



## Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Fjerde Afdeling)

19. december 2019\*

»Præjudiciel forelæggelse – luftbefordring – Montrealkonventionen – artikel 17, stk. 1 – luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker – begrebet »ulykke« – fly, som befinder sig i luften – et bæger med kaffe på klappbord væltet – passagers tilskadekomst«

I sag C-532/18,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Oberster Gerichtshof (øverste domstol, Østrig) ved afgørelse af 26. juni 2018, indgået til Domstolen den 14. august 2018, i sagen

GN, retligt repræsenteret ved HM,

mod

ZU, som kurator for Niki Luftfahrt GmbH,

har

DOMSTOLEN (Fjerde Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, M. Vilaras, og dommerne S. Rodin, D. Šváby, K. Jürimäe og N. Piçarra (refererende dommer),

generaladvokat: H. Saugmandsgaard Øe,

justitssekretær: fuldmægtig M. Krausenböck,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 19. juni 2019,

efter at der er afgivet indlæg af:

- GN, retligt repræsenteret ved HM, ved Rechtsanwalt G. Rößler,
- ZU, som kurator for Niki Luftfahrt GmbH, ved Rechtsanwältin U. Reisch,
- den franske regering ved A.-L. Desjonquères og I. Cohen, som befuldmægtigede,
- den polske regering ved B. Majczyna, som befuldmægtiget,
- Europa-Kommissionen ved G. Braun og N. Yerrell, som befuldmægtigede,

\* Processprog: tysk.

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 26. september 2019, afsagt følgende

### Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 17, stk. 1, i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, indgået i Montreal den 28. maj 1999, undertegnet af Det Europæiske Fællesskab den 9. december 1999 og godkendt på dettes vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001 (EUT 2001, L 194, s. 38) (herefter »Montrealkonventionen«) og trådt i kraft for så vidt angår Den Europæiske Union den 28. juni 2004.
- 2 Denne anmodning er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem på den ene side GN, retligt repræsenteret ved sin far, HM, og på den anden side ZU, som kurator for luftfartsselskabet Niki Luftfahrt, vedrørende et erstatningskrav, som førstnævnte har rejst som følge af de forbrændinger, som vedkommende led under en flyvning foretaget af sidstnævnte.

### Retsforskrifter

#### *Folkeret*

- 3 I tredje afsnit i præamblen til Montrealkonventionen anerkender de kontraherende stater, »at det er vigtigt at sikre forbrugernes interesser i international luftfart, og at der er behov for rimelig godtgørelse på grundlag af restitutionsprincippet«.
- 4 I femte afsnit i præamblen anføres det:  
»[...] [S]taternes 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, stk. 1, bestemmer følgende:  
»Luftfartsselskabet 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 Montrealkonventionens artikel 20 i har følgende ordlyd:  
»Hvis 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 Montrealkonventionens artikel 21 fastsætter:

»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 trækingsrettigheder 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 trækingsrettigheder for hver passager, hvis luftfartsselskabet kan godtgøre, at:

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

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

8 Montrealkonventionens artikel 29 bestemmer:

»Erstatningssager 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.«

***EU-retten***

9 Efter undertegnelsen af Montrealkonventionen blev Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar for så vidt angår lufttransport af passagerer og deres bagage (EFT 1997, L 285, s. 1) ændret ved Europa Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 (EUT 2002, L 140, s. 2) (herefter »forordning nr. 2027/97«).

