Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (tredje avdelningen)

den 2 juni 2022*

”Begäran om förhandsavgörande – Luftfart – Montrealkonventionen – Artikel 17.1 – Transportörens ansvar för passagerares dödsfall eller skada – Begreppet ’skadebringande händelse’ som orsakat dödsfallet eller skadan – Kroppsskada som åsamkats vid avstigningen – Artikel 20 – Jämkning av transportörens skadeståndsansvar – Begreppet ’vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling av den skadelidande passageraren som helt eller delvis orsakat skadan’ – En passagerare som inte hållit sig i ledstången på en mobil flygplanstrappa har fallit”

I mål C-589/20,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Landesgericht Korneuburg (Regiondomstolen i Korneuburg, Österrike) genom beslut av den 15 september 2020, som inkom till domstolen den 10 november 2020, i målet

JR

mot

Austrian Airlines AG,

meddelar

DOMSTOLENS DOM (tredje avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden K. Jürimäe samt domarna N. Jääskinen, M. Safjan, N. Piçarra (referent) och M. Gavalec,

generaladvokat: N. Emiliou,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

– JR, genom F. Raffaseder, Rechtsanwalt,

– Austrian Airlines AG, genom C. Krones, Rechtsanwalt,

* Rättegångsspråk: tyska.

– Tysklands regering, genom J. Möller, M. Hellmann och U. Kühne, samtliga i egenskap av ombud,

– Europeiska kommissionen, genom G. Braun, K. Simonsson och G. Wilms, samtliga i egenskap av ombud,

och efter att den 20 januari 2022 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 17.1 och artikel 20 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, 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) (nedan kallad Montrealkonventionen). Denna konvention trädde i kraft i Europeiska unionen den 28 juni 2004.

2 Begäran har framställts i ett mål mellan JR och Austrian Airlines AG, ett österrikiskt lufttrafikföretag. JR har väckt talan mot Austrian Airlines och yrkat att lufttrafikföretaget ska utge skadestånd för de kroppsskador som hon åsamkats genom att hon föll vid avstigningen från en flygning som utfördes av detta lufttrafikföretag.

Tillämpliga bestämmelser

Internationell rätt

3 Tredje och femte styckena i ingressen till Montrealkonventionen har följande lydelse:

”[De fördragsslutande staterna] erkänner betydelsen av att skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter och av att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen,

…

[D]et 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.”

4 I artikel 17 i Montrealkonventionen, med rubriken ”Passagerares dödsfall eller skada – Skada på bagage”, anges följande i punkt 1:

”Transportören ansvarar för dödsfall eller kroppsskada som tillfogats passagerare under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen.”

5 Artikel 20 i konventionen, med rubriken ”Jämkning”, har följande lydelse:

”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. …”

Unionsrätt

6 Skäl 9 i rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage (EGT L 285, 1997, s. 1), i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 (EGT L 140, 2002, s. 2) (nedan kallad förordning nr 2027/97) har följande lydelse:

”[EU-]lufttrafikföretag kan befrias från sitt skadeståndsansvar om den berörda passageraren är medvållande.”

7 Artikel 2.2 i förordningen har följande lydelse:

”De begrepp som används i denna förordning och som inte definieras i punkt 1 motsvarar begreppen i Montrealkonventionen.”

8 I skälen 10 och 18 i förordning nr 889/2002 anges följande:

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

…

(18) I den mån som ytterligare regler krävs för att genomföra Montrealkonventionen på de punkter som inte omfattas av förordning (EG) nr 2027/97, åligger det medlemsstaterna att fastställa sådana bestämmelser.”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

9 Den 30 maj 2019 reste JR tillsammans med sin make och sin tvååriga son från Thessaloniki (Grekland) till Wien-Schwechat (Österrike) med en flygning som utfördes av Austrian Airlines.

