



Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT NICHOLAS EMILIOU
föredraget den 20 januari 2022¹

Mål C-589/20

JR

mot

Austrian Airlines AG

(begäran om förhandsavgörande från Landesgericht Korneuburg (Regiondomstolen i Korneuburg, Österrike))

”Begäran om förhandsavgörande – Lufttransport – Montrealkonventionen – Artikel 17.1 – Lufttrafikföretagens ansvar för dödsfall eller kroppsskada som tillfogats passagerare – Kraven att den ”skadebringande händelsen” inträffar ”vid ... avstigningen” – Passagerare som faller i flygplanstrappan vid avstigningen – Artikel 20 – Invändning om medvällande – Passagerarens underlåtenhet att hålla sig i ledstången”

I. Inledning

1. Förevarande mål rör den dagliga risken för skadebringande snubbel- och halkolyckor. Den aktualiserar närmare bestämt frågan huruvida, och, i förekommande fall, i vilken utsträckning, lufttrafikföretagen kan hållas ansvariga när sådana beklagliga händelser drabbar passagerare ombord på ett luftfartyg eller på de faciliteter som används för ombordstigning på och avstigning ur luftfartyget.

2. Landesgericht Korneuburg (Regiondomstolen i Korneuburg, Österrike) har med avseende på detta hänskjutit två frågor till EU-domstolen angående tolkningen av artikel 17.1 och artikel 20 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter² (nedan kallad Montrealkonventionen). Dessa frågor har ställts i samband med en skadeståndstalan som JR, passagerare på en internationell flygning, har väckt mot Austrian Airlines AG, den transportör som sålde och genomförde denna flygning, med anledning av de skador hon ådrog sig när hon utan påvisbar anledning föll i flygplanstrappan vid avstigningen.

3. Den *första frågan* rör huruvida ett sådant fall utgör en skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen, vilken medför ansvar för lufttrafikföretaget i enlighet med vad som anges i denna bestämmelse. Den *andra frågan* avser huruvida passagerarens underlåtenhet att hålla sig i de ledstänger som var fästa vid flygplanstrappan i detta sammanhang medför att denne ska anses medvällande, vilket befriar transportören från sitt

¹ Originalspråk: engelska.

² Denna konvention, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999, undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 och godkändes på dess vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 (EGT L 194, 2001, s. 38).

skadeståndsansvar enligt artikel 20 i nämnda konvention. Jag ska i detta förslag till avgörande förklara varför båda dessa frågor enligt min mening kräver ett nyanserat svar, anpassat till varje enskilt fall.

II. Tillämpliga bestämmelser

A. *Montrealkonventionen*

4. I tredje stycket i ingressen till Montrealkonventionen anges 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”.

5. I femte stycket i ingressen i nämnda konvention anges 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”.

6. I artikel 17 i Montrealkonventionen, som har rubriken ”Passagerares dödsfall eller skada – Skada på bagage”, föreskrivs i punkt 1 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”.

7. I artikel 20 i denna konvention, med rubriken ”Jämkning”, föreskrivs att ”[o]m 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. ... Denna artikel gäller alla bestämmelser om skadeståndsansvar i denna konvention, även artikel 21.1.”

8. 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.”

B. Unionsrätt

9. I artikel 3.1 i rådets förordning (EG) nr 2027/97, av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage,³ ändrad genom förordning (EG) nr 889/2002⁴ (nedan kallad förordning nr 2027/97), föreskrivs att "[e]tt EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för sådant skadeståndsansvar".

III. Bakgrunden, det nationella målet och tolkningsfrågorna

10. Den 30 maj 2019 reste JR, hennes make och deras tvåårige son från Thessaloniki (Grekland) till Wien (Österrike) med en flygning som genomfördes av Austrian Airlines, i enlighet med ett avtal om lufttransport som ingåtts med detta bolag.

11. Efter landning på Wiens internationella flygplats parkerades flygplanet på en plats där avstigningen skulle ske utomhus. Flygplanstrappor utan tak med en ledstång på var sida placerades både vid den främre och den bakre delen av flygplanet för att passagerarna skulle kunna stiga av. JR och hennes familj lät andra passagerare gå av först innan de själva använde den främre trappan. JR:s make började gå ned för trappan först, med ett handbagage på hjul i var hand. Han var nära att falla i den nedre tredjedelen av trappan, men lyckades hålla sig på fötter. JR följde sedan efter, med sin handväska i höger hand och sin son på vänster arm. Hon föll där hennes make hade varit nära att falla tidigare och slog i trappans kant. Hon ådrog sig en fraktur på vänster underarm och ett hematom på skinkan.

12. JR väckte talan mot Austrian Airlines vid Bezirksgericht Schwechat (Distriktsdomstolen i Schwechat, Österrike) och yrkade skadeståndsansättning på 4 675,00 euro jämte ränta och kostnader. Hon hävdade i huvudsak att transportören enligt österrikisk lag var ansvarig för de skador hon ådragit sig, eftersom den hade brutit mot sin avtalsenliga förpliktelse att säkerställa passagerarnas säkerhet.⁵ I detta avseende anförde JR att det, när passagerare ska stiga av utomhus, är normal praxis att transportören tillhandahåller flygplanstrappor med tak och ser till att dessa inte är kladdiga eller hala. I detta fall använde Austrian Airlines, trots regnet, en trappa utan tak, vilket ökade risken för att någon skulle halka på den blöta trappan. Dessutom var just det trappsteg som JR halkade på, enligt henne, oljigt och/eller kladdigt. Trappan var nämligen så hal att hennes make var nära att falla på exakt samma ställe där hon faktiskt föll, trots att hon, efter att ha sett sin man nästan falla, vidtog särskilda försiktighetsåtgärder genom att lyfta upp sin son på armen för att förhindra att han halkade och gick mycket försiktigt nerför trappan.