10 Syvende og tiende betragtning til forordning 889/2002 har følgende ordlyd:

»(7) Denne forordning og Montrealkonventionen 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 passagerernes død eller tilskadekomst er rimelig inden for et sikkert og moderne luftfartssystem.«

11 Artikel 2, stk. 2, i forordning nr. 2027/97 bestemmer:

»Begreber i denne forordning, som ikke er defineret i stk. 1, er de samme som i Montrealkonventionen.«

12 Denne forordnings artikel 3, stk. 1, har følgende ordlyd:

»Fællesskabets luftfartsselskabers erstatningsansvar for passagerer og deres bagage er underlagt alle bestemmelserne i Montrealkonventionen vedrørende sådant erstatningsansvar.«

## De faktiske omstændigheder i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

- 13 I 2015 rejste sagsøgeren, GN, som da var seks år gammel, med fly sammen med sin far, som hun sad ved siden af. Denne flyrejse fra Mallorca (Spanien) til Wien (Østrig) blev gennemført af luftfartsselskabet Niki Luftfahrt.
- 14 Under flyvningen fik HM serveret varm kaffe i et bæger, der blev stillet på klappbordet foran HM, men som væltede ud over GN's højre lår og ud over brystet, hvorved hun pådrog sig andengradsforbrændinger.
- 15 Det har ikke kunnet fastslås, om årsagen til, at bægeret med kaffe væltede, skyldtes fejl ved det klappbord, som bægeret var stillet på, eller flyets vibrationer.
- 16 Sagsøgeren, som retligt er repræsenteret ved sin fader, har anlagt sag på grundlag af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, med påstand om, at luftfartsselskabet, der i mellemtiden er blevet erklæret konkurs, tilpligtes at betale en skadeserstatning på et beløb anslået til 8 500 EUR.
- 17 Sagsøgte har gjort gældende, at vedkommende ikke kan ifalde ansvar i henhold til denne bestemmelse, idet der ikke foreligger en ulykke. Det forhold, at kaffebægeret rutsjede, og at kaffen flød ud over sagsøgeren, var ikke forårsaget af en pludselig og uventet hændelse. Ifølge denne forudsætter begrebet »ulykke« i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, at en typisk risiko ved luftfart indtræder, og denne betingelse er ikke opfyldt i den foreliggende sag.
- 18 Ved dom af 15. december 2015 tog Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg, Østrig) sagsøgerens påstand til følge. Retten fandt, at den skade, som GN havde lidt, skyldtes en ulykke, som var forårsaget af en usædvanlig og udefrakommende hændelse.
- 19 Den nævnte ret fastslog, at en typisk risiko ved luftfart var indtrådt, idet der under en flyvning opstår forskellige hændinger, som kan medføre, at genstande, som er stillet på et vandret underlag i flyet, rutsjer, også uden at der nødvendigvis er foretaget en særlig flymanøvre. Retten fastslog ligeledes, at sagsøgte ikke havde handlet culpøst, idet det er sædvanligt og adækvat, at der serveres varme drikke i bægre uden låg.
- 20 Ved dom af 30. august 2016 ophævede Oberlandesgericht Wien (den øverste regionale domstol i Wien, Østrig) førsteinstansrettens dom. Ifølge Oberlandesgericht Wien (den øverste regionale domstol i Wien) omfatter Montrealkonventionens artikel 17 kun ulykker, der skyldes en typisk risiko ved luftfart, og sagsøgeren havde ikke godtgjort, at dette var tilfældet. Under disse omstændigheder var sagsøgtes erstatningsansvar udelukket.
- 21 Sagsøgeren har herefter iværksat revisionsappel ved Oberster Gerichtshof (øverste domstol, Østrig) med henblik på at få fastslået, at luftfartsselskabet er erstatningsansvarligt, og at kravet om erstatning for den lidte skade er begrundet.
- 22 Ifølge den forelæggende ret er fortolkningen af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, omtvistet for så vidt angår spørgsmålet, om begrebet »ulykke« i denne bestemmelse er begrænset til de tilfælde, hvor en typisk risiko ved luftfart indtræder. Den forelæggende ret har i denne henseende redegjort for to forskellige fortolkningsmåder.
- 23 Ifølge den første fortolkningsmåde omfatter begrebet »ulykke« i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, alene de situationer, hvori der er indtrådt en typisk risiko ved luftfart. Efter denne fortolkningsmåde er det nødvendigt, at der indtræder en risiko, som følger af flyets beskaffenhed, tilstand eller drift, eller som følger af luftfartsfaciliteter, der benyttes under ombord- eller frabordestigningen. Det vil derfor have som følge, at ulykker som den i hovedsagen omhandlede, der ikke er forbundet med lufttransport, og som kan finde sted under andre omstændigheder, ikke kan føre