10 På flygplatsen Wien-Schwechat steg JR:s make av flygplanet före henne. Han bar i vardera handen en kabinväska med hjul. Avstigningen skedde via en mobil flygplanstrappa försedd med ledstänger på båda sidor. JR:s make var nära att falla i trappans nedre tredjedel. JR höll sin handväska i höger hand och bar sin son på sin vänstra arm när hon föll på samma ställe. Fallet orsakade bland annat en fraktur på JR:s vänstra underarm.

11 JR väckte skadeståndstalan mot Austrian Airlines vid Bezirksgericht Schwechat (Distriktsdomstolen i Schwechat, Österrike) och yrkade skadestånd med 4 675 euro jämte ränta. JR gjorde gällande att flygplanstrappan inte uppfyllde Austrian Airlines kontraktuella skyldighet att trygga passagernas säkerhet, då hon hade fallit trots att hon varit särskilt försiktigt när hon

hade gått ned för trappan, efter att ha sett att hennes make hade varit nära att falla. Hon hade emellertid fallit, eftersom trappan – som inte var försedd med något tak – hade blivit alltför hal till följd av det fuktiga vädret i kombination med duggregn. JR tillade att det trappsteg som hon halkade på var oljigt och smutsigt.

12 Austrian Airlines gjorde för sin del gällande att ovansidan på trappstegen i den aktuella flygplanstrappan var försedda med hål eller räfflor som möjliggjorde snabb vattenavrinning, vilket innebär att trappan inte kunde ha varit hal. Austrian Airlines har således inte underlåtit att uppfylla sin kontraktuella skyldighet att skydda och visa omsorg för sina passagerare och dess handlande har inte heller varit olagligt eller utgjort vållande. JR:s fall hade orsakats av hennes eget beteende, eftersom hon inte hållit i någon av flygplanstrappans ledstänger, även efter det att hon sett att hennes make hade varit nära att falla. Enligt Austrian Airlines har JR dessutom åsidosatt sin skyldighet att begränsa skadan genom att – i strid med en läkares råd – vägra att omedelbart få vård på ett sjukhus nära flygplatsen och hon sökte vård först under sen kväll den 30 maj 2019, vilket kan ha förvärrat hennes skador.

13 I dom av den 15 mars 2020 slog Bezirksgericht Schwechat (Distriktsdomstolen i Schwechat) fast att en del av passagerarna på det aktuella flygplanet hade använt sig av samma mobila flygplanstrappa som JR och att ingen av dem hade ramlat eller klagat på att det fanns en hal fläck i trappan. Bezirksgericht Schwechat (Distriktsdomstolen i Schwechat) påpekade särskilt följande med avseende på den mobila flygplanstrappan. Den var i metall och inte försedd med något tak. Flygplatsen Wien-Schwechat har inte några flygplanstrappor med tak. Trappstegen var tillräckligt breda för att två personer kunde gå ned sida vid sida. Trappstegens ovansida bestod av räfflad plåt, vilket gav ett gott halkskydd. Trappan var certifierad och kontrollerad av Technischer Überwachungsverein (Statens provningsanstalt, Österrike). Den domstolen konstaterade att trappan inte uppvisade några fel eller skador och att även om trappstegen var fuktiga så var de inte hala, oljiga, fettbelagda eller allmänt smutsiga. Endast de tre nedersta trappstegen uppvisade smuts av okänd konsistens i form av fläckar. Av detta drog Bezirksgericht Schwechat (Distriktsdomstolen i Schwechat) slutsatsen att det inte var möjligt att fastställa orsaken till att JR hade fallit.

14 Den domstolen ogillade JR:s talan med stöd av 1295 § stycke 1 Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (allmänna civillagen) och fann i huvudsak att Austrian Airlines inte hade åsidosatt sin accessoriska skyldighet att trygga passagerarnas säkerhet och att JR inte hade vidtagit några försiktighetsåtgärder för att förhindra fallet.