13. I sitt genmäle gjorde Austrian Airlines, *för det första*, gällande att företaget inte hade åsidosatt sin förpliktelse att garantera säkerheten. Bruket av en trappa utrustad med perforerade/korrugerade trappsteg för att minska halkrisken säkerställde att passagerarna kunde stiga av utan risk. Dessutom var den ifrågavarande trappan i fullgott tekniskt skick och varken våt, oljig eller kladdig och därmed inte hal. *För det andra* kunde det under alla omständigheter rimligen förväntas av JR att hon skulle hålla sig i ledstången, särskilt som hon just hade bevittnat att hennes make var nära att falla. Därutöver kunde det inte uteslutas att hon föll just för att hon

³ Rådets förordning av den 9 oktober 1997 (EGT L 285, 1997, s. 1).

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning av den 13 maj 2002 (EGT L 140, 2002, s. 2).

⁵ Det framgår av begäran om förhandsavgörande att civilrättsligt ansvar, enligt § 1295 (1) i Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (allmänna civillagen), kan uppstå, särskilt till följd av avtalsbrott. Det framgår även att när ett lufttransportavtal ingås, uppstår enligt österrikisk rätt en sekundär förpliktelse för transportören att garantera passagerarnas säkerhet, särskilt vid ombord- och avstigningen.

bar sin son. För *det tredje* valde JR att inte söka fortsatt vård på ett närbeläget sjukhus omedelbart efter olyckshändelsen, trots de läkarordinationer och råd hon hade fått, utan reste i stället tillbaka till Linz (Österrike), där hon inte sökte vård förrän sent på kvällen den 30 maj 2019. Det kan således inte uteslutas att hennes skador förvärrades av dröjsmålet med behandlingen.

14. I sin dom av den 15 mars 2020, ogillade Bezirksgericht Schwechat (Distriktsdomstolen i Schwechat) talan i sin helhet. I tillägg till de omständigheter som sammanfattas ovan i punkt 11, slog nämnda domstol fast att, innan JR gick av, hade omkring 60 passagerare använt trappan för avstigning, utan att någon av dem hade halkat eller klagat på att den var hal. Trappstegen var tillverkade av korrugerad plåt, som säkerställer att de är särskilt halksäkra. Denna typ av trappor används ständigt på Wiens internationella flygplats, där det inte finns tillgång till trappor med tak. Dessutom är denna utrustning certifierad och den ifrågavarande trappan var i fullgott skick och uppvisade inga tecken på brister eller skador. Den aktuella dagen var trappstegen visserligen fuktiga eftersom det hade regnat tidigare, men de kunde inte anses vara våta eftersom det inte regnade när passagerarna steg av. De var varken oljiga, kladdiga eller på annat sätt täckta av stora områden med smuts. Enstaka små prickformade flagor av smuts av okänd konsistens återfanns, dock endast på de tre nedersta trappstegen, men det gick inte att fastställa att dessa smutsflagor var hala eller ens att tuggummi hade fastnat på trappstegen. Slutligen hade JR sett att hennes make var nära att falla och föll sedan själv på samma ställe. Bortsett från att ingen av dem använde ledstångerna var det inte möjligt att fastställa varför klaganden föll.

15. Mot bakgrund av dessa omständigheter och i enlighet med österrikisk lag fann domstolen i första instans att Austrian Airlines inte hade åsidosatt sin förpliktelse att garantera säkerheten. Ett lufttrafikföretag behöver endast vidta de åtgärder som rimligen kan förväntas av det. I detta avseende var det tillräckligt att använda en flygplanstrappa med halksäker yta för att säkerställa att passagerarna kunde stiga av flygplanet utan risk. I vilket fall som helst borde alla passagerare se sig för när de går. JR, som just hade bevittnat att hennes make var nära att falla, vidtog inga försiktighetsåtgärder för att förhindra att hon själv föll. Det hade rimligen kunnat krävas av henne att hon stannade upp och sedan använde ledstången när hon fortsatte nerför trappan. Hon hade även kunnat be sin make om hjälp. Hennes underlåtenhet att gripa tag i ledstången, trots att en fara redan hade identifierats, medförde att det först och främst var hennes eget fel att hon föll.

16. JR överklagade denna dom till Landesgericht Korneuburg (Regiondomstolen i Korneuburg). Nämnda domstol har konstaterat att Austrian Airlines skadeståndsansvar inte ska bedömas utifrån österrikisk lag, utan utifrån de villkor som anges i Montrealkonventionen. Den hyser i detta avseende tvivel om huruvida ett fall såsom det JR upplevde kan betraktas som en skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17.1 i nämnda konvention, såsom detta begrepp definierats i domen i målet Niki Luftfahrt.⁶ Nämnda domstol vill i alla händelser ha klarhet i om passagerarens vårdslöshet – det faktum att hon inte höll sig i ledstången – befriar transportören från skadeståndsansvar i enlighet artikel 20 i Montrealkonventionen.

17. Mot denna bakgrund har Landesgericht Korneuburg (Regiondomstolen i Korneuburg) beslutat att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:

1. Ska artikel 17.1 i [Montrealkonventionen] tolkas så, att begreppet skadebringande händelse, i den mening som avses i denna bestämmelse, omfatta en situation i vilken en passagerare vid avstigning från ett luftfartyg faller på den nedersta tredjedelen av den mobila flygplanstrappan – utan att det går att fastställa orsaken till fallet – och tillfogas en kroppsskada, vilken inte

⁶ Dom av den 19 december 2019 (C-532/18, EU:C:2019:1127) (nedan kallad domen i målet Niki Luftfahrt).

vållades av ett föremål som används för att tillhandahålla en passagerare en tjänst, i den mening som avses i [domen i målet Niki Luftfahrt], och trappan var inte i bristfälligt skick och i synnerhet inte heller hal?

2. Ska artikel 20 i [Montrealkonventionen] tolkas så, att lufttrafikföretaget helt ska befrias från skadeståndsansvar om omständigheterna är sådana som de som beskrivs i [fråga] 1 och när passageraren inte höll sig i ledstängen då fallet inträffade?”

18. Begäran om förhandsavgörande, av den 15 september 2020, inkom till EU-domstolen den 10 november 2020. Skriftliga yttranden har ingetts av JR, Austrian Airlines, den tyska regeringen och Europeiska kommissionen. Ingen muntlig förhandling har hållits i förevarande mål.

