, navnlig amerikanske [48], har ligeledes fastslået, at den omstændighed, at en varm drik vælter ud over en passager om bord på et luftfartøj, udgør en »ulykke« i den forstand, hvori dette udtryk anvendes i Warszawakonventionens artikel 17.

46. For det andet hersker der, som den forelæggende ret har anført, derimod uenighed for så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt det i relation til de nævnte bestemmelser bør kræves, at der foretages efterprøvelse af et yderligere kriterium, nemlig kriteriet en »typisk risiko ved lufttransport«. Sagsøgte har gjort gældende, at dette kriterium anerkendes i østrigsk retspraksis [49], men den forelæggende ret nærer tvivl om, hvorvidt denne opfattelse er korrekt, navnlig henset til, at udviklingen i tysk retspraksis tilsyneladende går i retning af at udvise tilbageholdenhed med at tillægge dette kriterium betydning [50]. Det skal i øvrigt nævnes, at selv om visse retter har anvendt et kriterium af denne type i amerikansk retspraksis [51], har den amerikanske Supreme Court (øverste domstol) og andre domstole imidlertid valgt ikke at anlægge en så restriktiv betragtning [52]. Det skal endelig nævnes, at fransk retspraksis undertiden har søgt at fastslå, om der findes en specifik risiko ved lufttransport i relation til Warszawakonventionens artikel 17, men dette er ikke sket direkte på grundlag af begrebet »ulykke«, og spørgsmålet er i øvrigt heller ikke længere aktuelt [53].

47. Det er som indledningsvis anført min opfattelse [54], at kravet om en sådan risiko, som tilsyneladende har vundet begrænset tilslutning i retspraksis, på ingen måde afspejles i det ordvalg, der anvendes i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1. Min opfattelse underbygges af bestemmelsens formål.

3. Teleologisk fortolkning

48. Ligesom den forelæggende ret og den franske regering [55] anser jeg det ikke for at være foreneligt med formålene med Montrealkonventionen, og særligt med dennes artikel 17, stk. 1, såfremt den person, som kræver erstatning for en fysisk skade i medfør af denne bestemmelse, skal godtgøre, at der er tale om en »typisk risiko ved lufttransport« eller en sandsynlig årsagsforbindelse med transporten, hvilke betingelser ifølge henholdsvis sagsøgte og den polske regering skal være opfyldt, for at en begivenhed kan kvalificeres som en »ulykke« i denne bestemmelses forstand.

47 – Jf. punkt 28 i dette forslag til afgørelse.

48 – J. bl.a. dom afsagt af den amerikanske District Court of Puerto Rico (forbundsdomstolen i Porto Rico, USA) den 17.6.1988, Diaz Lugo v. American Airlines, Inc. (686 F. Supp. 373 (D.P.R 1988), der er tilgængelig på følgende internetadresse: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/686/373/1362396/), og dom afsagt af den amerikanske District Court of California (forbundsdomstolen i Californien, USA) den 15.5.2007, Wipranik v. Air Canada, m.fl. (2007 WL 2441066, der er tilgængelig på følgende internetadresse: https://www.aviationlawmonitor.com/wp-content/uploads/sites/579/2013/06/Wipranik.pdf).

49 – I denne forbindelse har sagsøgte henvist til en dom afsagt af Oberster Gerichtshof (øverste domstol) den 2.7.2015 (2 Ob 58/15s, der er tilgængelig på følgende internetadresse: https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000.pdf).

50 – Jf. rettens betragtninger, der er anført i fodnote 22 og 33 i dette forslag til afgørelse.

51 – Jf. bl.a. dom afsagt af den amerikanske District Court of New York (forbundsdomstolen i New York, USA) den 10.1.2017, Lee v. Air Canada (228 F. Supp. 3d 302 (2017), der er tilgængelig på følgende internetadresse: https://www.leagle.com/decision/infdco20170210967), og den af J. Naveau, M. Godfroid og P. Frühling i *Précis de droit aérien*, Bruylant, Bruxelles, 2. udg., 2006, punkt 214, nævnte retspraksis.

52 – Jf. den ovenfor i fodnote 43 nævnte dom tillige med den af G.N. Tompkins i *Liability Rules Applicable to International Air Transportation As Developed by the Courts in the United States – From Warsaw 1929 to Montreal 1999*, Kluwer, Nederlandene, 2010, punkt 8.5.5 og 8.9.1-8.9.17, og den af I.H. Diederiks-Verschoor i *An Introduction to Air Law*, Kluwer, Nederlandene, 2012, s. 153-160, nævnte retspraksis.

