Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
föredraget den 26 september 2019[1]

Mål C-532/18

GN, företrädd av HM,
mot
ZU i egenskap av likvidator för Niki Luftfahrt GmbH

(begäran om förhandsavgörande från Oberster Gerichtshof (Högsta domstolen, Österrike))

”Begäran om förhandsavgörande – Lufttransport – Montrealkonventionen – Artikel 17.1 – Lufttrafikföretags skadeståndsansvar gentemot passagerare – Begreppet skadebringande händelse – Kroppsskada som en passagerare har tillfogats med anledning av att varm dryck har spillts ut ombord på ett flygplan under flygning”

I. Inledning

1. Denna begäran om förhandsavgörande från Oberster Gerichtshof (Högsta domstolen, Österrike) avser tolkningen av artikel 17.1 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter[2] (nedan kallad Montrealkonventionen). I bestämmelsen fastställs villkoren för att en passagerare som har tillfogats en kroppsskada under en flygning ska kunna utkräva ansvar från det lufttrafikföretag som utförde flygningen.

2. Begäran har framställts i ett mål mellan en minderårig passagerare, företrädd av sin far, och den som är ansvarig för likvidationen av ett flygbolag. Klaganden i det nationella målet har yrkat ersättning för brännskador som hon tillfogades genom att en varm dryck av okänd anledning spilldes ut under en gränsöverskridande flygning som utfördes av förevarande flygbolag.

3. EU-domstolen ska för första gången avgränsa begreppet skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen mot bakgrund av bland annat de tillämpningskriterier som redan har godtagits av vissa nationella domstolar. EU-domstolen ska närmare bestämt ta ställning till om det är nödvändigt att en händelse som inträffar ombord på ett flygplan inte endast ska vara plötslig och ovanlig och utgöra en yttre omständighet i förhållande till den berörda passageraren, utan även att den ska bero på en risk som är nära förbunden med flygtransport eller förknippad med transporten. Av de skäl som anges i detta förslag till avgörande anser jag att endast de första kriterierna ska vara uppfyllda, och inte de sistnämnda.

1 Originalspråk: franska.

2 Denna konvention, som 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 (EGT L 194, 2001, s. 38). Med avseende på Europeiska unionen trädde konventionen i kraft den 28 juni 2004.

II. Tillämpliga bestämmelser

A. Montrealkonventionen

4. I tredje stycket i ingressen till Montrealkonventionen anges bland annat att de fördragsslutande staterna ”erkänner betydelsen av att skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter och av att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen”. I femte stycket anges vidare att ”det bästa sättet att uppnå en rättvis sammanvägning av alla intressen är att ytterligare harmonisera och kodifiera vissa bestämmelser för internationella lufttransporter genom att anta en ny konvention”.

5. Artikel 17 i Montrealkonvention har rubriken ”Passagerares dödsfall eller skada – Skada på bagage” och i punkt 1 anges att ”[t]ransportören ansvarar för dödsfall eller kroppsskada som tillfogats passagerare under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen.”

6. I artikel 20 i konventionen, som har rubriken ”Jämkning” föreskrivs följande: ”Om transportören visar att en skada orsakats helt eller delvis av vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling av den som begär ersättning eller av någon från vilken den som begär ersättning härleder sin rätt, skall transportören helt eller delvis vara befriad från skadeståndsansvar gentemot den som begär ersättning i den utsträckning som vårdslösheten eller underlåtenheten helt eller delvis orsakat skadan. Om en passagerare har dödats eller skadats och om någon annan än passageraren begär ersättning med anledning därav, skall transportören också vara helt eller delvis befriad från skadeståndsansvar om passageraren själv orsakat eller medverkat till skadan genom vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling. Denna artikel gäller alla bestämmelser om skadeståndsansvar i denna konvention, även artikel 21.1.”

7. Artikel 21 i konventionen, med rubriken ”Ersättning för passagerares dödsfall eller skada”, har följande lydelse:

”1. För sådana skador som avses i artikel 17.1 och som inte överstiger 100 000 särskilda dragningsrätter för varje enskild passagerare kan transportören varken undgå eller begränsa sitt skadeståndsansvar.

2. För sådana skador som avses i artikel 17.1 är transportörens skadeståndsansvar begränsat till 100 000 särskilda dragningsrätter för varje enskild passagerare om transportören visar:

a) att skadan inte vållats av transportörens eller dennes anställdas eller uppdragstagares vårdslöshet eller annan oriktig handling eller underlåtenhet; eller

b) att skadan uteslutande orsakats av tredje mans vårdslöshet eller annan oriktig handling eller underlåtenhet.”

8. Artikel 29 i konventionen har rubriken ”Grund för ersättningskrav”, vari följande föreskrivs: ”I fråga om transporter av passagerare, bagage eller gods får en talan om skadestånd, oavsett hur den grundats – med stöd av konventionen, inomkontraktuellt, utomkontraktuellt eller på annan grund – föras endast på de villkor och inom de gränser som fastställs i denna konvention, oavsett vem eller vilka som har rätt att föra talan och vilken rätt som tillkommer dem. Vid en sådan talan är bestraffande, avskräckande eller andra icke-kompensatoriska skadeposter inte ersättningsgilla.”

B. Unionsrätt

9. Skälen 5–7 och 10 i förordning (EG) nr 889/2002[3] om ändring av rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor,[4] har följande lydelse:

”(5) Gemenskapen har undertecknat Montrealkonventionen och visat sin avsikt att bli part i konventionen genom att ratificera den.

(6) Det är nödvändigt att ändra rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretagens skadeståndsansvar vid olyckor för att anpassa förordningen till bestämmelserna i Montrealkonventionen och därigenom skapa ett enhetligt ansvarssystem för internationella lufttransporter.

(7) Skyddet för passagerare och deras anhöriga stärks genom denna förordning och Montrealkonventionen vilka inte kan tolkas så, att de försvagar dessa personers skydd i förhållande till existerande lagstiftning vid datum för denna förordnings antagande.

…

(10) Ett system för obegränsat skadeståndsansvar vid passagerares dödsfall eller skada är lämpligt för ett säkert och modernt system för lufttransport.”

10. I artikel 1 i förordning nr 2027/97, i dess lydelse enligt förordning nr 889/2002 (nedan kallad förordning nr 2027/97), föreskrivs att ”[g]enom denna förordning genomförs de relevanta bestämmelserna i Montrealkonventionen avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, och i densamma fastställs vissa tilläggsbestämmelser. Genom förordningen utvidgas dessutom tillämpningsområdet för dessa bestämmelser till att också omfatta lufttransport inom en enda medlemsstat.”

11. I artikel 2.2 i förordning nr 2027/97 anges att ”[d]e begrepp som används i denna förordning och som inte definieras i punkt 1 motsvarar begreppen i Montrealkonventionen”.

12. Artikel 3.1 i förordningen har följande lydelse: ”Ett EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för sådant skadeståndsansvar.”

III. Målet vid den nationella domstolen, tolkningsfrågan och förfarandet vid domstolen

13. I augusti 2015 flög klaganden i det nationella målet, som då var 6 år, mellan Spanien och Österrike. Flygningen utfördes av lufttrafikföretaget Niki Luftfahrt GmbH, ett bolag bildat enligt österrikisk rätt.

