



# Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Tredje Afdeling)

2. juni 2022\*

»Præjudiciel forelæggelse – lufttransport – Montrealkonventionen – artikel 17, stk. 1 – luftfartsselskabers erstatningsansvar ved en passagers død eller tilskadekomst – begrebet »ulykke«, som har medført dødsfaldet eller tilskadekomsten – tilskadekomst lidt under frabordestigningen – artikel 20 – luftfartsselskabets fritagelse for sin erstatningspligt – begrebet »den skadelidte passagers uagtsomme, forsømmelige eller ukorrekte optræden har forårsaget skaden eller medvirket til den« – fald for en passager, som ikke holdt fast i gelænderet på den mobile frabordestigningstrappe«

I sag C-589/20,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg, Østrig) ved afgørelse af 15. september 2020, indgået til Domstolen den 10. november 2020, i sagen

**JR**

mod

**Austrian Airlines AG,**

har

DOMSTOLEN (Tredje Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden K. Jürimäe, og dommerne N. Jääskinen, M. Safjan, N. Piçarra (refererende dommer) og M. Gavalec,

generaladvokat: N. Emiliou

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

- JR ved Rechtsanwalt F. Raffaseder,
- Austrian Airlines AG ved Rechtsanwalt C. Krones,

\* Processprog: tysk.

- den tyske regering ved J. Möller, M. Hellmann og U. Kühne, som befuldmægtigede,
  - Europa-Kommissionen ved G. Braun, K. Simonsson og G. Wilms, som befuldmægtigede,
- og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 20. januar 2022, afsagt følgende

### Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 17, stk. 1, og artikel 20 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, godkendt på dets vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001 (EFT 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 JR og luftfartsselskabet Austrian Airlines AG vedrørende et erstatningskrav, som JR har rejst på grund af sin tilskadekomst forårsaget ved hendes fald under frabordestigningen efter en flyvning gennemført af dette selskab.

### Retsforskrifter

#### *Folkeretten*

- 3 Tredje og femte afsnit i præambelen til Montrealkonventionen lyder således:  
  
»[De kontraherende stater er klar over], at det er vigtigt at sikre forbrugernes interesser i international luftfart, og at der er behov for rimelig godtgørelse på grundlag af restitutionsprincippet.  
  
[...]  
  
[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.«
- 4 Denne konventions artikel 17 med overskriften »Passagerers død eller tilskadekomst – Beskadigelse af bagage« bestemmer i stk. 1:  
  
»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.«
- 5 Nævnte konventions artikel 20 med overskriften »Fritagelse« 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. [...]«

### ***EU-retten***

- 6 Niende betragtning til 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), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 (EFT 2002, L 140, s. 2) (herefter »forordning nr. 2027/97«), er affattet således:

»[EU]-luftfartsselskaber kan fritages for erstatningsansvar, såfremt den pågældende passagers uagtsomhed har været en medvirkende faktor.«

- 7 Denne forordnings artikel 2, stk. 2, fastsætter:

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

- 8 10. og 18. betragtning til forordning 889/2002 har følgende ordlyd:

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

[...]

(18) I det omfang der er behov for yderligere bestemmelser for at gennemføre [Montrealkonventionen] på punkter, der ikke er omfattet af forordning (EF) nr. 2027/97, er det medlemsstaternes ansvar at fastsætte sådanne bestemmelser.«