53 – B. Mercadal, op. cit. i fodnote 42, punkt 117-124, og F. Letacq, op. cit. i fodnote 42, punkt 57, har anført, at typiske risici ved luftfart og flyveoperationer tidligere var en betingelse i Frankrig i relation til ombord- og frabordestigning som omhandlet i artikel 17, men at dette kriterium nu, ligesom i de angelsaksiske lande, er blevet opgivet.

54 – Jf. punkt 38 i dette forslag til afgørelse.

55 – Jf. ligeledes i denne retning de i fodnote 25 nævnte forfattere.

49. For det første har Montrealkonventionen til formål at *standardisere* de regler, der finder anvendelse inden for de områder, som henhører under dens anvendelsesområde, her specielt reglerne om luftfartsselskabernes erstatningsansvar. Det fremgår af femte afsnit i præamblen, at de kontraherende stater med dette instrument tilsigtede »at harmonisere og kodificere bestemte regler for international lufttransport«, og følgelig at styrke den ensartede ordning, der tidligere var blevet indført ved Warszawakonventionen [56]. Det fremgår endvidere af Montrealkonventionens artikel 29, at erstatningssøgsmål, herunder søgsmål, der anlægges i henhold til artikel 17, stk. 1, kun [kan] anlægges på grundlag af denne konventions betingelser og erstatningsgrænser, hvilket udelukker muligheden for, at nationale retsregler om erstatningsansvar for luftfartsselskaber er omfattet af dens anvendelsesområde [57].

50. Det er derfor min opfattelse, at begrebet »ulykke« i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, ikke bør fortolkes således, at søgsmål, der anlægges i henhold til denne bestemmelse, undergives restriktive betingelser, som ikke var tilsigtede af ophavsmændene til denne konvention, end ikke implicit, såsom kravet om en »typisk risiko ved lufttransport« eller om årsagssammenhæng med denne transport. Denne opfattelse støttes efter min opfattelse af, hvad der fremgår af præamblen til forordning nr. 889/2002, og især af 7. betragtning til denne, hvoraf det fremgår, at bestemmelserne i Montrealkonventionen, der tjener et beskyttelsesformål, skal fortolkes til gunst for passagererne og deres pårørende [58].

51. Domstolen har allerede gentagne gange påpeget, at det fremgår af præamblen til Montrealkonventionen [59], at de kontraherende parter havde til formål, *på materielt plan*, at »sikre forbrugernes interesser i international luftfart, og at der er behov for rimelig godtgørelse på grundlag af restitutionsprincippet«, samt at opnå »en rimelig ligevægt mellem de forskellige interesser«. Disse stater vedtog følgelig en streng erstatningsansvarsordning for luftfartsselskaberne [60], idet de samtidig søgte at sikre ligevægten mellem luftfartsselskabernes og passagerernes interesser [61].

52. Hvis det antages, at den begivenhed, der ligger til grund for en skade, som er omfattet af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, imidlertid skal frembyde omstændigheder, der er specifikke for lufttransport, ville dette medføre en begrænsning af passagerernes rettigheder eller sågar en fortabelse af disse, på grund af de konsekvenser, som følger af dette kriterium, ikke alene for så vidt angår bevisbyrden, men ligeledes af den effektive virkning af den nævnte bestemmelse.

53. Da den tilskadekomne dels ikke har adgang til samtlige tekniske data vedrørende flynavigationen eller flyveoperationerne – hvilke luftfartsselskabet alene råder over – ville det være uforholdsmæssigt vanskeligt for denne at bevise, at der foreligger en typisk risiko ved lufttransport, eller blot at der er tale om årsagssammenhæng, som betingelse for at kunne kræve erstatning i medfør af artikel 17, stk. 1.

56 – Jf. for så vidt angår øget beskyttelse af passagerer punkt 59 i dette forslag til afgørelse.

57 – Artikel 29 indeholder en undtagelse fra det eksklusivitetsprincip, der blev indført ved konventionen, idet der heri henvises til regler i national ret om, »hvem der har ret til at anlægge sag og […] vedkommendes rettigheder«.

58 – Jf. uddragene fra præamblen, der er gengivet i punkt 9 i dette forslag til afgørelse.

59 – Nærmere bestemt henset til tredje og femte afsnit i præamblen.

60 – Indholdet af denne ordning er gengivet i punkt 56 ff. i dette forslag til afgørelse.

61 – Jf. dom af 6.5.2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, præmis 30 ff.), af 22.11.2012, Espada Sánchez m.fl. (C-410/11, EU:C:2012:747, præmis 29 og 30), af 17.2.2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, præmis 38 og 48), og af 12.4.2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, præmis 34 og 43).