IV. Bedömning

19. Montrealkonventionen är ett fördrag som fastställer enhetliga regler för internationella lufttransporter. Däri definieras i synnerhet lufttrafikföretagens skyldigheter gentemot passagerare med vilka de har ingått ett transportavtal. Eftersom Montrealkonventionen ingicks av, bland annat, Europeiska unionen,⁷ har den utgjort en integrerad del av Europeiska unionens rättsordning från och med den dag då den trädde i kraft för unionens del, nämligen den 28 juni 2004. Från den dagen har EU-domstolen följaktligen varit behörig att meddela förhandsavgöranden rörande tolkningen därav.⁸

20. Såsom den hänskjutande domstolen med rätta har påpekat,⁹ är Montrealkonventionen tillämplig i det nationella målet. JR har nämligen ingått ett transportavtal med Austrian Airlines och detta avtal avser en ”internationell transport” som utförs med luftfartyg i den mening som avses i artikel 1 i Montrealkonventionen, eftersom avgångs- och destinationsorten för denna lufttransport ligger inom två fördragsslutande staters territorier, nämligen Republiken Grekland respektive Republiken Österrike.¹⁰

21. Kapitel III i Montrealkonventionen innehåller olika bestämmelser om lufttrafikföretags skadeståndsansvar. Särskilt i artikel 17.1 behandlas deras ansvar för ”dödsfall eller kroppsskada” som tillfogats passagerare. I förevarande mål är det ostridigt att den fraktur och det hematom som JR ådrog sig¹¹ i egenskap av passagerare, och för vilka hon begär ersättning från Austrian Airlines, utgör sådana ”kroppsskador”.

22. JR:s anspråk faller således väl inom ramen för artikel 17.1 i Montrealkonventionen. Dessutom är det i sådana fall uteslutande den bestämmelsen som är tillämplig. Enligt artikel 29 i konventionen får en talan om skadestånd, oavsett hur den grundats – med stöd av nationell skadeståndsrätt, avtalsrättsligt ansvar eller på annan grund – föras endast på de villkor och inom de gränser som fastställs i konventionen, annars ska talan ogillas. Med andra ord: ”[O]m konventionen inte erbjuder någon möjlighet till gottgörelse för skadan, finns det ingen sådan

⁷ Se fotnot 2.

⁸ Se, särskilt, domen i målet Niki Luftfahrt (punkt 30 och där angiven rättspraxis).

⁹ Se punkt 16.

¹⁰ Se punkt 10. Eftersom Austrian Airlines förefaller vara ett ”EG-lufttrafikföretag” i den mening som avses i artikel 2.1 b i förordning nr 2027/97 (det vill säga ”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)]”), är det den förstnämnda förordningen som också är tillämplig. När det gäller ett ”EG-lufttrafikföretags” skadeståndsansvar för passagerare hänvisar emellertid artikel 3.1 i denna förordning till de relevanta bestämmelserna i Montrealkonventionen.

¹¹ Se punkt 11.

möjlighet alls”.¹² Även om JR:s anspråk grundar sig på det österrikiska systemet för civilrättsligt ansvar, beror hennes möjligheter att vinna bifall för sin talan i slutänden inte på innehållet i dessa bestämmelser, utan på en korrekt tolkning av konventionen.¹³

23. I detta avseende föreskrivs i artikel 17.1 i Montrealkonventionen att transportören ansvarar för dödsfall eller kroppsskada som tillfogats passagerare ”under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen”.

24. När dessa villkor är uppfyllda är transportörens möjligheter att bestrida ansvar rätt begränsade och varierar beroende på hur stort skadestånd som ska tillerkännas klaganden. Om värdet av anspråket inte överstiger 100 000 särskilda dragningsrätter (SDR)¹⁴ anges i artikel 21.1 i Montrealkonventionen att lufttrafikföretaget ”varken [kan] undgå eller begränsa sitt skadeståndsansvar”. För krav som överstiger detta tröskelvärde är transportörens skadeståndsansvar enligt artikel 21.2 i konventionen begränsat¹⁵ om transportören i huvudsak visar att skadan inte berodde på transportörens culpa/vårdslöshet. Det är ostridigt att JR:s anspråk inte överstiger 100 000 SDR, så Austrian Airlines skulle i vart fall inte kunna åberopa denna särskilda grund för bestridande.

25. Trots vad den till synes oförbehållsamma ordalydelsen i artikel 21.1 i Montrealkonventionen antyder, finns det dock en annan möjlig invändning som transportören kan framställa i denna situation. Transportören kan faktiskt undgå eller begränsa sitt skadeståndsansvar, dock endast genom att visa att klaganden varit *medvällande* i enlighet med artikel 20 i konventionen. Denna bestämmelse är nämligen tillämplig på alla fall av skada som avses i fördraget, inklusive ”kroppsskada” som tillfogats en passagerare, även när anspråkets värde inte överstiger 100 000 SDR.¹⁶

26. I detta sammanhang avser de tolkningsfrågor som hänskjutits till EU-domstolen såväl förutsättningarna för att framställa anspråket (artikel 17.1) som för att bestrida det (artikel 20). *Den första frågan* gäller den korrekta tolkningen av begreppet skadebringande händelse i den mening som avses i den förstnämnda bestämmelsen. *Den andra frågan* avser frågan om medvällande som berörs i den sistnämnda bestämmelsen. Artikel 17.1 har redan tolkats av

¹² House of Lords (Överhuset, Förenade kungariket), 8 december 2005, Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation, Re, [2005] UKHL 72 (nedan kallad överläggning i överhusets överklagandekommitté inför domen i Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation, Re), utlåtande av Lord Scott, § 3.

¹³ En omständighet som parterna i det nationella målet inledningsvis, och domstolen i första instans själv, förefaller ha förbisett (se punkterna 12–15).

¹⁴ SDR är en internationell reserv som definieras och förvaltas av Internationella valutafonden (IMF), vars värde vilar på en korg av nationella valutor och fluktuerar dagligen (se <https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR>).

¹⁵ Om ett anspråk överstiger 100 000 SDR och transportören visar att skadan inte vållats av denne, är transportören ändå skadeståndsskyldig för skador upp till detta belopp.