### **Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål**

- 9 Den 30. maj 2019 rejste JR med sin mand og toårige søn fra Thessaloniki (Grækenland) til Wien-Schwechat (Østrig) på en flyvning gennemført af Austrian Airlines.
- 10 I Wien-Schwechat lufthavn var JR's mand, som gik foran hende med en håndbagage-trolley i hver hånd, ved at falde ved frabordestigningen fra flyet på den sidste tredjedel af den mobile trappe, der havde et gelænder på hver side. Det var på samme sted, at JR, som holdt sin håndtaske i sin højre hånd og bar sin søn på sin venstre arm, faldt. Dette fald medførte bl.a. et brud på JR's venstre underarm.
- 11 Hun anlagde et erstatningssøgsmål ved Bezirksgericht Schwechat (distriktsdomstolen i Schwechat, Østrig) med påstand om en erstatning på 4 675 EUR med tillæg af omkostninger og renter. Hun anførte, at den nævnte trappe ikke levede op til Austrian Airlines' kontraktlige forpligtelse til at sikre passagerernes beskyttelse og sikkerhed, eftersom hun faldt, selv om hun havde været særligt påpasselig, da hun gik ned ad den pågældende trappe, efter at hun havde set, at hendes mand var ved at falde. Hun faldt alligevel, fordi denne trappe, der ikke var overdækket, var blevet for glat som følge af fugtigt vejr med støvregn. JR tilføjede, at det trin, hvor hun gled, var olieret og beskidt.

- 12 Austrian Airlines anførte for sin del, at overfladen på den pågældende trappes trin var beklædt med huller eller riller, således at vandet hurtigt kunne løbe af, hvorfor trappen ikke var glat. Selskabet havde dermed hverken tilsidesat sine kontraktlige forpligtelser til beskyttelse og til at udvise omhu eller handlet ansvarspådragende eller ulovligt. JR's fald skyldtes hendes egen adfærd, idet hun ikke benyttede et af gelænderne på nævnte trappe, selv efter at hun så, at hendes mand var ved at falde. Desuden afviste JR, på trods af en læges råd og i strid med sin forpligtelse til at begrænse skaden, at modtage behandling med det samme på et hospital nær lufthavnen og blev først behandlet sidst på aftenen den 30. maj 2019, hvilket kan have forværret skaderne.
- 13 Ved dom af 15. marts 2020 konstaterede Bezirksgericht Schwechat (distriktsdomstolen i Schwechat), at en del af flyets passagerer inden JR var gået ned af samme mobile trappe som hende, og at ingen af dem havde klaget over et glat sted på denne trappe eller var faldet. Denne retsinstant anførte navnlig, at den nævnte trappe var af metal og ikke var overdækket, idet Wien-Schwechat lufthavn ikke har overdækkede trapper, at dens trin var tilstrækkeligt brede til, at to personer kunne gå ned ad den ved siden af hinanden, at overfladen på disse trin, der var af riflet blik, gjorde dem særligt skridsikre, og at dette udstyr var godkendt og kontrolleret af Technischer Überwachungsverein (teknisk tilsyn, Østrig). Nævnte retsinstant fastslog, at den pågældende trappe ikke var mangelfuld eller beskadiget, og at trinene, selv om de måtte have været fugtige, hverken var glatte, olierede, fedtede eller generelt beskidte, idet der kun på de sidste tre trin var enkelte beskidte, punktformede steder af ubestemt konsistens. Denne retsinstant udledte heraf, at den ikke kunne fastslå, hvorfor JR faldt.
- 14 Samme retsinstant frifandt i henhold til § 1295, stk. 1, i Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (den østrigske borgerlige lovbog) sagsøgte i det af JR anlagte søgsmål, idet den i det væsentlige fastslog, at Austrian Airlines ikke havde tilsidesat sin accessoriske forpligtelse til at sikre passagerernes sikkerhed, og at JR ikke havde udvist forsigtighed for at undgå at falde.
- 15 JR har iværksat appel af denne dom ved Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg, Østrig), og denne ret nærer for det første tvivl om, hvorvidt JR's fald henhører under begrebet »ulykke« i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, som fortolket af Domstolen i dom af 19. december 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127). Ifølge denne retsinstant følger det af den nævnte dom, at et sådant begreb 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. Den i hovedsagen omhandlede situation adskiller sig fra den, som var omhandlet i den sag, der gav anledning til nævnte dom, eftersom JR's fald ikke var forvoldt af en sådan genstand.
- 16 For det andet er det nævnte rets opfattelse, at JR i det mindste bidrog til sit fald, eftersom hun ikke holdt fast i gelænderne på den mobile trappe, der var placeret til passagerernes frabordestigning, selv om hun havde set, at hendes mand var ved at falde lige før hende. Samme retsinstant ønsker således oplyst, om denne form for egen skyld i medfør af Montrealkonventionens artikel 20 betyder, at Austrian Airlines' ansvar i henhold til konventionens artikel 17, stk. 1, »glider i baggrunden i en sådan grad, at ansvaret helt bortfalder«.