14. Barnet satt bredvid sin far som under flygningen tog emot en mugg utan lock med varmt kaffe från kabinpersonalen och ställde den på fällbordet framför sig. Därefter började behållaren att glida och innehållet i behållaren föll ut över barnet som tillfogades andra gradens brännskador på en del av kroppen. Det har inte kunnat fastställas om kaffet i muggen spilldes ut på grund av att fällbordet var behäftat med ett fel eller på grund av flygplanets vibrationer.

3 Europaparlamentets och rådets förordning av den 13 maj 2002 (EGT L 140, 2002, s. 2).

4 Rådets förordning av den 9 oktober 1997 (EGT L 285, 1997, s. 1).

15. Klaganden i det nationella målet, som företräds av sin far, väckte talan och yrkade att Niki Luftfahrt skulle förpliktas att utge ersättning för den skada som hade orsakats av den skadebringande händelse som inträffade under flygningen, med ett belopp på 8 500 euro jämte ränta och kostnader med stöd av artikel 17.1 i Montrealkonventionen.

16. Konkursförvaltaren för lufttrafikföretaget, som nu har försatts i konkurs, bestred skadeståndsansvar och åberopade att det inte var fråga om någon skadebringande händelse i den mening som avses i bestämmelsen, eftersom ingen ”plötslig och oväntad händelse” ledde till att kaffemuggen välte. Under alla omständigheter hade ingen ”risk som är nära förbunden med lufttransport”, det vill säga en risk som är karakteristisk för denna transport, förverkligats, trots att även detta villkor ska vara uppfyllt.

17. Genom avgörande av den 15 december 2015 biföll Landesgericht Korneuburg (Regionala domstolen i Korneuburg, Österrike) klagandens yrkande i det nationella målet. Nämnda domstol fann att omständigheterna i fallet utgjorde en ”skadebringande händelse” i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen, eftersom kaffemuggen välte till följd av en ”ovanlig händelse som är hänförlig till yttre omständigheter”. Förevarande domstol i första instans slog vidare fast att en ”risk som är nära förbunden med lufttransport” hade förverkligats, eftersom ett luftfartyg i drift kunde luta olika mycket vilket kunde leda till att föremål som ställts på en horisontell yta i ett flygplan glider utan att det krävs en viss manöver. Slutligen slog nämnda domstol fast att lufttrafikföretaget inte hade vållat skadan med anledning av att det var vanligt förekommande och socialt accepterat att servera varma drycker utan lock.

18. Genom dom av den 30 augusti 2016 ändrade Oberlandesgericht Wien (Wiens regionala överdomstol, Österrike) det avgörande som hade meddelats i första instans, efter att ha funnit att lufttrafikföretaget inte var skadeståndsansvarigt, eftersom artikel 17 i Montrealkonventionen endast omfattade skadebringande händelser som hade orsakats av en ”risk som är nära förbunden med luftfart” och att i förevarande fall hade inte klaganden i det nationella målet styrkt detta.

19. Domen överklagades till Oberster Gerichtshof (Högsta domstolen). Denna domstol beslutade genom beslut av den 26 juni 2018, som inkom till EU-domstolens kansli den 14 augusti 2018, att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfråga:

”Är det fråga om en skadebringande händelse som medför ansvar för transportören, i den mening som avses i artikel 17.1 i [Montrealkonventionen], när en bägare med varmt kaffe, som har ställts på fällbordet på den framförvarande stolen i ett flygplan som befinner sig i luften, av en orsak som inte kunnat fastställas börjar glida och välter, vilket orsakar brännskador på en flygpassagerare?”

20. Motparten i det nationella målet, den polska regeringen och Europeiska kommissionen har inkommit med skriftliga yttranden till domstolen. Vid förhandlingen den 19 juni 2019 yttrade sig den franska regeringen och kommissionen.

IV. Bedömning

A. Inledande synpunkter

21. Jag vill inledningsvis påpeka att den hänskjutande domstolen har angett att Montrealkonventionen är tillämplig på omständigheterna i det nationella målet, eftersom den omtvistade händelsen ägde rum under en internationell flygning, i den mening som avses i artikel 1 i konventionen, i och med att flygningens avgångs- och destinationsorter var belägna i två fördragsslutande stater.[5] Inom de områden som omfattas av Montrealkonventionen har unionsmedlemsstaterna överfört sin behörighet

5 Nämligen Konungariket Spanien respektive Republiken Österrike.

till unionen i fråga om ansvar för dödsfall eller en passagerares kroppsskada [6] och i artikel 3.1 i förordning nr 2027/97 föreskrivs att ett ”EG-lufttrafikföretags” [7] skadeståndsansvar gentemot passagerare, såsom tycks vara aktuellt i förevarande fall, regleras av alla de bestämmelser i konventionen som är relevanta för sådant skadeståndsansvar. [8]

22. Det ska vidare erinras [9] om att bestämmelserna i Montrealkonventionen utgör en integrerad del av unionens rättsordning [10], vilket innebär att domstolen är behörig att uttala sig om hur den ska tolkas, med iakttagande av de folkrättsliga regler som unionen är skyldig att iaktta, särskilt artikel 31 i Wienkonventionen [11], enligt vilken en traktat ska tolkas ärligt i överensstämmelse med den gängse meningen av traktatens uttryck tagna i sitt sammanhang och mot bakgrund av traktatens ändamål och syfte. [12] Med hänsyn till Montrealkonventionens syfte, som är att göra bestämmelser för internationella lufttransporter mer enhetliga, har domstolen vidare slagit fast att de begrepp som används i denna konvention utan att definieras i den ska ”ges en självständig och enhetlig tolkning, oavsett vilka olika betydelser dessa begrepp ges i de fördragsslutande staternas nationella rättsordningar”. [13]

23. Slutligen framgår det av domstolens fasta praxis att i en begäran om förhandsavgörande ankommer det endast på de nationella domstolarna att klargöra den faktiska och rättsliga bakgrunden till det mål som de ska pröva. [14] I förevarande fall står det klart, såsom uttryckligen anges i tolkningsfrågan, att det har varit omöjligt att fastställa skälet till att kaffemuggen välte och kaffet spilldes ut över klaganden i det nationella målet. För övrigt framgår det av beslutet om hänskjutande att invändningen om att den skadelidande var medvållande, vilket motparten i det nationella målet inledningsvis hade åberopat, inte längre är aktuell i det nationella förfarandet. [15] EU-domstolen är således skyldig att pröva den begärda tolkningen utifrån de konstateranden som den hänskjutande domstolen har gjort.

6 Se, för ett liknande resonemang, punkt 4 i förklaringen om Europeiska gemenskapens behörighet på de områden som omfattas av Montrealkonventionen, en förklaring som finns i gemenskapens instrument om godkännande som ingavs den 29 april 2004 och som finns på följande webbadress: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf.

7 I artikel 2.1 b i förordningen definieras det som ett lufttrafikföretag med en giltig licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (EGT L 240, 1992, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 116), som upphävdes och ersattes från och med den 1 november 2008 av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EUT L 293, 2008, s. 3).