¹⁶ Detta framgår tydligt av den sista meningen i artikel 20, där det anges att den gäller ”alla bestämmelser om skadeståndsansvar i denna konvention, även artikel 21.1”. Det föreligger ändå en viss oklarhet på den punkten när det gäller ”EG-lufttrafikföretag”. I ”informationsmeddelandet” i bilagan till förordning nr 2027/97 anges nämligen att ”[f]ör skador upp till 100 000 SDR ... *kan flygbolaget inte bestrida ersättningskrav*” (min kursivering). Enligt min mening rör det sig emellertid här helt enkelt om en mindre lyckad formulering. För *den första* vill jag upprepa att det i artikel 3.1 i förordning nr 2027/97, vad avser ett ”EG-lufttrafikföretags” skadeståndsansvar för passagerare, hänvisas till bestämmelserna i Montrealkonventionen (se fotnot 10 ovan). Förutsättningarna för skadeståndsansvar (inbegripet de möjligheter att bestrida ansvar som står till transportörernas förfogande) är, i regel, de förutsättningar som anges i nämnda konvention. För *den andra* är det uppenbart att unionslagstiftaren, när den ändrade förordning nr 2027/97 genom att anta förordning nr 889/2002, avsåg att begränsa möjligheten för ”EG-lufttrafikföretag” att åberopa artikel 21.2 i Montrealkonventionen (se bilagan till förordning nr 2027/97, jämförd med skäl 11 i förordning nr 889/2002). Det finns dock inget som tyder på att den också ville förbjuda dem att till sitt försvar åberopa artikel 20 i den konventionen. Tvärtom varken ströks eller ändrades skäl 9 i förordning nr 2027/97 genom förordning nr 889/2002, vilket innebär att det där fortfarande i allmänna ordalag anges att ”[g]lemenskapen lufttrafikföretag kan befrias från sitt skadeståndsansvar om den berörda passageraren är medvällande”.

EU-domstolen, särskilt i domen i målet Niki Luftfahrt. Det har inte artikel 20. På det hela taget kan ett slutgiltigt svar på de ställda frågorna inte utläsas av befintlig rättspraxis, även om vissa allmänna lärdomar kan dras.

27. För *det första* ska begreppen i Montrealkonventionen, såsom skadebringande händelse och vårdslöshet, ges en *enhetlig* och *självständig* tolkning i enlighet med de tolkningsregler i den allmänna folkrätten som är bindande för unionen.¹⁷

28. För *det andra* ska dessa begrepp tolkas i enlighet med allmänna folkrättsliga regler, såsom de har kodifierats genom Wienkonventionen om traktaträtten av den 23 maj 1969.¹⁸ De relevanta bestämmelserna i Montrealkonventionen ska därför tolkas ärligt i överensstämmelse med den gängse meningen av konventionens uttryck sedda i sitt sammanhang och mot bakgrunden av konventionens ändamål och syfte,¹⁹ vilket inbegriper ”att skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter” och samtidigt göra en ”rättvis sammanvägning” av konsumenternas och lufttrafikföretagens respektive intressen.²⁰

29. För *det tredje* vill jag tillägga att eftersom EU-domstolen endast är en av de domstolar som har behörighet att tolka Montrealkonventionen, och eftersom en enhetlig tillämpning av denna konvention i alla fördragsslutande stater är ett eftersträvt ideal, är det lämpligt att EU-domstolen, när den uttalar sig om begrepp som skadebringande händelse och vårdslöshet, beaktar, och hämtar inspiration från, de avgöranden som meddelats av domstolarna i dessa fördragsslutande stater.²¹

30. Jag kommer i de följande avsnitten att diskutera de hänskjutna frågorna mot bakgrund av dessa allmänna överväganden. Innan dess ska jag dock göra en sista anmärkning rörande de faktiska omständigheterna i förevarande mål. Av begäran om förhandsavgörande framgår, att även om parterna i det nationella målet är ense om vissa av dessa omständigheter, så är de oense om andra omständigheter, nämligen huruvida den ifrågavarande flygplanstrappan var våt, kladdig eller oljig och därmed hal, och huruvida detta var orsaken till att JR föll. De är också oense om huruvida det var vårdslöst av JR att inte hålla sig i ledstängen.²² De nationella domstolarna har emellertid redan fastställt och bedömt alla dessa omständigheter. De har funnit att trappan inte var hal eller bristfällig på något sätt och att det därför var omöjligt att fastställa varför JR föll och om hon faktiskt var vårdslös.²³ EU-domstolen har att ta ställning till den begärda tolkningen på grundval av dessa konstateranden.²⁴ Jag kommer att göra detsamma i detta förslag till avgörande.

¹⁷ Se, särskilt, domen i målet Niki Luftfahrt (punkt 32 och där angiven rättspraxis).

¹⁸ Förenta nationernas fördragsserie, vol. 1155, s. 331 (nedan kallad Wienkonventionen).

¹⁹ Se artikel 31 i Wienkonventionen och domen i målet Niki Luftfahrt (punkt 31).

²⁰ Se det tredje och det femte stycket i ingressen till Montrealkonventionen och domen i målet Niki Luftfahrt (punkt 36 och där angiven rättspraxis).

²¹ Se, analogivis, dom av den 6 oktober 2020, kommissionen/Ungern (Högre utbildning) (C-66/18, EU:C:2020:792, punkt 92). Konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929, vilken föregick Montrealkonventionen, innehöll dessutom bestämmelser (artiklarna 17 och 21) som, trots vissa skillnader (se fotnot 77 nedan), motsvarade artikel 17.1 och artikel 20 i Montrealkonventionen. Begreppen skadebringande händelse och vårdslöshet i den mening som avses i de sistnämnda bestämmelserna kan således tolkas mot bakgrund av nationella avgöranden som avser de förstnämnda bestämmelserna och vice versa (se förslag till avgörande av generaladvokat H. Saugmandsgaard Øe i målet Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:788, punkterna 26, 27 och 43)). Jag kommer därför att utan åtskillnad hänvisa till avgöranden som rör den ena eller den andra av dessa båda konventioner.

²² Jämför punkterna 12 och 13.