- 17 På denne baggrund har Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
- »1) Skal [Montrealkonventionens] artikel 17, stk. 1, [...] fortolkes således, at begrebet »ulykke« som omhandlet i denne bestemmelse omfatter en situation, hvori en passager ved udstigningen af flyet – uden påviselig grund – falder på den sidste tredjedel af den mobile udstigningstrappe og herved kommer til skade, idet skaden ikke blev forvoldt af en genstand, som benyttes til betjening af passagererne, som omhandlet i [...] dom af 19. december 2019, [Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127)], og ikke skyldtes en mangel ved trappen, og trappen navnlig ikke var glat?
  - 2) Skal [Montrealkonventionens] artikel 20 [...] fortolkes således, at luftfartsselskabets eventuelle ansvar bortfalder helt, såfremt der foreligger omstændigheder som beskrevet [i det første spørgsmål], og passageren på tidspunktet for faldet ikke holdt fast i trappens gelænder?«

## Om de præjudicielle spørgsmål

### *Det første spørgsmål*

- 18 Med det første spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, skal fortolkes således, at en situation, hvori en passager uden påviselig årsag falder på en mobil trappe, der er placeret med henblik på flyets passagerers frabordestigning, og kommer til skade, henhører under begrebet »ulykke« som omhandlet i denne bestemmelse, også selv om det pågældende luftfartsselskab ikke har tilsidesat sine forpligtelser til at udvise omhu og til sikkerhed i denne henseende.
- 19 Det følger af nævnte bestemmelses ordlyd, at 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.
- 20 Domstolen har allerede fastslået, at der ved begrebet »ulykke« i den sædvanlige betydning i den sammenhæng, hvori det indgår, forstås en uforudset, ufrivillig skadevoldende hændelse, og at dette begreb ikke kræver, at skaden skyldes indtrædelsen af en typisk risiko ved luftfart, eller at der består en sammenhæng mellem »ulykken« og flyets drift eller bevægelse (jf. i denne retning dom af 19.12.2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, præmis 34, 35 og 41).
- 21 Denne fortolkning af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, er i overensstemmelse med formålet hermed, som det fremgår af tredje og femte afsnit i præamblen til denne konvention, om »at sikre forbrugernes interesser i international luftfart, og at der er behov for rimelig godtgørelse på grundlag af restitutionsprincippet«, med en ordning med objektivt ansvar for luftfartsselskaberne, samtidig med at der opretholdes en »rimelig ligevægt mellem interesserne« hos luftfartsselskaberne og passagererne (jf. i denne retning dom af 19.12.2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, præmis 36).

- 22 Når en passager uden påviselig årsag falder på en mobil trappe, der er placeret til flyets passagerers frabordestigning, og kommer til skade, henhører dette fald således under begrebet »ulykke« som omhandlet i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1. Den omstændighed, at det pågældende luftfartsselskab ikke har tilsidesat sine forpligtelser til omhu og sikkerhed i denne henseende, kan ikke rejse tvivl om denne kvalificering.
- 23 Som generaladvokaten har anført i punkt 40 i forslaget til afgørelse, er det, for at luftfartsselskabet ifalder erstatningsansvar i medfør af denne bestemmelse, tilstrækkeligt, at den hændelse, som har forvoldt en passagers død eller tilskadekomst, har fundet sted om bord i flyet eller under ombord- eller frabordestigningen. Dette ansvar kan således ikke være afhængigt af, at nævnte luftfartsselskab har udvist culpa eller uagtsomhed.
- 24 Det første spørgsmål skal således besvares med, at Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, skal fortolkes således, at en situation, hvori en passagerer uden påviselig årsag falder på en mobil trappe, der er placeret med henblik på flyets passagerers frabordestigning, og kommer til skade, henhører under begrebet »ulykke« i denne bestemmelses forstand, også selv om det pågældende luftfartsselskab ikke har tilsidesat sine forpligtelser til at udvise omhu og til sikkerhed i denne henseende.