til, at luftfartsselskabet ifalder ansvar, hvilket var hensigten for de kontraherende parter i Montrealkonventionen. I øvrigt hviler bevisbyrden i dette tilfælde på den person, som påberåber sig skaden. I den foreliggende sag ville en sådan fortolkningsmåde føre til, at sagsøgerens søgsmål må forkastes, i det omfang det ikke har været muligt at fastslå årsagen til ulykken.

- 24 Ifølge en anden fortolkningsmåde kræves det derimod ikke, at en typisk risiko ved luftfart er indtrådt, for at luftfartsselskabet ifalder erstatningsansvar. Denne fortolkning er baseret på ordlyden af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, som ikke opstiller et sådant krav. Desuden ville anerkendelsen af dette krav gøre ansvarsordningen i denne bestemmelse indholdsløs. Således ville næsten enhver skade være udelukket, såfremt den kunne indtræde på lignende måde under andre omstændigheder. Under alle omstændigheder ville der ikke være grund til at frygte et ubegrænset erstatningsansvar for luftfartsselskabet som følge af en sådan fortolkningsmåde i det omfang, hvor luftfartsselskabet kan fritages for sin erstatningspligt, hvis skadelidte har udvist medskyld, jf. Montrealkonventionens artikel 20.
- 25 I denne henseende har den forelæggende ret præciseret, at en del af retslitteraturen kvalificerer den hændelse, at varme mad- eller drikkevarer spildes ud over en passager, som en »ulykke« som omhandlet i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1. I den foreliggende sag ville denne fortolkningsmåde føre til, at det anerkendes, at luftfartsselskabet er erstatningspligtigt.
- 26 Den forelæggende ret har også som »mellemløsning« overvejet en fortolkning af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, hvorefter erstatningsansvaret indtræder alene som følge af den omstændighed, at ulykken fandt sted om bord på flyet eller under ombord- eller frabordstigningen, uden at det kræves, at der er indtrådt en typisk risiko ved luftfart, men luftfartsselskabet for at undgå dette erstatningsansvar skal godtgøre, at der ikke foreligger en sammenhæng mellem hændelsen og flyets drift eller beskaffenhed. I den foreliggende sag ville denne fortolkningsmåde ligeledes føre til, at det anerkendes, at luftfartsselskabet er erstatningspligtigt i det omfang, hvor årsagen til ulykken ikke har kunnet identificeres.
- 27 På denne baggrund har Oberster Gerichtshof (øverste domstol) besluttet at udsætte sagen og 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 bæger varm kaffe, der er stillet på det klappbord, 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?«

### **Det præjudicielle spørgsmål**

- 28 Med dette spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, skal fortolkes således, at begrebet »ulykke« som omhandlet i denne bestemmelse omfatter en situation, hvori en genstand, som benyttes til betjening af passagererne, har forvoldt en passager en skade, uden at det er nødvendigt at undersøge, hvorvidt dette uheld skyldes en typisk risiko ved luftfart.
- 29 Indledningsvis skal det præciseres, at hvad angår luftfartsselskabers erstatningsansvar for så vidt angår lufttransport af passagerer og deres bagage på Unionens område gennemfører forordning nr. 2027/97, som finder anvendelse i hovedsagen, de relevante bestemmelser i Montrealkonventionen. Det fremgår navnlig af forordningens artikel 3, stk. 1, at Unionens luftfartsselskabers erstatningsansvar for passagerer og deres bagage er underlagt alle bestemmelserne i Montrealkonventionen vedrørende dette erstatningsansvar (jf. i denne retning dom af 6.5.2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, præmis 18).