8 Se, bland annat, dom av den 6 maj 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punkt 18), dom av den 22 november 2012, Espada Sánchez m.fl. (C-410/11, EU:C:2012:747, punkt 19), dom av den 26 februari 2015, Wucher Helicopter och Euro-Aviation Versicherung (C-6/14, EU:C:2015:122, punkt 35), och dom av den 9 september 2015, Prüller-Frey (C-240/14, EU:C:2015:567, punkt 25 och följande punkter).

9 Se även mitt förslag till avgörande i målet Guaitoli m.fl. (C-213/18, EU:C:2019:524, punkt 29).

10 Från och med dagen för ikraftträdande, angiven i fotnot 2 i detta förslag till avgörande.

11 Konvention om traktaträtten, som ingicks i Wien den 23 maj 1969 (*Förenta nationernas fördragssamling*, vol. 1155, s. 331).

12 Se, bland annat, dom av den 22 november 2012, Espada Sánchez m.fl. (C-410/11, EU:C:2012:747, punkterna 20–22), dom av den 17 februari 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punkterna 23 och 24), och dom av den 12 april 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, punkterna 19–22).

13 Se, för ett liknande resonemang, dom av den 6 maj 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punkterna 21 och 22), angående begreppet ”skada”, som ligger till grund för artikel 22.2 i nämnda konvention.

14 Enligt artikel 267 FEUF, som grundar sig på en tydlig funktionsfördelning mellan de nationella domstolarna och EU-domstolen, är det de nationella domstolarna som ska bedöma omständigheterna i målet (se, bland annat, dom av den 19 juli 2012, Garkalns, C-470/11, EU:C:2012:505, punkt 30, och dom av den 7 augusti 2018, Prenninger m.fl., C-329/17, EU:C:2018:640, punkt 27).

15 Den hänskjutande domstolen har inte preciserat om diskussionen i det nationella målet rörde frågan huruvida det skadade minderåriga barnet och/eller fadern, som hanterade kaffemuggen och som företrädde barnet i denna instans, hade orsakat skadan.

B. Begreppet skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen

1. Föremålet för tolkningsfrågan och de aktuella ståndpunkterna

24. I förevarande mål har domstolen ombetts att *i huvudsak* fastställa om begreppet skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen ska tolkas så, att det omfattar en situation där en mugg med varmt kaffe, som ställs på ett fällbord i ett flygplan under en flygning, av okänd anledning spills ut och orsakar en brännskada på en passagerare, som följaktligen enligt bestämmelsen kan kräva att det berörda lufttrafikföretaget betalar skadestånd för kroppsskadan.

25. Även om den hänskjutande domstolens fråga är formulerad i ordalag som knyter an till omständigheterna i det nationella målet, anser jag likväl att det är att föredra att domstolen inte begränsar sig till att endast ge ett svar som gäller i just detta specifika fall, utan tar tillfället i akt att tolka det aktuella begreppet genom att fastställa abstrakta bedömningskriterier, som således har en allmän räckvidd.[16] Det ska understrykas att förevarande mål är det första där domstolen ska tolka detta begrepp.

26. I likhet med den hänskjutande domstolen konstaterar jag att Montrealkonventionen *inte innehåller någon definition* av begreppet skadebringande händelse, trots att uppkomsten av en sådan händelse uppenbarligen är en avgörande förutsättning för att ett lufttrafikföretag med stöd av artikel 17.1 i konventionen ska kunna vara ansvarigt vid en fysiska skada (kroppsskada eller dödsfall) som tillfogats en passagerare.[17] På samma sätt finns förevarande begrepp i den motsvarande bestämmelsen i artikel 17 i Warszawakonventionen[18] som ersattes av Montrealkonventionen[19], men begreppet definieras inte heller i detta instrument.

27. Vissa nationella domstolar har dock utvecklat rättspraxis, som den hänskjutande domstolen uttryckligen hänvisar till, gällande begreppet skadebringande händelse i den mening som avses i Warszawakonventionen och/eller Montrealkonventionen.[20] Trots skillnaderna mellan artikel 17 i Warszawakonventionen och artikel 17.1 i Montrealkonventionen, anser jag att den andra bestämmelsen likväl även ska tolkas mot bakgrund av de avgöranden som avser den första bestämmelsen med beaktande av att de i huvudsak motsvarar varandra.[21]

28. Den hänskjutande domstolen har angett att artikel 17.1 i Montrealkonventionen förefaller vara tillämplig i förevarande fall, eftersom den kroppsskada som klaganden i det nationella målet hade orsakats var, enligt den terminologi dessa nationella domstolar använde sig av, följden av en ”plötslig” händelse som orsakades av en yttre omständighet i förhållande till den skadadelidande och medförde

16 Inom ramen för det samarbete som har inrättats genom artikel 267 FEUF mellan nationella domstolar och EU-domstolen, vilka ska bidra direkt och ömsesidigt till en enhetlig tillämpning av unionsrätten i samtliga medlemsstater, kan domstolen utgå från de uppgifter som den hänskjutande domstolen har lämnat för att av tolkningsfrågan utläsa vilka omständigheter som hör samman med tolkningen av unionsrätten. Det kan således antas att om den fråga som har ställts till sin lydelse förefaller syfta till en direkt tillämpning av unionsrätten på målet vid den nationella domstolen, efterfrågar den nationella domstolen i själva verket en tolkning av unionsrätten inför avgörandet av nämnda mål (se, bland annat, dom av den 18 januari 1979, van Wesemael m.fl., 110/78 och 111/78, EU:C:1979:8, punkt 21, dom av den 17 november 2011, Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, punkt 21, dom av den 8 november 2012, Gülbahce, C-268/11, EU:C:2012:695, punkt 32, och dom av den 13 februari 2014, Crono Service m.fl., C-419/12 och C-420/12, EU:C:2014:81, punkterna 28 och 29).

17 I artikel 2.2 i förordning nr 2027/97 hänvisas det dessutom till Montrealkonventionen i fråga om de begrepp, såsom begreppet skadebringande händelse, som förordningen innehåller utan att definiera dem.

18 Konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929. Jag vill precisera att begreppet ”skadebringande händelse” även användes utan närmare precisering i artikel 30.2 i denna konvention, som avser lufttransport som utförs av flera transportörer efter varandra, vilket inte är relevant i förevarande mål.

19 Se ingressen till och artikel 55 i Montrealkonventionen.

20 Den hänskjutande domstolen har hänvisat till Reuschle, F., *Montrealer Übereinkommen – Kommentar*, De Gruyter, Berlin, andra upplagan, 2011, kommentar om artikel 17 i Montrealkonventionen, särskilt punkt 13 och följande punkter.

21 Avseende denna nationella rättspraxis, se även nedan punkt 43 och följande punkter.

en ”oväntad skada”. Den hänskjutande domstolen understryker att det nationella målet rör frågan huruvida begreppet skadebringande händelse, i den meningen som avses i bestämmelsen, förutsätter att utöver att ovannämnda kriterier ska vara uppfyllda ska även *”en risk som är nära förbunden med lufttransport”* [22] ha förverkligats.