15 JR överklagade den domen till Landesgericht Korneuburg (Regionala domstolen i Korneuburg, Österrike). Den domstolen hyser tvivel om huruvida JR:s fall omfattas av begreppet ”skadebringande händelse” i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen, såsom den tolkats av EU-domstolen i domen av den 19 december 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127). Enligt den hänskjutande domstolen följer det av den domen att detta begrepp omfattar alla situationer som inträffar ombord på ett luftfartyg eller vid ombordstigning eller avstigning, där ett föremål som används för att tillhandahålla en passagerare en tjänst har vållat en passagerare kroppsskada, utan att det är nödvändigt att undersöka huruvida situationen uppstått på grund av en risk som är nära förbunden med lufttransport. Situationen i det nationella målet skiljer sig emellertid från den situation som var aktuell i det mål som avgjordes genom nämnda dom, eftersom JR:s fall inte orsakades av något sådant föremål.

16 För det andra anser den hänskjutande domstolen att JR åtminstone delvis var medvållande till fallet, eftersom hon inte höll i någon av ledstängerna i den mobila flygplanstrappa som ställts upp för passagerarnas avstigning, trots att hon sett att hennes make, före henne, hade varit nära att falla. Den hänskjutande domstolen vill således få klarhet i huruvida JR:s medvållande enligt artikel 20 i Montrealkonventionen ”innebär att … Austrian Airlines [ansvar]… enligt artikel 17.1 i Montrealkonventionen är av så underordnad betydelse att [något] ansvar inte kan komma i fråga för bolaget”.

17 Mot denna bakgrund beslutade Landesgericht Korneuburg (Regionala domstolen i Korneuburg) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:

”1) Ska artikel 17.1 i [Montrealkonventionen] tolkas på så sätt att begreppet ’skadebringande händelse’, i den mening som avses i den bestämmelsen, omfattar en situation i vilken en passagerare vid avstigning från ett flygplan faller på den nedersta tredjedelen av den mobila flygplanstrappan – utan att det är möjligt att fastställa orsaken till fallet – och tillfogas en skada, vilken inte orsakats av ett föremål som används för att tillhandahålla en passagerare en tjänst, i den mening som avses i [domen av den 19 december 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127)], och trappan inte var i bristfälligt skick och i synnerhet inte var hal?

2) Ska artikel 20 i [Montrealkonventionen] tolkas på så sätt att det eventuella skadeståndsansvar som lufttrafikföretaget ådragit sig bortfaller helt om sådana omständigheter som anges i fråga 1 föreligger och passageraren inte höll sig i trappans ledstång då fallet inträffade?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första frågan

18 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artikel 17.1 i Montrealkonventionen ska tolkas så, att en situation där en passagerare av okänd orsak faller och skadar sig i en mobil flygplanstrappa som ställts upp för passagerarnas avstigning ur ett flygplan omfattas av begreppet ”skadebringande händelse”, i den mening som avses i den bestämmelsen, inbegripet när transportören inte har brustit i sina skyldigheter att visa omsorg och trygga säkerheten i detta avseende.

19 Enligt den bestämmelsen ansvarar transportören för dödsfall eller kroppsskada som tillfogats passagerare under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen.

20 Domstolen har redan slagit fast att begreppet ”skadebringande händelse”, i sin sedvanliga betydelse och med beaktande av det sammanhang som begreppet ingår, ska förstås så, att det avser en oavsiktlig och oväntad händelse som medför skada. Begreppet kräver inte att skadan uppstått genom att en risk som är nära förbunden med lufttransport förverkligas eller att det finns ett samband mellan den ”skadebringande händelsen” och luftfartygets drift eller beskaffenhet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 19 december 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punkterna 34, 35 och 41).

21 Denna tolkning av artikel 17.1 i Montrealkonventionen är förenlig med målsättningarna för den konventionen, vilka – såsom framgår av tredje och femte styckena i ingressen till den konventionen – är att ”skydda konsumenternas intressen i samband med internationella

lufttransporter och av att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen” genom att transportörerna åläggs ett strikt skadeståndsansvar, samtidigt som det upprätthålls en ”rättvis sammanvägning” av transportörernas och passagerarnas intressen (se, för ett liknande resonemang, dom av den 19 december 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punkt 36).