54. På den anden side ville reglen i sidstnævnte bestemmelse i vidt omfang blive tømt for indhold som følge af sådanne krav, idet det ville være udelukket at kvalificere en lang række skadevoldende begivenheder som »ulykke« i denne bestemmelses forstand, idet de ligeledes kan forekomme under andre omstændigheder end i forbindelse med lufttransport, dvs. i dagliglivet. Denne udelukkelse ville indebære en betydelig begrænsning af de tilfælde, hvor luftfartsselskabet kan ifalde erstatningsansvar i medfør af denne bestemmelse, idet de ville blive begrænset til de mest alvorlige hændelser inden for lufttransport, såsom kraftig turbulens eller flystyrt.

55. Ovenfor anførte betragtninger vedrørende ordlyden af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, og dens formål, bekræftes af en gennemgang af den sammenhæng, som bestemmelsen indgår i.

4. Systematisk fortolkning

56. For at foretage den ønskede fortolkning af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, og nærmere bestemt af begrebet »ulykke« i denne, finder jeg, ligesom det anføres i forelæggelsesafgørelsen og i samtlige de indlæg, der er blevet afgivet for Domstolen, at der bør tages hensyn til den *erstatningsansvarsordning* for luftfartsselskaber, som fremgår af denne bestemmelse, sammenholdt med konventionens øvrige bestemmelser.

57. I henhold til Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, har luftfartsselskabet objektivt erstatningsansvar i tilfælde af en passagers død eller tilskadekomst, hvis ulykken har fundet sted om bord i flyet eller under ombord- eller frabordestigningen [62]. Det fremgår endvidere af konventionens artikel 21, stk. 1, at luftfartsselskabet ikke kan unddrage sig dette objektive ansvar, såfremt skaden ikke overstiger et bestemt beløb [63], som det er tilfældet i den foreliggende sag [64], og ifølge artiklens stykke 2, at selskabet derimod kan fritages for erstatningsansvar, hvis der er en formodning om fejl, såfremt det godtgør, at skaden ikke skyldtes selskabet selv, dets ansatte eller dets agenter, eller udelukkende kan tilskrives tredjemand. Ifølge konventionens artikel 20 har selskabet i de to situationer, der er nævnt i artikel 21, endelig mulighed for at begrænse eller helt afvise sit erstatningsansvar, såfremt det bevises, at skadelidte har begået fejl, hvilket er blevet udelukket i tvisten i hovedsagen [65].

58. Det fremgår af disse bestemmelser under ét, at ophavsmændene til Montrealkonventionen tilsigtede at etablere en ansvarsordning til gunst for tilskadekomne passagerer, idet disse ikke skal føre bevis for, at der er blevet begået fejl af luftfartsselskabet, dets ansatte eller dets agenter, men udelukkende bevise, at de har lidt skade, samt at der er årsagssammenhæng mellem skaden og den udløsende begivenhed, der kvalificeres som en »ulykke«. Det fremgår på ingen måde af de ovennævnte bestemmelser, at det kræves, at passageren skal bevise, at der er indtrådt en typisk risiko ved luftfart, eller at den skadevoldende begivenhed står i direkte forbindelse med denne transport, idet den vedrører flyets beskaffenhed eller flyveoperationen. Luftfartsselskabet kan først på et senere stadium, efter at begivenheden er blevet kvalificeret som en »ulykke« som omhandlet i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, eventuelt som led i sit forsvar søge at begrænse eller helt frigøre sig fra erstatningspligt ved i fornødent omfang at føre de beviser, der kræves, navnlig i henhold til artikel 20 i samme instrument.

62 – Jf. punkt 39 i dette forslag til afgørelse for så vidt angår udtrykket »par cela seul«, der benyttes i denne bestemmelse.

63 – Nemlig 100 000 særlige trækningsrettigheder (SDR) for hver passager, hvilket beløb blev forhøjet til 113 100 SDR fra og med den 30.12.2009 (jf. for så vidt angår den tostrengede ansvarsordning og revisionen af den relevante beløbsgrænse den vejledning, der er tilgængelig på følgende internetadresse: https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_fr.pdf). Det fremgår af konventionens artikel 23, at omregning af beløbene til national valuta i en stat, der som Republikken Østrig er medlem af den internationale valutafond (herefter »IMF«) i forbindelse med retssager, skal finde sted på grundlag af værdien af SDR på domsafsigelsestidspunktet, efter den metode, som IMF dagligt benytter og offentliggør på internettet (jf. https://www.imf.org/fr/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR).

64 – Henset til det erstatningsbeløb, der kræves (jf. punkt 15 i dette forslag til afgørelse).

65 – Jf. punkt 23 i dette forslag til afgørelse.