### *Det andet spørgsmål*

- 25 Med det andet spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om Montrealkonventionens artikel 20 skal fortolkes således, at når en ulykke, som har forvoldt en skade på en passager, består i, at denne person af en upåviselig årsag falder på en mobil trappe, der er placeret med henblik på flyets passagerers frabordestigning, kan den omstændighed, at denne passager ikke holdt fast i gelænderet på denne trappe, være et bevis for, at nævnte passagers uagtsomme, forsømmelige eller ukorrekte optræden har forårsaget skaden eller medvirket til den som omhandlet i denne bestemmelse, og i dette omfang fritage det pågældende luftfartsselskab fra ansvaret i forhold til passageren.
- 26 I henhold til Montrealkonventionens artikel 20, første punktum, fritages luftfartsselskabet, hvis det 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, helt eller delvis for sin erstatningspligt over for skadelidte i det omfang, denne uagtsomme, forsømmelige eller ukorrekte optræden har forvoldt skaden eller medvirket til den.
- 27 Princippet om, at EU-luftfartsselskaber kan fritages for erstatningsansvar, såfremt den pågældende passagers uagtsomhed har været en medvirkende faktor, fremgår ligeledes af niende betragtning til forordning nr. 2027/97.
- 28 Som Domstolen allerede har fastslået, tilsigter den i Montrealkonventionens artikel 20 fastsatte mulighed for at fritage luftfartsselskabet fra erstatningsansvaret eller begrænse den erstatningspligt, som påhviler dette i forhold til en passager, der har lidt skade som følge af en »ulykke« som omhandlet i konventionens artikel 17, stk. 1, at opretholde den »rimelige ligevægt mellem interesserne« hos luftfartsselskaberne og passagererne, som er anført i denne doms præmis 21 (jf. i denne retning dom af 19.12.2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, præmis 39).