²³ Se punkt 14.

²⁴ Inom ramen för förfaranden för förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF ankommer det nämligen helt på de nationella domstolarna att fastställa de faktiska omständigheterna i de mål som de har att avgöra (se, exempelvis, dom av den 7 augusti 2018, Prenninger m.fl. (C-329/17, EU:C:2018:640, punkt 27 och där angiven rättspraxis)).

A. Angående fall och ”skadebringande händelser” i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen (den första frågan)

31. Två kumulativa krav följer av ordalydelsen i artikel 17.1 i Montrealkonventionen. För att lufttrafikföretaget ska vara ansvarigt måste den ”kroppsskada” som tillfogats passageraren i) ha orsakats av en ”skadebringande händelse” ii) som inträffat ”ombord på luftfartyget” eller ”vid ombordstigningen eller avstigningen”.

32. Det andra kravet är inte aktuellt här. Den hänskjutande domstolen utgår från att det är uppfyllt och har därför inte ställt någon fråga om den saken. Austrian Airlines har dock bestritt denna punkt inför EU-domstolen. Lufttrafikföretaget har i huvudsak gjort gällande att begreppen ombordstigning och avstigning i den mening som avses i artikel 17.1 i konventionen bör begränsas till att avse när tröskeln till luftfartyget passeras vid ombordstigning eller avstigning, det vill säga när passageraren stiger in i eller ut ur luftfartyget från eller till flygplanstrappan eller bryggan. När JR föll i den nedersta tredjedelen av trappan var hon alltså inte längre ”avstigande”. För att ge den nationella domstolen ett användbart svar ska jag kortfattat beröra detta argument.

33. Montrealkonventionen innehåller inte någon definition av begreppen ombordstigning och avstigning i artikel 17.1. Med detta sagt ser jag, med hänsyn till de tolkningsregler som återges i punkt 28 ovan, ingen anledning till att de ska tolkas på det snäva sätt som Austrian Airlines föreslår. För *det första* avser begreppet ombordstigning, i vid bemärkelse, att passagerare (eller gods och så vidare) förs ombord på ett flygplan (eller ett fartyg och så vidare) före en resa, medan avstigning innebär det motsatta. För *det andra* visar ordet ”vid” som används i artikel 17.1²⁵, att konventionens författare hade för avsikt att med dessa begrepp täcka in ett brett spektrum av situationer, som uppenbarligen inte är begränsade till handlingen att stiga in i eller ut ur luftfartyget – eller ens att gå upp eller ned för flygplanstrappan för den delen. För *det tredje* kan det, vad avser denna sista punkt, hävdas att ”ombordstigning” och ”avstigning” vid nutida flygresor är komplicerade procedurer som ofta innefattar många gater, korridorer, skyttelbussar och trappor innan passageraren når sin sittplats eller, omvänt, äntligen kan sätta sin fot i ett visst land. För *det fjärde* är en vid tolkning även påkallad med hänsyn till Montrealkonventionens ändamål och syften. Om Austrian Airlines åsikt skulle vara korrekt, skulle den ändamålsenliga verkan av artikel 17.1 däremot begränsas rätt drastiskt. Följaktligen har nationella domstolar uppfattat dessa begrepp som tillräckligt vida för att, i passagerarnas intresse, inbegripa händelser som äger rum på startplattan, i skyttelbussar som transporterar dem till flygplan eller flygplatsterminaler, eller till och med inom ”sterila” områden i dessa terminaler, så länge passagerarna – i lufttrafikföretagens intresse – står under kontroll av transportörens personal när dessa händelser inträffar.²⁶ Sammanfattningsvis är det uppenbart att begreppet avstigning, i den mening som avses i artikel 17.1, bland annat inbegriper att gå ned för flygplanstrappan efter landning.

²⁵ Det finns inte någon motsvarighet till dessa uttryck i den tyska versionen av Montrealkonventionen (’beim Ein- oder Aussteigen ereignet hat’). Även om detta olyckligt är det enligt min mening inte relevant. Det är nämligen bara de sex språkversioner på vilka konventionen upprättats (engelska, arabiska, kinesiska, spanska, franska och ryska) som äger ”giltighet” och som ska tas i beaktande (se förslag till avgörande av generaladvokat Saugmandsgaard Øe i Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:788, punkt 36). De ’giltiga’ språkversionerna förefaller vara konsekvent i detta hänseende. Se, bland annat, den spanska språkversionen (’cualquiera de la operaciones’) och den franska (’toutes opérations’) språkversionen.

²⁶ Se, för närmare detaljer, Naveau, J., Godfroid, M., Frühling, P., *Précis de droit aérien*, andra upplagan, Bruylant, Bruxelles, 2006, s. 333; Schmid, R., ”Article 17”, i Giemulla E., Schmid, R., Muller-Rostin, W., m.fl. i *Montreal Convention*, Kluwer, Nederländerna, 2006, §§ 50–86, och Chapman, M., Prager, S., Harding, J., *Saggerson on Travel Law and Litigation*, femte upplagan, Wildy, Simmonds & Hill Publishing, London, 2013, s. 499–502.

34. Den besvärliga frågan gäller det första kravet. Den hänskjutande domstolen har ställt sin första fråga i huvudsak för att få klarhet i huruvida begreppet skadebringande händelse, i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen, ska tolkas så, att det omfattar en situation i vilken en passagerare vid avstigningen faller i flygplanstrappan, även om det inte går att fastställa orsaken till att vederbörande föll och fallet, i synnerhet, inte orsakades av "ett föremål som används för att tillhandahålla en passagerare en tjänst" eller att trappan var i bristfälligt skick eller hal.