29. Den hänskjutande domstolen har angett att med beaktande av vissa avgöranden från domstolar i de stater som är parter till Warszawakonventionen och/eller Montrealkonventionen samt olika uppfattningar i doktrinen finns *flera motstridiga synsätt* när det gäller frågan om det sistnämnda kriteriet ska vara uppfyllt.

30. Enligt ett första synsätt, som enligt den hänskjutande domstolen har stöd i den största delen av tysk doktrin och rättspraxis, [23] borde begreppet ”skadebringande händelse” vara begränsat till situationer där en risk som är typisk för luftfartygets beskaffenhet, tillstånd eller drift förverkligas [24] eller att en risk förverkligas som är typisk för en luftfartsanordning som används vid ombordstigningen eller avstigningen. Detta motiveras av att de stater som är parter till Montrealkonventionen inte hade för avsikt att övervältra alla generella risker med det dagliga livet på lufttrafikföretagen. Den skadelidande personen ska således ha bevisbördan för att en risk som endast är förenad med lufttransport har förverkligats. Eftersom det inte går att fastställa orsaken till den omtvistade händelsen, skulle denna tolkning i förevarande fall leda till att talan som väcktes av klaganden i det nationella målet ogillades.

31. Enligt ett andra synsätt är det tvärtom inte nödvändigt att fastställa att en risk som är nära förbunden med lufttransport har förverkligats för att kunna stödja sig på artikel 17.1 i Montrealkonventionen, med hänsyn till bestämmelsens ordalydelse, den ansvarsordning som införts genom Montrealkonventionen och behovet av att skydda dess effektivitet. Den hänskjutande domstolen anser att de sistnämnda argumenten är övertygande. Den preciserade att vissa författare därav har dragit slutsatsen att en varm dryck som spills ut över en passagerares kropp bland annat ska anses utgöra en ”skadebringande händelse” som kan medföra skadeståndsansvar för ett lufttrafikföretag. [25] I det nationella målet medför förevarande tolkning att lufttrafikföretaget har skadeståndsansvar.

32. Slutligen har den hänskjutande domstolen övervägt ett annat synsätt, en mittenlösning, enligt vilket det skadeståndsansvar som föreskrivs i artikel 17.1 följer av enbart det faktum att den aktuella händelsen inträffade ombord på flygplanet eller vid ombordstigning eller avstigning, utan att det är nödvändigt att en risk som är nära förbunden med luftfart har förverkligats, men med en möjlighet för lufttrafikföretaget att undgå ansvar genom att styrka att det saknas samband med luftfartygets beskaffenhet eller drift. I målet leder förevarande tolkning också till att motparten i det nationella målet antas ha ansvar, eftersom orsaken till den aktuella skadebringande händelsen inte har kunnat identifieras.

22 Uttrycket är kursiverat i originalet på tyska: ”ein für die Luftfahrt typisches Risiko”.

23 Den hänskjutande domstolen hänvisar till Schmid, R., ”Artikel 17”, i *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, Luchterhand, Tyskland, 2016, punkterna 16 och 17 (se även den engelska versionen, Schmid, R., ”Article 17”, i *Montreal Convention*, Kluwer, Nederländerna, 2006, punkterna 16 och 17), och Ruhwedel, E., *Der Luftbeförderungsvertrag*, Luchterhand, Köln, tredje upplagan, 1998, punkt 331. Dessutom hänvisar den hänskjutande domstolen till en dom från Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen, Tyskland), av den 21 november 2017 (X ZR 30/15, NJW 2018, 861), men angav att det enligt domen endast krävs ett ”samband” med en risk som är nära förbunden med lufttransport. Före domen, se avgörande från Landgericht Frankfurt (Regionala domstolen i Frankfurt, Tyskland), av den 16 december 2005 (NJW-RR 2006, 704), utöver den rättspraxis som har angetts av Führich, E., *Reiserecht – Handbuch und Kommentar*, C.H. Beck, München, 2015, s. 1059.

24 En sådan risk kan till exempel förverkligas av förändringar i flygplanets höjd eller hastighet.

25 I beslutet om hänskjutande anges Reuschle, F., ovannämnda verk i fotnot 20, punkt 15, Stefula, M., *Schadenersatz für Passagiere im Luftfahrtgesetz*, Verlag Österreich, Wien, 2001, punkterna 123 och 136 (se även recensionen av det sistnämnda verket av Müller-Rostin, W., *NZV*, 2002, s. 75), och Kehrberger, H.-P., ”Overhead Bin-Unfälle an Bord von Luftfahrzeugen – Eine Fallstudie”, *Festschrift für Werner Guldimann*, Luchterhand, Berlin, 1997, punkterna 129 och 130, avseende artikel 17 i Warszawakonventionen.

33. De *yttranden som inkommit till domstolen* i målet återspeglar dessa olika synsätt. Motparten i det nationella målet har hävdat att lufttrafikföretag endast kan vara skadeståndsskyldiga på grundval av artikel 17.1 i Montrealkonventionen om den skadebringande händelsen, en plötslig och oväntad händelse som är en följd av en yttre omständighet, har förorsakats av en risk som är nära förbunden med lufttransport. Risken för kroppsskada till följd av att varm dryck har spillts ut kan även förverkligas i privatlivet. [26]

34. Den polska regeringen avfärdar däremot kravet på en risk som är nära förbunden med lufttransport, men anser likväl att det är nödvändigt att det finns ett plausibelt orsakssamband mellan den aktuella händelsen – som ska vara plötslig och oväntad och orsakad av en yttre faktor i förhållande till passageraren – och luftfartygets rörelser eller drift, vilket föreligger i förevarande fall. [27]

35. Den franska regeringen och kommissionen [28] anser att den situation som är aktuell i det nationella målet omfattas av begreppet skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17.1, eftersom det är fråga om en plötslig händelse som inträffade under lufttransporten och som utgör en yttre faktor i förhållande till den skadelidande, utan att det varken är nödvändigt att fastställa att en risk som är nära förbunden med lufttransport har förverkligats – en ståndpunkt som stöds av motparten i det nationella målet – eller om det finns ett orsakssamband med transporten – en ståndpunkt som den polska regeringen förespråkar. Det är även min uppfattning av följande skäl, som är förenliga med nedan angivna tolkningsregler. [29]

2. Bokstavstolkning

36. Vad gäller *lydelsen* av artikel 17.1 i Montrealkonventionen, vill jag erinra [30] om att endast de sex ”autentiska” språkversionerna av detta instrument är giltiga, varav tre versioner motsvarar unionens officiella språk, det vill säga engelska, spanska och franska. [31]

37. I artikel 17.1 anges att ”[t]ransportören ansvarar för dödsfall eller kroppsskada som tillfogats passagerare under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen”.

38. Inledningsvis konstaterar jag, i likhet med den hänskjutande domstolen, att artikel 17.1 i Montrealkonventionen inte uppställer något krav på att lufttrafikföretaget endast kan vara skadeståndsskyldigt på grundval av bestämmelsen om den omtvistade händelsen har orsakats av en risk som är nära förbunden med lufttransport, såsom motparten i det nationella målet har hävdat,

26 För att åskådliggöra vad en risk som är särskilt förbunden med driften av ett luftfartyg skulle kunna bestå i, till skillnad från risker i det dagliga livet, anger motparten i det nationella målet att en varm dryck spills ut till följd av turbulens, att luftfartyget ändrar höjd eller lutar eller att fällbordet är behäftat med fel. Dessa omständigheter har inte kunnat fastställas i det nationella målet.