22 När en passagerare av okänd orsak faller och skadar sig i en mobil flygplanstrappa som ställts upp för passagerarnas avstigning ur ett flygplan omfattas passagerarens fall sålunda av begreppet ”skadebringande händelse”, i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen. Den omständigheten att den berörda transportören inte har brustit i sina skyldigheter att visa omsorg och trygga säkerheten i detta avseende kan inte påverka denna kvalificering.

23 Såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 40 i sitt förslag till avgörande räcker det nämligen, för att transportören ska ådra sig ansvar enligt denna bestämmelse, att den skadebringande händelse som orsakat en passagerares dödsfall eller kroppsskada har inträffat ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen. Detta ansvar kan således inte vara beroende av transportörens vållande eller vårdslöshet.

24 Den första frågan ska således besvaras enligt följande. Artikel 17.1 i Montrealkonventionen ska tolkas så, att en situation där en passagerare av okänd orsak faller och skadar sig i en mobil flygplanstrappa som ställts upp för passagerarnas avstigning ur ett flygplan omfattas av begreppet ”skadebringande händelse”, i den mening som avses i den bestämmelsen, inbegripet när transportören inte har brustit i sina skyldigheter att visa omsorg och trygga säkerheten i detta avseende.

Den andra frågan

25 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra frågan för att få klarhet i huruvida artikel 20 i Montrealkonventionen ska tolkas så, att när den skadebringande händelsen utgörs av passagerarens fall av okänd orsak i en mobil flygplanstrappa som ställts upp för passagerarnas avstigning ur ett flygplan, kan den omständigheten att passageraren vid fallet inte höll i trappans ledstång utgöra bevis för vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling som helt eller delvis orsakats av passageraren, i den mening som avses i den bestämmelsen, och sålunda i motsvarande utsträckning befria den berörda transportören från skadeståndsansvar gentemot passageraren.

26 I artikel 20 första meningen i Montrealkonventionen föreskrivs att 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, ska 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.

27 Principen att EU-lufttrafikföretag kan befrias från skadeståndsansvar vid den berörda passagerarens medvållande anges även i skäl 9 i förordning nr 2027/97.

28 Såsom domstolen redan har slagit fast, syftar den i artikel 20 i Montrealkonventionen föreskrivna möjligheten att helt eller delvis befria transportören från dennes ersättningsskyldighet gentemot en passagerare som lidit skada till följd av en skadebringande händelse, i den mening som avses i

artikel 17.1 i samma konvention, till att upprätthålla den ”rättvisa sammanvägning” av transportörernas och passagerarnas intressen som nämnts ovan i punkt 21 (se, för ett liknande resonemang, dom av den 19 december 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punkt 39).

29 Montrealkonventionen och förordning nr 2027/97 innehåller inte några särskilda bestämmelser om den bevisning som transportören enligt artikel 20 första meningen i Montrealkonventionen ska lägga fram för att visa vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling av den som begär ersättning eller av någon från vilken den som begär ersättning härleder sin rätt. Den hänskjutande domstolen måste därför i enlighet med principen om processuell autonomi, till vilken det bland annat hänvisas i skäl 18 i förordning nr 889/2002, tillämpa relevanta regler i nationell rätt, under förutsättning att dessa regler iakttar likvärdighetsprincipen och effektivitetsprincipen, såsom dessa principer definierats i domstolens fasta praxis (se, analogt, dom av den 9 juli 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punkterna 38–40 och där angiven rättspraxis).

30 Det ankommer därvidlag på den hänskjutande domstolen att avgöra huruvida transportören har visat att det förelåg vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling från passagerarens sida och, i förekommande fall, att – med beaktande av samtliga omständigheter i samband med den skadebringande händelsen – bedöma i vilken utsträckning som vårdslösheten, underlåtenheten eller den oriktiga handlingen bidragit till eller orsakat den skada som passageraren lidit, för att – i motsvarande utsträckning – befria transportören från skadeståndsansvar gentemot passageraren.