35. Jag påminner om att Montrealkonventionen inte definierar begreppet skadebringande händelse som står i artikel 17.1. Nationella domstolar använder i detta avseende en definition som fastställdes för mer än 30 år sedan med avseende på artikel 17 i Warszawakonventionen. I sin banbrytande dom i målet *Air France mot Saks*²⁷ tolkade Högsta domstolen i USA detta begrepp som "en oväntad eller ovanlig händelse som beror på omständigheter som ligger utanför passagerarens kontroll". I domen i målet *Niki Luftfahrt* gav EU-domstolen sin egen definition. Den slog fast att begreppet skadebringande händelse normalt sett ska förstås som är en "oavsiktlig och oväntad händelse".²⁸ Den enda väsentliga skillnaden mellan dessa två definitioner ligger i kriteriet "yttre omständigheter", som inbegreps i den första, men verkar saknas i den andra, en punkt som jag återkommer till nedan.²⁹

36. Det framgår även av flertalet nationella avgöranden och av domen i målet *Niki Luftfahrt* att då transportören enligt artikel 17.1 ansvarar för kroppsskada som tillfogats en passagerare "under förutsättning" att den "skadebringande händelsen" inträffat ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen ska inget ytterligare villkor för skadeståndsansvar "tvingas" in i detta begrepp, eftersom den enkla logiken i denna bestämmelse då skulle förvrängas.

37. Såsom EU-domstolen *för det första* uttryckligen angav i den domen, uppställs det för lufttrafikföretagets ansvar enligt artikel 17.1 i Montrealkonventionen inte som villkor att passagerarens skada beror på att en risk som är nära förbunden med luftfart har förverkligats. Även om vissa nationella domstolar har intagit motsatt ståndpunkt, påpekade EU-domstolen med rätta att en sådan tolkning inte är förenlig med vare sig den vanliga betydelsen av begreppet skadebringande händelse eller de syften som eftersträvas genom konventionen.³⁰ Austrian Airlines argument att det – onekligen – är en risk i vardagen att falla nerför trappor, är således irrelevant för svaret på den fråga som ställts av den hänskjutande domstolen.

38. *För det andra* är det enligt min mening också irrelevant om passagerarens kroppsskada vållades av "ett föremål som används för att tillhandahålla en passagerare en tjänst", såsom den hänskjutande domstolen nämnde i sin första fråga, även om det till denna domstols försvar föreligger en viss oklarhet på denna punkt. EU-domstolen konstaterade trots allt i sin dom i målet *Niki Luftfahrt* att begreppet skadebringande händelse, i den mening som avses i artikel 17.1, "omfattar alla situationer som uppstår på ett luftfartyg där ett föremål som används för att tillhandahålla en passagerare en tjänst har vållat en passagerare kroppsskada".³¹

²⁷ U.S. Supreme Court (Högsta domstolen i USA), 4 mars 1985, 470 U.S. 392 (1985) (nedan kallad domen i målet *Air France mot Saks*).

²⁸ Domen i målet *Niki Luftfahrt* (punkt 35).

²⁹ Se punkterna 52 och 53 nedan.

³⁰ Se domen i målet *Niki Luftfahrt* (punkt 41).

³¹ Domen i målet *Niki Luftfahrt* (punkt 43 och domslutet).

39. Jag tvivlar dock starkt på att EU-domstolen med detta uttalande avsåg att begränsa detta begrepp genom ett nytt villkor, främmande för ordalydelsen i artikel 17.1, efter att just ha avfärdat ett annat villkor i samma dom.³² Enligt min mening var detta uttalande snarare avsett som en abstrakt beskrivning av de omständigheter som förelåg i det målet – där flygbolagets personal serverade hett kaffe i en pappersmugg, som gled av ett fällbord och orsakade brännskador på en passagerare. Många händelser som inträffar ombord på flygplan eller vid ombordstigning eller avstigning kan, såsom anges i punkt 35 ovan, uppfylla definitionen av en ”skadebringande händelse”, även om de inte rör ”föremål som används för att tillhandahålla en passagerare en tjänst”, och vice versa. Det saknar därför betydelse huruvida JR:s fall i förevarande mål vållades av ett sådant ”föremål”.³³

40. För det tredje kan transportörens ansvar enligt artikel 17.1 i Montrealkonventionen, i motsats till vad Austrian Airlines tycks hävda, inte vara beroende av culpa/vårdslöshet från dennes sida. Emedan detta kan vara en förutsättning för ansvar enligt nationell skadestånds- och avtalsrätt, så innehåller ordalydelsen i denna bestämmelse inte någon hänvisning till ett sådant villkor. Vad som betyder något är återigen huruvida en skadebringande händelse inträffat under vissa omständigheter, och detta begrepp är objektivt. Det faktum att Austrian Airlines i förevarande mål hade vidtagit rimliga försiktighetsåtgärder för att förhindra JR:s kroppsskada³⁴ är därför irrelevant när det gäller att avgöra om denna skada orsakades av en sådan händelse.³⁵

41. En helhetsbedömning av den ansvarsordning som fastställts i Montrealkonventionen vad avser ”kroppsskada” som tillfogats en passagerare bekräftar denna tolkning. Jag påminner om att culpa/vårdslöshet från transportörens sida, eller snarare frånvaron av culpa/vårdslöshet, kan spela en roll då det kommer till att *bestrida ansvar* på grundval av artikel 21.2 i denna konvention. Transportören kan ibland begränsa sitt ansvar genom att visa att *även om en ”skadebringande händelse” har inträffat*, så är han inte skyldig till skadan.³⁶ Culpa/vårdslöshet kan således omöjligt vara en komponent i detta koncept.

42. *Kort sagt* är den ”egentliga fråga” som ska besvaras en snäv fråga. Den kan sammanfattas på följande sätt: Orsakades passagerarens kroppsskada av en händelse som uppfyller den objektiva definitionen av en ”skadebringande händelse”, såsom anges i punkt 35 ovan?

43. Enligt JR, den tyska regeringen och kommissionen ska denna fråga besvaras jakande i förevarande mål. De har, med stöd av EU-domstolens definition, gjort gällande att ett fall som det som JR råkade ut för är en uppenbart ”skadebringande” och ”oavsiktlig” händelse. Även om det alltid finns en risk för att falla i en flygplanstrappa, och människor faller faktiskt ibland, anses det ändå vara ”oväntat” när det sker.³⁷

³² Se punkt 37.