27 Enligt den polska regeringen följer ett sådant samband av att servering av varma drycker under resan är praxis för lufttrafikföretag och andra, vilket kan vara en del av lufttrafikföretagets service eller utgöra en extra tjänst som är direkt knuten till transporten.

28 Vid förhandlingen förtydligade kommissionen sin ståndpunkt och bekräftade att den anslöt sig till den franska regeringens ståndpunkt.

29 Se ovan punkt 22.

30 Se även mitt förslag till avgörande i målet Guaitoli m.fl. (C-213/18, EU:C:2019:524, punkt 58).

31 Beträffande beaktandet av de sex språkversioner som Montrealkonventionen har upprättats i (det vill säga engelska, arabiska, kinesiska, spanska, franska och ryska), se dom av den 6 maj 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punkt 24), och dom av den 17 februari 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punkterna 23 och 31–34).

eller att det ska finnas ett orsakssamband med luftfartygets natur eller drift, såsom den polska regeringen har föreslagit. Jag anser att om upphovsmännen till konventionen hade för avsikt att föreskriva sådana restriktiva kriterier, skulle de ha gjort det uttryckligen, vilket inte är fallet här. [32] Förarbetena innehåller inte heller några uppgifter om en sådan avsikt. [33]

39. På samma sätt vill jag, i likhet med den franska regeringen, framhålla att en anmärkningsvärd precisering har lagts till i artikel 17.1 jämförd med den motsvarande bestämmelsen i Warszawakonventionen [34] som föregick Montrealkonventionen, nämligen formuleringen ”under förutsättning” [35] som visar att upphovsmännen inte hade för avsikt att låta lufttrafikföretagets skadeståndsansvar vara villkorat av andra krav än att en skadebringande händelse hade inträffat och sedan fått de följder som anges i artikel 17.1. Av denna precisering följer enligt min mening att begreppet skadebringande händelse i den mening som avses i bestämmelsen, inte ska ges en tolkning som får som följd att bestämmelsens materiella tillämpningsområde begränsas.

40. Vad gäller detta begrepp konstaterar jag att den terminologi som används i artikel 17.1 i Montrealkonventionen gällande lufttrafikföretagets skadeståndsansvar vid en passagerares dödsfall eller kroppsskada står i kontrast till den terminologi som används i artiklarna 17.2 och 18 i konventionen beträffande lufttrafikföretagets skadeståndsansvar om incheckat bagage eller gods förstörts, förlorats eller skadats. I motsats till artikel 17.1 avser nämligen de sistnämnda bestämmelserna inte en ”skadebringande händelse” (accident) utan endast en ”händelse” (fait) som har orsakat skada på incheckat bagage eller gods. [36] Det följer enligt min mening av denna kontrast att för att tillämpa artikel 17.1 ska den händelse som orsakade en passagerares dödsfall eller skada inte endast ha inträffat ombord eller vid ombordstigningen eller avstigningen [37], utan den ska även kunna kvalificeras som en ”skadebringande händelse” enligt de kriterier som återstår för domstolen att fastställa.

41. Även om begreppet ”skadebringande händelse” används ett flertal gånger i Montrealkonventionen, förtydligas dock inte begreppet av de andra bestämmelser där det även används. [38] På sin höjd anges det i artikel 28 i konventionen, som avser förskottsbetalning vid passagerares dödsfall eller kroppsskada, att dessa skador ska vara en följd av en ”flygolycka”, [39] men utan närmare precisering.

42. Enligt vad som föreskrivs i artikel 31 i Wienkonventionen ska begreppet skadebringande händelse, som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen, tolkas med hänsyn till ”den gängse meningen av [det berörda uttrycket]”.

32 Se, som jämförelse, den detaljerade definitionen av begreppet ”olycka” i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG (EUT L 295, 2010, s. 35), som enligt artikel 1 dock inte reglerar lufttrafikföretags skadeståndsskyldighet, till skillnad från Montrealkonventionen.

33 Den hänskjutande domstolen nämner att när Montrealkonventionen utarbetades fanns ingen avsikt att införa en begränsning till de fall där en risk som är nära förbunden med lufttransport förverkligades, och syftade på domen från Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen), som angavs ovan i fotnot 23. I punkt 21 i domen anges att enligt protokollet från den internationella konferens som ledde till att konventionen antogs, uppställdes inte som villkor att en fara som är specifik för luftfart skulle konkretiseras för att kännetecknа en skadebringande händelse.

34 I artikel 17 i Warszawakonventionen föreskrevs att ”[t]ransportören ansvarar för dödsfall eller annan kroppsskada som tillfogats passagerare *om* den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen” (min kursivering).

35 Denna formulering finns såväl i den franska språkversionen av artikel 17 i Montrealkonventionen som i den engelska språkversionen (”upon condition only”) och den spanska språkversionen (”por la sola razón”).

36 Samma sak gäller den franska språkversionen av Montrealkonventionen och även den engelska språkversionen (där begreppen ”accident” och ”event” anges) och den spanska språkversionen (där begreppen ”accidente” och ”hecho”).

37 Jag vill framhålla att den tidsrymd som täcks av artikel 17.1 i Montrealkonventionen är längre än flygtiden i egentlig mening, vilken sträcker sig från luftfartygets avgångstid till och med landning.

38 Nämligen artikel 28 (Förskott), artikel 33.2 och 33.3 (med rubriken ”Jurisdiktion”), och artikel 36.2 (med rubriken ”Successiv transport”) i Montrealkonventionen.

39 Samma sak gäller i den engelska versionen (”aircraft accidents”) och i den spanska språkversionen (”accidentes de aviación”). Enligt Reuschle, F., ovannämnda verk i fotnot 20, punkt 26, ska åtskillnad göras mellan skadebringande händelser med själva luftfartyget (till exempel en flygkrasch), som behandlas i artikel 28 i Montrealkonventionen, och skadebringande händelser ombord på luftfartyget, men begreppet ”skadebringande händelse” i den mening som avses i dess artikel 17 inkluderar båda typerna av skadebringande händelser. Jag instämmer i det sistnämnda övervägandet men jag kommer inte att här uttala mig om syftet med artikel 28.

43. Jag anser, i likhet med såväl den hänskjutande domstolen som samtliga parter som inkommit med yttranden i förevarande mål, att hänsyn ska tas till den tolkning av begreppet som har gjorts av olika *domstolar i de stater som är parter* till Warszawakonventionen och/eller Montrealkonventionen [40] för att eventuellt vägledas av tidigare rättspraxis, även om domstolen inte är bunden av den.