31 I synnerhet kan den omständigheten, som den hänskjutande domstolen har hänvisat till, att passageraren inte har hållit i någon av ledstängerna i den mobila flygplanstrappa som ställts upp för passagerarnas avstigning visserligen orsaka eller bidra till den kroppskada som passageraren har lidit. I samband med denna bedömning kan den nationella domstolen emellertid inte bortse från det faktum att en passagerare som reser med ett minderårigt barn även måste försäkra sig om barnets säkerhet, vilket kan medföra att passageraren i fråga inte håller i ledstången eller måste släppa ledstången för att förhindra att barnets säkerhet äventyras.

32 Den hänskjutande domstolen har redogjort för den omständigheten att passageraren i fråga såg att hennes make, strax innan, hade varit nära att falla i den mobila flygplanstrappan. Beträffande bedömningen av denna omständighet som bevisning för vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling från passagerarens sida enligt artikel 20 första meningen i Montrealkonventionen kan det inte bortses från att passageraren i fråga har påstått att hon hade uppmärksammat den överhängande fallrisken och att detta hade fått henne att vara särskilt försiktig när hon gick ned för trappan. Det är emellertid på den hänskjutande domstolen som det ankommer att kontrollera betydelsen av ett sådant påstående med hänsyn till tillämpliga nationella regler, i enlighet med den rättspraxis som det erinrats om i punkt 29 ovan.

33 Det kan inte heller uteslutas att den omständigheten att den skadade passageraren avstod från att omedelbart efter olyckan söka vård kan ha bidragit till att förvärra hennes kroppsskada. Såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 76 i sitt förslag till avgörande bör man dock i detta sammanhang även ta i beaktande hur pass allvarliga skadorna framstod i omedelbar anslutning till olyckan och den information om att söka vård senare samt om möjligheterna till vård i närheten som passageraren hade getts på plats av sjukvårdspersonal.

34 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den andra frågan besvaras enligt följande. Artikel 20 första meningen i Montrealkonventionen ska tolkas så, att när den skadebringande händelsen utgörs av passagerarens fall av okänd orsak i en mobil flygplanstrappa som ställts upp för passagerarnas avstigning ur ett flygplan, kan transportören endast befrias från sitt skadeståndsansvar gentemot passageraren såvitt transportören – med beaktande av samtliga omständigheter under vilka skadan inträffat och i enlighet med tillämpliga nationella regler samt med förbehåll för att likvärdighetsprincipen och effektivitetsprincipen iakttas – visar att vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling från passagerarens sida helt eller delvis har orsakat den skada som denne lidit, i den mening som avses i den bestämmelsen.

Rättegångskostnader

35 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (tredje avdelningen) följande:

1) **Artikel 17.1 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, 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, ska tolkas så, att en situation där en passagerare av okänd orsak faller och skadar sig i en mobil flygplanstrappa som ställts upp för passagerarnas avstigning ur ett flygplan omfattas av begreppet ”skadebringande händelse”, i den mening som avses i den bestämmelsen, inbegripet när transportören inte har brustit i sina skyldigheter att visa omsorg och trygga säkerheten i detta avseende.**

2) **Artikel 20 första meningen i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999, ska tolkas så, att när den skadebringande händelsen utgörs av passagerarens fall av okänd orsak i en mobil flygplanstrappa som ställts upp för passagerarnas avstigning ur ett flygplan, kan transportören endast befrias från sitt skadeståndsansvar gentemot passageraren såvitt transportören – med beaktande av samtliga omständigheter under vilka skadan inträffat och i enlighet med tillämpliga nationella regler samt med förbehåll för att likvärdighetsprincipen och effektivitetsprincipen iakttas – visar att vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling från passagerarens sida helt eller delvis har orsakat den skada som denne lidit, i den mening som avses i den bestämmelsen.**

Underskrifter