³³ En motsatt tolkning skulle leda till en omotiverad skillnad i bedömningen av likartade situationer. Om en passagerare oavsiktligt skadar en annan passagerare genom att spilla ut en het dryck, bör det inte vara avgörande för huruvida en sådan händelse ska karaktäriseras som en skadebringande händelse om det rör sig om en engångsmugg som tillhandahålls av lufttrafikföretaget eller en återanvändbar mugg som passageraren själv tagit med sig.

³⁴ Se punkt 15.

³⁵ Se domen i målet Air France mot Saks: ”Kravet på att det ska vara fråga om en skadebringande händelse ... medför att det är karaktären på den händelse som *orsakade* skadan som ska undersökas snarare än de försiktighetsåtgärder som flygbolaget vidtagit för att undvika skadan”.

³⁶ Se punkt 24.

³⁷ Detta gäller även om JR i förevarande mål blev förvarnad på grund av att hennes make var nära att falla. Huruvida hon borde ha varit mer försiktig efter att ha bevitnat detta olyckstillbud bör endast beaktas vid prövningen av medvållande i enlighet med artikel 20 i Montrealkonventionen.

44. Enligt Austrian Airlines ska däremot frågan besvaras nekande. Lufttrafikföretaget har i huvudsak gjort gällande att det i förevarande mål inte inträffade någon ”skadebringande händelse”, eftersom ingenting ”ovanligt”, ”oväntat” eller förutsett orsakade klagandens fall. Passagerare går rutinmässigt ned för flygplanstrappor efter sin flygres. Vad gäller omständigheterna i det nationella målet fanns det heller ingenting som var utöver det vanliga, såsom en oväntad nivåskillnad mellan luftfartygets golv och trappan, eller någon defekt eller substans som skulle ha gjort den hal. Den hänskjutande domstolen förefaller instämma i detta.

45. Dessa motsatta åsikter återspeglar de olika synsätt som nationella domstolar har intagit under liknande omständigheter.

46. Vissa nationella domar följer nämligen den logik som JR, den tyska regeringen och kommissionen har fört fram. Enligt dessa domar ska en passagerares fall *i allmänhet betraktas som en ”skadebringande händelse”* i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen.³⁸

47. Andra nationella domar – som såvitt jag vet utgör en överväldigande majoritet – följer den logik som föreslagits av Austrian Airlines. Enligt dessa domar ska det inte anses vara fråga om en ”skadebringande händelse” varje gång en passagerare faller och skadar sig. Den avgörande frågan är varför vederbörande gjorde det. En ”skadebringande händelse” tycks inträffa när fallet utlöses av någon oväntad eller ovanlig omständighet som ligger utanför passagerarens kontroll. Exempelvis ansågs ”skadebringande händelser” ha inträffat när passagerare halkade och föll i flygplanstrappan till följd av att det fanns snö, is eller vatten på trappstegen,³⁹ att trappan plötsligt rörde sig⁴⁰ eller att det fanns en oväntad höjdskillnad mellan flygplanets golv och bryggan.⁴¹ Passagerare som föll ombord på ett flygplan för att de halkade på en tvåfläck på toalettgolvet⁴² eller för att en medpassagerare plötsligt trampade dem på foten⁴³ ansågs också ha råkat ut för ”skadebringande händelser”. Däremot ogillades talan när en passagerare föll utan fastställbar orsak⁴⁴ och när fallet enbart berodde på vederbörandes eget förefintliga hälsotillstånd⁴⁵.

48. Jag anser av flera skäl att den logik som ligger till grund för detta andra synsätt är den korrekta.

49. Även om ordet ”olycka” (eller skadebringande händelse) i vanligt språkbruk ofta blandas samman med ordet ”skada”, förhåller det sig *för det första* inte på samma sätt i Montrealkonventionen. I artikel 17.1 görs åtskillnad mellan den ”kroppsskada” som tillfogats

³⁸ Se till exempel Cour d’appel de Nouméa (Appellationsdomstolen i Nouméa, Frankrike), 21 januari 2014, 13/00203.

³⁹ Se United States Court of Appeals, Ninth Circuit (Appellationsdomstolen i USA, nionde domkretsen), 19 april 1993, Gezzi mot British Airways plc, 991 F.2d 603 (9th Cir. 1993), och High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court) (Överdomstolen (England och Wales), avdelningen Queen’s Bench (förvaltningsdomstol)) (Förenade kungariket), 31 juli 2019, Carmelo Labbadia mot Alitalia (Società Aerea Italiana SpA), [2019] EWHC 2103 (Admin).

⁴⁰ Se Court of Appeal, New South Wales (Appellationsdomstolen i New South Wales) (Australien), 20 augusti 2009, Air Link Pty Ltd mot Paterson, [2009] NSWCA.

⁴¹ Se Wandsworth County Court (Distriktsdomstolen i Wandsworth) (Förenade kungariket), 20 oktober 2007, Singhal mot British Airways plc, [2007] 10 WLUK 552.

⁴² Se United States District Court, C.D. California (Distriktsdomstolen i C.D. California, USA), 20 mars 2006, Sharma mot Virgin Atlantic Airways, 31 Avi 17, 539 (CD Cal, 2006).

⁴³ Se United States District Court, N.D. California (Distriktsdomstolen i N.D. California, USA), 26 augusti 2003, Kwon mot Singapore Airlines, 356 F.Supp.2d 1041 (N.D. Cal. 2003).

⁴⁴ Se, särskilt, United States District Court, S.D. Florida, Miami Division (Distriktsdomstolen i S.D. Florida, Miami-avdelningen, USA), 4 september 2008, Ugaz mot American Airlines, Inc., 576 F.Supp.2d 1354; Court of Appeal (England & Wales) (Civil division) (Appellationsdomstolen (England och Wales) (avdelningen för civilrättsliga mål)) (Förenade kungariket), 18 december 2008, Beverley Anne Barclay mot British Airways plc, [2008] EWCA Civ 1419 (nedan kallad domen i målet Beverley Anne Barclay mot British Airways plc), och Cour de cassation (Kassationsdomstolen, Frankrike), 15 januari 2014, 11–27.962.