- 30 Det skal præciseres, at Montrealkonventionen, som trådte i kraft den 28. juni 2004 for så vidt angår Unionen, fra denne dato udgør en integrerende del af Unionens retsorden, og at Domstolen følgelig har kompetence til at træffe præjudiciel afgørelse om fortolkningen heraf (dom af 12.4.2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, præmis 19 og 20 og den deri nævnte retspraksis).
- 31 I denne henseende præciserer artikel 31 i Wienerkonventionen af 23. maj 1969 om traktatretten (*United Nations Treaty Series*, bind 1155, s. 331), som kodificerer folkeretten, og som gælder for Unionen, at en traktat skal fortolkes loyalt i overensstemmelse med den sædvanlige betydning, der må tillægges traktatens udtryk i deres sammenhæng og belyst af dens hensigt og formål (dom af 12.4.2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, præmis 21 og den deri nævnte retspraksis).
- 32 Domstolen har allerede fastslået, at de i Montrealkonventionen indeholdte begreber skal undergives en selvstændig og ensartet fortolkning, således at Domstolen, når den fortolker disse begreber i forbindelse med en anmodning om præjudiciel afgørelse, ikke skal tage hensyn til de forskellige anskuelser, som kan fremgå af EU-medlemsstaternes nationale retsordener, men til de regler for fortolkning af generelle folkeretlige principper, som er bindende for Unionen (dom af 7.11.2019, Guaitoli m.fl., C-213/18, EU:C:2019:927, præmis 47).
- 33 I den foreliggende sag fremgår det af ordlyden af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, at luftfartsselskabet ifalder erstatningsansvar, såfremt den hændelse, som har forvoldt en passagers død eller tilskadekomst, kvalificeres som »ulykke«, og denne har fundet sted om bord i flyet eller under ombord- eller frabordestigningen.
- 34 Da begrebet »ulykke« ikke er defineret i Montrealkonventionen, skal der henvises til den sædvanlige betydning af dette begreb i den sammenhæng, hvori det indgår, og belyst af konventionens hensigt og det formål, den forfølger.
- 35 Ved den sædvanlige betydning af begrebet »ulykke« forstås en uforudset, ufrivillig skadevoldende hændelse.
- 36 Ifølge tredje afsnit i præambelen til Montrealkonventionen har de kontraherende stater, som er bevidste om, »at det er vigtigt at sikre forbrugernes interesser i international luftfart, og at der er behov for rimelig godtgørelse på grundlag af restitutionsprincippet«, i øvrigt besluttet at indføre en ordning med objektivt ansvar for luftfartsselskaberne. Som det fremgår af femte afsnit i præambelen til Montrealkonventionen, indebærer en sådan ordning imidlertid, at der opretholdes en »rimelig ligevægt mellem de forskellige interesser«, navnlig mellem luftfartsselskabernes og passagerernes interesser (jf. i denne retning dom af 6.5.2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, præmis 31 og 33, og af 22.11.2012, Espada Sánchez m.fl., C-410/11, EU:C:2012:747, præmis 29 og 30).
- 37 I denne forbindelse fremgår det af de forarbejder, som førte til vedtagelsen af Montrealkonventionen, at de kontraherende parter foretrak begrebet »ulykke« frem for begrebet »hændelse«, som var foreslået i det oprindelige udkast (jf. bl.a. udtalelse fremlagt af *International Union of Aviation Insurers*, DCW Doc No. 28, 13. maj 1999, og rapporten fra *Rapporteur on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, C-WP/10576). Årsagen er, at begrebet »hændelse« blev anset for at være for vidtgående, idet det omfatter alle omstændigheder og kan medføre for mange retssager.
- 38 Som følge af ændringen af dette udtryk blev det derimod besluttet at slette det sidste punktum i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, hvori det var fastsat, at luftfartsselskabet ikke var erstatningsansvarligt i det omfang, hvor passagerens død eller tilskadekomst skyldtes dennes sundhedstilstand. Det blev i det væsentlige antaget, at opretholdelsen af en sådan fritagelse ville bringe uligevægt i de foreliggende interesser til skade for passageren, og at denne konvention under alle omstændigheder allerede indeholdt en generel fritagelsesklausul i artikel 20.