44. För det första noterar jag att vissa kriterier i stor utsträckning har ansetts vara relevanta för begreppet skadebringande händelse i artikel 17 i Warszawakonventionen och artikel 17.1 i Montrealkonventionen, trots viss variation i de nationella domstolarnas ordval. Enligt dessa domstolar ska den skadelidande visa att den händelse som inträffade under lufttransporten, antingen ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen, och som orsakade den åberopade fysiska skadan, dels var ”plötslig” eller ”ovanlig”, dels orsakades av en ”yttre” omständighet i förhållande till den berörda passageraren. [41] En skadeorsakande händelse som följer av den skadelidandes egna reaktioner på luftfartygets vanliga, normala och förutsägbara funktion eller som har orsakats av den drabbade personens tidigare hälsotillstånd kan med andra ord inte betraktas som en ”skadebringande händelse”. Den enighet som finns till förmån för sådana bedömningskriterier framgår i synnerhet [42] av amerikansk, [43] tysk [44] och fransk rättspraxis [45]. De yttranden som inkommit i förevarande mål är även samstämmiga i detta avseende.

45. Jag anser att dessa kriterier, som helt överensstämmer med den vanliga definitionen av det berörda begreppet, [46] på ett ändamålsenligt sätt skulle kunna godtas även av domstolen i förevarande mål för att fastställa vilka situationer som kan utgöra en ”skadebringande händelse” i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen. Jag delar den hänskjutande domstolens bedömning att samtliga ovannämnda kriterier är uppfyllda under sådana omständigheter som de som är aktuella i det nationella målet. [47] På samma sätt har andra nationella domstolar, bland annat amerikanska, [48] ansett att det utgör en ”skadebringande händelse” i den mening som avses i artikel 17 i Warszawakonventionen att spilla ut varm dryck över en passagerare ombord på ett luftfartyg.

40 Se ovan punkt 27 och följande punkter.

41 Jag vill framhålla att det inte ska ske någon förväxling mellan prövningen av om den påstådda skadan inte beror på den berörda passagerarens förutsättningar, vilket görs när den omtvistade händelsen eventuellt kvalificeras som ”skadebringande händelse” som kan medföra skadeståndsansvar för lufttrafikföretaget – enligt artikel 17.1 i Montrealkonventionen – och den senare frågan om försvaret har styrkt att passageraren aktivt eller genom underlåtenhet bidrog till sin egen skada, så att lufttrafikföretaget kan befrias från skadeståndsansvar – enligt artikel 20 i konventionen.

42 Se även Mercadal, B., ”Transports aériens”, *Répertoire de droit commercial*, Dalloz, Paris, 2000, punkt 110 och följande punkter, Grigorieff, C.-I., ”Le régime d’indemnisation de la convention de Montréal”, *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012, nr 4, s. 662–665, och Letacq, F., ”Fascicule 925”, *Jurisclasseur Transport*, Lexis360, Paris, 2018, punkt 70.

43 Se, huvudsakligen, dom från U.S. Supreme Court (Högsta domstolen i Amerikas förenta stater), av den 4 mars 1985, Air France v. Saks (470 U.S. 392 (1985), tillgänglig på följande webbadress: https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/). I denna prejudicerande dom anges att begreppet ”accident” i den mening som avses i artikel 17 i Warszawakonventionen, som var ”drafted in French by continental jurists”, omfattar ”an *unexpected or unusual* event or happening that is *external* to the passenger” och inte en situation där ”the injury indisputably results from the passenger’s own internal reaction to the usual, normal, and expected operation of the aircraft”, och att ”[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 kursivering).

44 Se, bland annat, de tyska avgöranden som Reuschle, F., ovannämnda verk i fotnot 20, punkt 13, hänvisar till.

45 Förutom de franska avgöranden som de ovannämnda författarna i fotnot 42, åsyftade, se även Cour de cassation (Högsta domstolen, Frankrike), första avdelningen för civilmål, av den 15 januari 2014 (FR:CCASS:2014:C100011 och den tidigare rättspraxis som anges på följande webbadress: https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi&idTexte=JURITEXT000028482732&fastReqId=1262213182&fastPos=2).

46 Ordet ”accident” (olyckshändelse) kommer från latinets ”*accidens*: qui arrive fortuitement” (som sker oväntat) och definieras som ”en oförutsedd och oavsiktlig händelse som orsakar oförutsedd skada (événement ou fait involontaire dommageable imprévu)” enligt G. m.fl., *Vocabulaire juridique*, tolfte upplagan., PUF, Paris, 2018, s. 11, eller ”[an] unexpected event, typically sudden in nature and associated with injury, loss, or harm” enligt Encyclopædia Britannica (https://academic.eb.com/levels/collegiate/article/accident/605405).

47 Se ovan punkt 28.

48 Se, bland annat, dom från U.S. District Court of Puerto Rico (federal domstol i distriktet Puerto Rico, Förenta staterna) av den 17 juni 1988, Diaz Lugo v. American Airlines, Inc. (686 F. Supp. 373 (D.P.R 1988), tillgänglig på följande webbadress: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/686/373/1362396/), och dom från U.S. District Court of California (federal domstol i distriktet Kalifornien, Förenta staterna), av den 15 maj 2007, Wipranik v. Air Kanada, m.fl. (2007 WL 2441066, tillgänglig på följande webbadress: https://www.aviationlawmonitor.com/wp-content/uploads/sites/579/2013/06/Wipranik.pdf).

46. För det andra konstaterar jag, i likhet med vad som anges i beslutet om hänskjutande, att det däremot är omdiskuterat om det enligt dessa bestämmelser ska krävas en prövning av ett ytterligare kriterium på att det föreligger en ”risk som är nära förbunden med lufttransport”. Motparten i det nationella målet har gjort gällande att detta kriterium har antagits i österrikisk rättspraxis,[49] men att den hänskjutande domstolen betvivlar att en sådan uppfattning är riktig, särskilt mot bakgrund av att tysk rättspraxis verkar gå mot att lägga mindre vikt vid detta kriterium.[50] I amerikansk rättspraxis har visserligen vissa domstolar tillämpat ett kriterium av detta slag,[51] men Högsta domstolen och andra domstolar har dock inte valt ett sådant restriktivt synsätt.[52] Slutligen vill jag ange att i fransk rättspraxis undersöktes det ibland om det fanns en risk som var utmärkande för lufttransport vid tillämpningen av artikel 17 i Warszawakonventionen, men detta gjordes inte direkt mot bakgrund av begreppet ”skadebringande händelse” och det är inte längre aktuellt.[53]

47. Jag anser, som jag påpekade inledningsvis,[54] att kravet på en sådan risk, som enligt min mening har godtagits i begränsad omfattning i rättspraxis, inte på något sätt återspeglas i den terminologi som används i artikel 17.1 i Montrealkonventionen. Min ståndpunkt stärks med hänsyn till syftena med denna bestämmelse.

3. Teleologisk tolkning

48. I likhet med den hänskjutande domstolen och den franska regeringen[55] anser jag att det inte är förenligt med Montrealkonventionens syften, och särskilt syftet med artikel 17.1, att kräva att den person som med stöd av bestämmelsen begär ersättning för en fysisk skada ska styrka att det föreligger en ”risk som är nära förbunden med lufttransport” eller ett plausibelt orsakssamband med denna transport, villkor som enligt motparten i det nationella målet och den polska regeringen ska prövas för att en händelse ska kunna betraktas som en ”skadebringande händelse” i den mening som avses i bestämmelsen.