59. En *perspektivering* af de aktuelle erstatningsansvarsregler i Montrealkonventionen for så vidt angår en ulykke, der forårsager død eller tilskadekomst, i forhold til ordningen i Warszawakonventionen, godtgør endvidere i særlig grad hensigten om at styrke den passagerbeskyttelse, som lå til grund for vedtagelsen af det seneste instrument [66]. Ifølge Warszawakonventionen støttedes erstatningsansvaret i denne situation alene på en formodning om, at luftfartsselskabet havde begået fejl [67]; ved Montrealkonventionen blev der således indført strengere erstatningsansvarsregler. Warszawakonventionen indeholdt i øvrigt et loft for det erstatningsbeløb, som kunne kræves af luftfartsselskaberne [68], men denne begrænsning bortfaldt ved Montrealkonventionen. Ønsket om at skærpe reglerne om luftfarsselskabers erstatningsansvar for at sikre en bedre kompensation til passagerer for fysiske skader (død eller tilskadekomst) fremgår ligeledes bl.a. af præamblen til forordning nr. 889/2002 [69].

60. Denne udvikling bestyrker min opfattelse af, at begrebet »ulykke« i artikel 17, stk. 1, ikke skal fortolkes således, at det kræves, at der er tale om en typisk risiko ved luftfart eller om en direkte årsagssammenhæng, idet disse kriterier hverken er i overensstemmelse med dette begrebs almindelige betydning, med Montrealkonventionens formål eller med indholdet af den erstatningsansvarsordning, som blev indført ved denne. Det er således min opfattelse, at omstændighederne i tvisten i hovedsagen følgelig må anses for at være omfattet af dette begreb, således som den forelæggende ret synes at være tilbøjelig til at antage.

61. Sammenfattende er det min opfattelse, at Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, skal fortolkes således, at en »ulykke«, der kan begrunde erstatningsansvar for et luftfartsselskab i henhold til denne bestemmelse, omfatter enhver begivenhed, som har forvoldt en passagers død eller tilskadekomst og fandt sted om bord i flyet eller under ombord- eller frabordestigningen, som var pludselig eller usædvanlig og udefrakommende i forhold til den pågældende passager, i hvilken forbindelse det er ufornødent at undersøge, om den pågældende begivenhed skyldes en typisk risiko ved lufttransport eller står i direkte sammenhæng med transporten.

V. Forslag til afgørelse

62. På baggrund af de ovenfor anførte betragtninger foreslår jeg Domstolen at besvare det af Oberster Gerichtshof (øverste domstol, Østrig) forelagte præjudicielle spørgsmål således:

»Artikel 17, stk. 1, i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, der blev indgået i Montreal den 28. maj 1999 og godkendt på af Det Europæiske Fællesskabs vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001, skal fortolkes således, at en »ulykke«, der kan begrunde erstatningsansvar for et luftfartsselskab i henhold til denne bestemmelse, omfatter enhver begivenhed, som har forvoldt en passagers død eller tilskadekomst og fandt sted om bord i flyet eller under ombord- eller frabordestigningen, som var pludselig eller usædvanlig og udefrakommende i forhold til den pågældende passager, i hvilken forbindelse det er ufornødent at undersøge, om den pågældende begivenhed skyldes en typisk risiko ved lufttransport eller står i direkte sammenhæng med transporten.«

66 – Jf. i denne retning ligeledes præmis 21 i den af Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) afsagte dom, der er nævnt ovenfor i fodnote 23.

67 – Jf. Warszawakonventionens artikel 17, sammenholdt med dens artikel 20, hvoraf det fremgik, at formodningen for luftfartsselskabets erstatningsansvar kunne afkræftes.

68 – I henhold til Warszawakonventionens artikel 22, stk. 1. Jf. C.-I. Grigorieff, op. cit. i fodnote 42, s. 653-656, for så vidt angår revision af de oprindeligt fastsatte beløbsgrænser.

69 – Det fremgår af 7. og 10. betragtning til forordningen, at »[denne] og Montreal-konventionen øger beskyttelsen af passagerer og deres pårørende«, og at »[e]n ordning med ubegrænset erstatningsansvar i tilfælde af passagernes død eller tilskadekomst er rimelig inden for et sikkert og moderne luftfartssystem«. Den betydelige forbedring af erstatningsordningen for passagerer, der har været udsat for flyulykker, særligt for så vidt angår bevisbyrden, fremhæves ligeledes i officielle rapporter, der er blevet udgivet i henholdsvis Frankrig og Schweiz (som er tilgængelige på følgende internetadresser: http://www.assemblee-nationale.fr/12/pdf/rapports/r0675.pdf og https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2004/2701.pdf).