- 29 Eftersom Montrealkonventionen og forordning nr. 2027/97 ikke indeholder specifikke bestemmelser med hensyn til luftfartsselskabets bevisbyrde for, at den erstatningskrævende eller den person, som er anledning til erstatningskravet, selv har optrådt uagtsomt, forsømmeligt eller ukorrekt, med henblik på anvendelse af konventionens artikel 20, første punktum, skal den forelæggende ret i medfør af princippet om procesautonomi, hvortil bl.a. 18. betragtning til forordning nr. 889/2002 henviser, anvende de relevante bestemmelser i national ret, forudsat at disse regler imidlertid er i overensstemmelse med ækvivalensprincippet og effektivitetsprincippet, sådan som de defineres i Domstolens faste praksis (jf. analogt dom af 9.7.2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, præmis 38-40 og den deri nævnte retspraksis).
- 30 I denne forbindelse påhviler det den forelæggende ret at afgøre, om det pågældende luftfartsselskab har ført bevis for, at passageren har optrådt uagtsomt, forsømmeligt eller ukorrekt, og eventuelt at vurdere, i hvilket omfang denne uagtsomme, forsømmelige eller ukorrekte optræden har forårsaget eller medvirket til den skade, som passageren har lidt, med henblik på i dette omfang at fritage dette luftfartsselskab fra ansvaret i forhold til nævnte passager, under hensyntagen til samtlige omstændigheder, hvorunder skaden er forvoldt.
- 31 Navnlig kan den omstændighed, som den forelæggende ret har anført, at den pågældende passager ikke holdt fast i gelænderne på den mobile trappe, der var placeret til passagerernes frabordestigning, forårsage eller medvirke til de skader, som denne passager har lidt. Som led i denne bedømmelse kan den nationale ret imidlertid ikke se bort fra den omstændighed, at en passager, der rejser med et mindreårigt barn, ligeledes skal sørge for barnets sikkerhed, hvilket kan foranledige, at passageren ikke holder fast i et sådant gelænder eller ophører hermed for at træffe de nødvendige foranstaltninger for at undgå, at dette barns sikkerhed påvirkes.
- 32 Hvad angår bedømmelsen af den af den forelæggende ret anførte omstændighed, at den pågældende passager – som bevis for, at vedkommende har optrådt uagtsomt, forsømmeligt eller ukorrekt med henblik på anvendelsen af Montrealkonventionens artikel 20, første punktum – bemærkede, at hendes mand var ved at falde på den pågældende mobile trappe lige før hende, må der ikke ses bort fra, at den nævnte passager har anført, at opfattelsen af en sådan nærliggende fare for fald foranledigede hende til at være særligt påpasselig, da hun gik ned ad trappen. Det tilkommer imidlertid denne retsinstans at efterprøve betydningen af en sådan konstatering i betragtning af de gældende regler i national ret i overensstemmelse med den retspraksis, der er nævnt i denne doms præmis 29.
- 33 Det kan heller ikke udelukkes, at den omstændighed, at den skadelidte passager gav afkald på at modtage behandling umiddelbart efter ulykken, har bidraget til at forværre de af denne person lidt skader. Som generaladvokaten har anført i punkt 76 i forslaget til afgørelse, skal der imidlertid i denne henseende ligeledes tages hensyn til, hvor alvorlige skaderne fremstod umiddelbart efter denne ulykke, samt til de oplysninger, som passageren fik af de lægelige personale på stedet om udsættelsen af den lægelige behandling og om muligheden for at modtage en sådan behandling i nærheden.
- 34 Henset til ovenstående betragtninger skal det andet spørgsmål besvares med, at Montrealkonventionens artikel 20, første punktum, skal fortolkes således, at når en ulykke, som har forvoldt en skade på en passager, består i, at denne person af en upåviselig årsag falder på en mobil trappe, der er placeret med henblik på flyets passagerers frabordestigning, kan det pågældende luftfartsselskab kun fritages for sit ansvar i forhold til denne passager, for så vidt som dette luftfartsselskab, henset til samtlige omstændigheder, hvorunder skaden opstod, i

overensstemmelse med de gældende bestemmelser i national ret, og forudsat at ækvivalensprincippet og effektivitetsprincippet overholdes, beviser, at nævnte passagers uagtsomme, forsømmelige eller ukorrekte optræden har forårsaget eller har medvirket til den af denne person lidte skade i denne bestemmelses forstand.

### Sagsomkostninger

- 35 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 (Tredje Afdeling) for ret:

- 1) 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, skal fortolkes således, at en situation, hvori en passagerer uden påviselig årsag falder på en mobil trappe, der er placeret med henblik på flyets passagerers frabordestigning, og kommer til skade, henhører under begrebet »ulykke« i denne bestemmelses forstand, også selv om det pågældende luftfartsselskab ikke har tilsidesat sine forpligtelser til at udvise omhu og til sikkerhed i denne henseende.
- 2) Artikel 20, første punktum, i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, indgået i Montreal den 28. maj 1999, skal fortolkes således, at når en ulykke, som har forvoldt en skade på en passager, består i, at denne person af en upåviselig årsag falder på en mobil trappe, der er placeret med henblik på flyets passagerers frabordestigning, kan det pågældende luftfartsselskab kun fritages for sit ansvar i forhold til denne passager, i det omfang dette luftfartsselskab, henset til samtlige omstændigheder, hvorunder skaden opstod, i overensstemmelse med de gældende bestemmelser i national ret, og forudsat at ækvivalensprincippet og effektivitetsprincippet overholdes, beviser, at nævnte passagers uagtsomme, forsømmelige eller ukorrekte optræden har forårsaget eller har medvirket til den af denne person lidte skade i denne bestemmelses forstand.

Underskrifter