49. Montrealkonventionen syftar till att åstadkomma *enhetlighet* bland de regler som var tillämpliga på de områden som omfattas av dess tillämpningsområde och närmare bestämt i fråga om lufttrafikföretags skadeståndsansvar. I femte stycket i ingressen anges att de stater som är parter till detta instrument har som mål att ”harmonisera och kodifiera vissa bestämmelser för internationella lufttransporter”, och således att förstärka det enhetliga system som tidigare hade införts genom Warszawakonventionen.[56] I artikel 29 i Montrealkonventionen anges dessutom att talan om

49 För ett liknande resonemang, hänvisar motparten i det nationella målet till en dom från Oberster Gerichtshof (Högsta domstolen), av den 2 juli 2015 (2 Ob 58/15s, tillgänglig på följande webbadress: https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000.pdf).

50 Se denna domstols överväganden, ovan i fotnoterna 23 och 33.

51 Se, bland annat, dom från U.S. District Court of New York (federal domstol i distriktet New York, Förenta staterna), av den 10 januari 2017, Lee v. Air Kanada (228 F. Supp. 3d 302 (2017), tillgänglig på följande webbadress: https://www.leagle.com/decision/infdco20170210967), och rättspraxis angiven av Naveau, J., Godfroid, M., och Frühling, P., *Précis de droit aérien*, Bruylant, Bryssel, andra upplagan, 2006, punkt 214.

52 Se dom angiven ovan i fotnot 43 utöver den rättspraxis som angavs av Tompkins, G. N., *Liability Rules Applicable to International Air Transportation As Developed by the Courts in the United States – From Warsaw 1929 to Montreal 1999*, Kluwer, Nederländerna, 2010, punkterna 8.5.5 och 8.9.1–8.9.17, och av Diederiks-Verschoor, I. H., *An Introduction to Air Law*, Kluwer, Nederländerna, 2012, s. 153–160.

53 Mercadal, B., ovannämnda verk i fotnot 42, punkterna 117–124, och Letacq, F., ovannämnda verk i fotnot 42, punkt 57, har angett att det i Frankrike tidigare krävdes att de risker som är nära förbundna med luftfart skulle föreligga för att karakterisera ombordstigning eller avstigning i den mening som avses i artikel 17, men att kriteriet övergavs, såsom i de anglosaxiska länderna.

54 Se ovan punkt 38.

55 Se även, för ett liknande resonemang, ovannämnda författare i fotnot 25.

56 För att stärka skyddet för passagerare, se nedan punkt 59.

skadestånd, inklusive en talan som väcks med stöd av artikel 17.1, endast får föras på de villkor och inom de gränser som fastställs i denna konvention, vilket utesluter att bestämmelser i nationell rätt tillämpas för att reglera lufttrafikföretagens skadeståndsansvar som omfattas av bestämmelsens tillämpningsområde. [57]

50. Jag anser följaktligen att begreppet skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen inte ska ges en tolkning som innebär att talan som väcks med stöd av bestämmelsen omfattas av restriktiva villkor som upphovsmännen till konventionen inte hade för avsikt att införa, inte ens underförstått, såsom kravet på ”en risk som är nära förbunden med lufttransport” eller ett orsakssamband med denna transport. Detta synsätt bekräftas enligt min mening av uppgifterna i ingressen till förordning nr 889/2002, och särskilt skäl 7 i förordningen, där det anges att bestämmelserna i Montrealkonventionen, som har ett skyddssyfte, ska tolkas på ett sätt som är till fördel för passagerarna och deras anhöriga. [58]

51. Domstolen har redan vid upprepade tillfällen angett att det framgår av ingressen till Montrealkonventionen [59] att de fördragsslutande staterna *i sak* hade som målsättning att ”skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter och … att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen” och att ”uppnå en rättvis sammanvägning av alla intressen”. Staterna har således antagit ett system med strikt ansvar för lufttrafikföretagen [60] och samtidigt bevarat en sammanvägning mellan lufttrafikföretagens och passagerarnas intressen. [61]

52. Om det antas att den händelse som orsakat en skada som omfattas av artikel 17.1 i Montrealkonventionen ska vara specifik för lufttransport, skulle detta emellertid innebära att passagerarens rättigheter begränsas eller till och med att passageraren berövas sina rättigheter, med anledning av de konsekvenser som detta kriterium har inte endast för bevisbördan utan även för bestämmelsens ändamålsenliga verkan.

53. Eftersom den skadelidande inte har tillgång till alla tekniska uppgifter gällande luftfartygets navigering och drift, vilket endast lufttrafikföretaget har, vore det nämligen orimligt svårt för den skadelidande att styrka en risk som är nära förbunden med lufttransport eller ett orsakssamband med lufttransport, för att kunna begära skadestånd med stöd av artikel 17.1.

54. Artikel 17.1 skulle dessutom i stor utsträckning förlora sitt innehåll genom sådana krav, eftersom ett flertal skadeorsakande händelser inte skulle kunna betraktas som ”skadebringande händelser” i den mening som avses i bestämmelsen, eftersom de på ett liknande sätt skulle kunna uppstå under andra omständigheter än de som avser lufttransport, det vill säga i det dagliga livet. Denna uteslutning skulle medföra en betydande inskränkning av de fall i vilka ett lufttrafikföretag skulle ha skadeståndsansvar med stöd av nämnda bestämmelse, genom att begränsa dem till de mest allvarliga incidenterna inom luftfarten, såsom stor turbulens eller flygplanskrascher.

55. Ovanstående överväganden som avser ordalydelsen i artikel 17.1 i Montrealkonventionen och dess syften stöds av en analys av det sammanhang som denna bestämmelse ingår i.

57 I artikel 29 föreskrivs ett undantag från principen om att det system som införts genom konventionen ska vara exklusivt, genom att hänvisa till nationella bestämmelser som är tillämpliga i tvisten på frågor om ”vem eller vilka som har rätt att föra talan och vilken rätt som tillkommer dem”.

58 Se de utdrag ur ingressen som det hänvisas till ovan i punkt 9.

59 Närmare bestämt mot bakgrund av det tredje och det femte stycket i ingressen.

60 Jag kommer att behandla innehållet i detta system nedan i punkt 56 och följande punkter.

61 Se dom av den 6 maj 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punkterna 30 och följande punkter), dom av den 22 november 2012, Espada Sánchez m.fl. (C-410/11, EU:C:2012:747, punkterna 29 och 30), dom av den 17 februari 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punkterna 38 och 48), och dom av den 12 april 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, punkterna 34 och 43).

4. Kontextuell tolkning

56. För att kunna göra den begärda tolkningen av artikel 17.1 i Montrealkonventionen, och närmare bestämt tolkningen av begreppet ”skadebringande händelse”, anser jag, i likhet med vad som anges i beslutet om hänskjutande och i samtliga yttranden som ingetts till domstolen, att hänsyn ska tas till det *ansvarssystem* för lufttrafikföretagen som följer av bestämmelsen i förening med andra bestämmelser i konventionen.