- 39 Dette er baggrunden for, at Montrealkonventionen for at bevare en sådan ligevægt i visse tilfælde fritager luftfartsselskabet fra erstatningsansvaret eller begrænser den erstatningspligt, som påhviler det. Det bestemmes i konventionens artikel 20, at hvis luftfartsselskabet kan godtgøre, at skaden helt eller delvis skyldes, at passageren selv har optrådt uagtsomt, forsømmeligt eller ukorrekt, fritages luftfartsselskabet helt eller delvis for sin erstatningspligt over for denne passager. I øvrigt fremgår det af konventionens artikel 21, stk. 1, at luftfartsselskabet hverken kan afvise eller begrænse sit erstatningsansvar for de skader, som er omhandlet i konventionens artikel 17, stk. 1, når disse skader ikke overstiger et bestemt beløb. Det er kun over dette beløb, at luftfartsselskabet kan fritages for erstatningsansvar i medfør af artikel 21, stk. 2, ved at godtgøre, at skaden ikke er forvoldt ved en fejl fra selskabets side eller udelukkende er forvoldt ved tredjemands fejl.
- 40 Disse begrænsninger bevirker, at passagererne hurtigt og nemt kan opnå godtgørelse, uden at luftfartsselskaberne pålægges et uforholdsmæssigt tungt erstatningsansvar, som desuden ville være meget vanskeligt at fastlægge og beregne, og som ville kunne udgøre en hindring for eller endog lamme disse selskabers økonomiske virksomhed (jf. i denne retning dom af 6.5.2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, præmis 34-36, og af 22.11.2012, Espada Sánchez m.fl., C-410/11, EU:C:2012:747, præmis 32).
- 41 Som anført af generaladvokaten i punkt 60 i forslaget til afgørelse følger det heraf, at det hverken er i overensstemmelse med den sædvanlige betydning af begrebet »ulykke« i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, eller de formål, som den forfølger, at gøre luftfartsselskabets erstatningsansvar betinget af, at skaden skyldes indtrædelsen af en typisk risiko ved luftfart, eller at der består en sammenhæng mellem »ulykken« og flyets drift eller bevægelse.
- 42 I øvrigt er det ikke nødvendigt at begrænse den erstatningspligt, som påhviler luftfartsselskaberne, til de ulykker, som er knyttet til en typisk risiko ved luftfart, for at undgå, at luftfartsselskaberne pålægges en uforholdsmæssig erstatningsbyrde. Som anført i denne doms præmis 39 kan disse luftfartsselskaber afvise eller begrænse deres erstatningsansvar.
- 43 Under disse omstændigheder skal det forelagte spørgsmål besvares med, at Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, skal fortolkes således, at begrebet »ulykke« som omhandlet i denne bestemmelse omfatter alle de situationer, som finder sted ombord på et fly, hvori en genstand, som benyttes til betjening af passagererne, har forvoldt en passager en skade, uden at det er nødvendigt at undersøge, hvorvidt disse situationer skyldes en typisk risiko ved luftfart.

### Sagsomkostninger

- 44 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra de nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Fjerde Afdeling) for ret:

**Artikel 17, stk. 1, i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, indgået i Montreal den 28. maj 1999, undertegnet af Det Europæiske Fællesskab den 9. december 1999 og godkendt på dets vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001, skal fortolkes således, at begrebet »ulykke« som omhandlet i denne bestemmelse omfatter alle de situationer, som finder sted ombord på et fly, hvori en genstand, som benyttes til betjening af passagererne, har forvoldt en passager en skade, uden at det er nødvendigt at undersøge, hvorvidt disse situationer skyldes en typisk risiko ved luftfart.**

Underskrifter