57. Enligt artikel 17.1 i Montrealkonventionen ansvarar lufttrafikföretaget för dödsfall eller kroppsskada som tillfogats passagerare under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen.[62] I artikel 21.1 i konventionen föreskrivs dessutom att om skadan inte överstiger ett visst ersättningstak,[63] såsom det förhåller sig i förevarande fall,[64] kan inte lufttrafikföretaget undkomma detta strikta ansvar, och i artikel 21.2 föreskrivs att för skador som överstiger ersättningstaket kan däremot lufttrafikföretaget befrias från ett presumerat skadeståndsansvar, om lufttrafikföretaget visar att skadan antingen inte beror på lufttrafikföretaget självt, dess anställda eller uppdragstagare, eller kan tillskrivas tredje man. Enligt artikel 20 i konventionen har slutligen lufttrafikföretaget möjlighet att i dessa båda fall begränsa eller undgå skadeståndsansvar om lufttrafikföretaget styrker att den skadelidande har vållat skadan, vilket inte är fallet i det nationella målet.[65]

58. Det framgår av samtliga dessa bestämmelser att upphovsmännen till Montrealkonventionen har infört ett ansvarssystem som är till fördel för den skadelidande passageraren, eftersom vederbörande inte är skyldig att styrka att lufttrafikföretaget, dess anställda eller uppdragstagare har vållat skadan, utan personen ska endast styrka sin egen skada och orsakssambandet mellan skadan och den skadeorsakande händelse som kan kvalificeras som ”skadebringande händelse”. Det nämns ingenstans i de ovannämnda bestämmelserna att en passagerare ska styrka att en risk som är nära förbunden med lufttransport har förverkligats eller att den skadeorsakande händelsen har ett direkt samband med transporten, som en del av luftfartygets beskaffenhet eller drift. Det är endast i ett senare skede, när väl en händelse har kvalificerats som en ”skadebringande händelse” i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen som lufttrafikföretaget till sitt försvar eventuellt kan försöka begränsa eller undgå skadeståndsansvar genom att inge den bevisning som krävs enligt i synnerhet artikel 20 i samma instrument.

59. Vid en *jämförelse* mellan det skadeståndsansvar som nu följer av Montrealkonventionen vid skadebringande händelser som orsakar dödsfall eller kroppsskada och det system som föreskrevs i Warszawakonventionen, framgår det tydligt i antagandet av det nyare instrumentet att det finns en avsikt att förstärka passagerarnas skydd.[66] Inom ramen för Warszawakonventionen fanns det i dessa fall nämligen endast ett ansvar för lufttrafikföretagets presumerade vållande.[67] Detta ansvar utformades mer strikt enligt Montrealkonventionen. I Warszawakonventionen föreskrevs dessutom en

62 Avseende uttrycket ”under förutsättning”, som används i bestämmelsen, se ovan punkt 39.

63 Det vill säga 100 000 särskilda dragningsrätter för varje enskild passagerare, beloppet uppgick till 113 100 särskilda dragningsrätter från och med den 30 december 2009 (avseende detta system med dubbel nivå och omprövning av det relevanta ersättningstaket, se den vägledning som är tillgänglig på följande webbadress: https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_fr.pdf). I artikel 23 i konvention föreskrivs att vid rättsliga förfaranden ska omräkningen till valutan i en stat som, liksom Republiken Österrike, är medlem av Internationella valutafonden (IMF), ske på grundval av värdet uttryckt i särskilda dragningsrätter beräknat den dag då avgörandet meddelades, med hjälp av den metod som IMF tillämpar dagligen och som publiceras på IMF:s webbplats (se https://www.imf.org/fr/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR).

64 Mot bakgrund av det begärda ersättningsbeloppet (se ovan punkt 15).

65 Se ovan punkt 23.

66 För ett liknande resonemang, se även punkt 21 i domen från Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen) (ovan fotnot 23).

67 Se artikel 17 i Warszawakonventionen jämförd med artikel 20 som föreskrev att presumtionen för lufttrafikföretagets skadeståndsansvar kunde motbevisas.

övre gräns för det ersättningsbelopp som lufttrafikföretagen kunde komma att åläggas att betala.[68] Denna begränsning finns inte längre i Montrealkonventionen. Avsikten att strama åt de bestämmelser som är tillämpliga på lufttrafikföretags ansvar för att bättre ersätta passagerares fysiska skador (dödsfall eller kroppsskada), anges bland annat i ingressen till förordning nr 889/2002[69].

60. Att beakta denna utveckling stärker min uppfattning att begreppet skadebringande händelse i artikel 17.1 inte kan tolkas så, att det ska krävas att det föreligger en risk som är nära förbunden med lufttransport eller att det finns ett samband med lufttransport. Sådana kriterier överensstämmer varken med den vanliga betydelsen av detta begrepp, Montrealkonventionens ändamål eller med innehållet i de ansvarsbestämmelser som infördes genom konventionen. Omständigheter såsom de nu aktuella kan enligt min mening omfattas av detta begrepp, såsom den hänskjutande domstolen tycks vara benägen att anse.

61. Sammanfattningsvis anser jag att artikel 17.1 i Montrealkonventionen ska tolkas så, att varje händelse som orsakar en passagerares dödsfall eller kroppsskada och som inträffade ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen, vilken är plötslig och ovanlig och orsakad av en yttre omständighet i förhållande till den berörda passageraren, utgör en ”skadebringande händelse” som kan ligga till grund för lufttrafikföretagets ansvar, utan att det är nödvändigt att undersöka om händelsen beror på en risk som är nära förbunden med lufttransport eller om händelsen har ett direkt samband med lufttransporten.

V. Förslag till avgörande

62. Mot bakgrund av det ovan anförda föreslår jag att domstolen ska besvara tolkningsfrågan från Oberster Gerichtshof (Österrike) på följande sätt:

Artikel 17.1 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999 och godkändes på gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001, ska tolkas så, att varje händelse som orsakar en passagerares dödsfall eller kroppsskada och som inträffade ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen, vilken är plötslig och ovanlig och orsakad av en yttre omständighet i förhållande till den berörda passageraren, utgör en ”skadebringande händelse” som kan ligga till grund för lufttrafikföretagets ansvar, utan att det är nödvändigt att undersöka om händelsen beror på en risk som är nära förbunden med lufttransport eller om händelsen har ett direkt samband med lufttransporten.

68 Enligt artikel 22.1 i Warszawakonventionen. Om omprövning av de tak som ursprungligen föreskrevs i Warszawakonventionen, se Grigorieff, C.-I., ovannämnda verk i fotnot 42, s. 653–656.

69 I skälen 7 och 10 i denna förordning anges att ”[s]kyddet för passagerare och deras anhöriga stärks genom denna förordning och Montrealkonventionen” och att ”[e]tt system för obegränsat skadeståndsansvar vid passagerares dödsfall eller skada är lämpligt för ett säkert och modernt system för lufttransport”. Den betydande förbättringen av ersättningssystemet för passagerare som drabbas av skadebringande händelser i samband med luftfart, särskilt när det gäller bevisbördan, har även framhållits i officiella rapporter som offentliggjorts i Frankrike och i Schweiz och som är tillgängliga på följande respektive webbadresser: http://www.assemblee-nationale.fr/12/pdf/rapports/r0675.pdf och https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2004/2701.pdf.