⁴⁵ Se Court of Appeal (England & Wales) (Civil division) (Appellationsdomstolen (England och Wales) (avdelningen för civilrättsliga mål)) (Förenade kungariket), 16 april 1997, Chaudhari mot British Airways plc, [1997] 4 WLUK 221.

passageraren och den skadebringande händelse som orsakade den. Man måste alltså skilja på *orsak* och *verkan*. Jag är benägen att anse att ett fall inte är *orsaken*, utan *verkan* av något annat, nämligen en persons reaktion på en utlösande faktor.

50. Den som frågar sig om en skadebringande händelse har inträffat kan därför inte betrakta själva fallet isolerat utan måste överväga vad som utlöste det. Jag påminner om att klaganden enligt artikel 17.1 faktiskt måste visa att det var en skadebringande händelse som orsakade hans eller hennes kroppsskada. ”Jag föll” är en alltför dålig förklaring i detta avseende.

51. När det för *det andra* gäller denna sistnämnda punkt, kan det finnas många orsaker till att en person oavsiktligt faller och skadar sig. Det kan handla om ”inre” orsaker, förknippade med den ifrågavarande personen – såsom att vederbörande svimmar på grund av sitt hälsotillstånd – eller ”yttre” orsaker som ligger utanför vederbörandes kontroll – såsom att han eller hon oväntat möts av ett halt underlag.

52. I detta avseende anser jag det vara självklart att en passagerare som faller ombord på luftfartyget, eller vid ombordstigningen eller avstigningen, av ”inre” orsaker som helt kan hänföras till honom eller henne, inte kan rikta anspråk mot lufttrafikföretaget enligt artikel 17.1 i Montrealkonventionen.⁴⁶ Även om exempelvis en stroke förvisso är en ”oavsiktlig och oväntad händelse”, för att använda EU-domstolens formulering, kan den inte rimligen betraktas som en skadebringande händelse i den mening som avses i denna bestämmelse. Samma resonemang gäller för en passagerare som svimmar på grund av sitt förefintliga hälsotillstånd, faller till golvet och skadar sig på grund av detta.

53. Det finns, såsom jag erinrade om i punkt 35 ovan, faktiskt en anledning till att nationella domstolar konsekvent har läst in kriteriet ”yttre omständigheter” i begreppet skadebringande händelse. Även om detta begrepp vilar på den gängse betydelsen av uttrycket, är det ändå ett självständigt begrepp som används i ett fördrag för att uppnå ett visst syfte, inbegripet, vill jag erinra om, ”att skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter” och samtidigt uppnå en ”rättvis sammanvägning av alla intressen”.⁴⁷ Det bör följaktligen tolkas mot bakgrund av detta syfte. I detta avseende har nationella domstolar med rätta ansett att Montrealkonventionens författare inte hade för avsikt att hålla lufttrafikföretagen ansvariga för förefintliga hälsoproblem bland deras passagerare som råkar manifesteras sig ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen.⁴⁸ Med hänsyn till detta tvivlar jag starkt på att det var EU-domstolens avsikt att avfärda kriteriet ”yttre omständigheter”, även om det till synes saknas i EU-domstolens definition i domen i målet Niki Luftfahrt.⁴⁹

⁴⁶ Se överläggning i överhusets överklagandekommitté inför domen i Deep vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation, Re, utlåtande av Lord Mance, § 56.

⁴⁷ Se punkt 28.

⁴⁸ Se Naveau, J., Godfroid, M., Frühling, P., *Précis de droit aérien*, 2^e red., Bruylant, Bruxelles, 2006, p. 331.

⁴⁹ Kanske nämnde EU-domstolen inte detta i det målet för att den inte ansåg att det var nödvändigt att göra det. Eller kanske återfinns en annan förklaring till detta utelämnande i punkt 38 i domen i målet Niki Luftfahrt. Där noterade EU-domstolen att det, vid någon tidpunkt under förhandlingarna om Montrealkonventionen, beslutades att ta bort den sista meningen i det ursprungliga förslaget till artikel 17.1, enligt vilket lufttrafikföretaget inte skulle anses ansvarigt ”om passagerarens dödsfall eller kroppsskada [var] en följd av passagerarens hälsotillstånd”. I detta avseende framgår det av ett uttalande från den norska och den svenska delegationen att de ville stryka denna mening, eftersom ett sådant undantag, om det skulle bibehållas, skulle orsaka en obalans i sammanvägningen av alla intressen, till passagerarens nackdel (se DCW Doc nr 11, 4/5/99). Jag anser dock att ett uttalande från två delegationer knappast räcker för att rättfärdiga åsikten att författarna till denna konvention, genom att stryka denna mening, visade sin avsikt att hålla lufttrafikföretagen ansvariga för händelser som drabbar deras passagerare av ”inre” orsaker, och särskilt till följd av personliga hälsoproblem, om det inte föreligger någon yttre skadebringande händelse som orsakar eller förvärrar dem. Det finns ingenting i resten av dessa förarbeten som pekar på det.

54. En passagerare ska därför anses ha drabbats av en skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen endast om vederbörandes fall utlöses av någon ”yttre” omständighet. Eftersom varje kroppsskada är en produkt av en kedja med orsaker räcker det emellertid att någon länk i kedjan utgör en sådan omständighet.⁵⁰

55. För det tredje erinrar jag om att en händelse, för att betraktas som en skadebringande händelse, måste vara ”oväntad” eller ”ovanlig” (eller, för att använda den synonym som EU-domstolen använder, ”oförutsedd”). I detta avseende är det fast etablerat i nationell rättspraxis att det inte föreligger någon skadebringande händelse när en kroppsskada orsakas av passagerarens egen särskilda, personliga eller udda reaktion på den vanliga, normala och förväntade driften av luftfartyget eller de faciliteter som tillhandahålls för ombordstigning och avstigning.⁵¹ Som jag ser det godtog EU-domstolen detta synsätt i domen i målet *Altenrhein Luftfahrt*.⁵² EU-domstolen slog fast att en passagerare som tillfogades en allvarlig ryggskada till följd av en så kallad ”hård landning” inte drabbades av en skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen, eftersom landningen omfattades av luftfartygets normala drift och därför inte kunde anses vara ”oväntad”.⁵³

56. För att det ska uppstå ett ansvar för transportören måste en passagerares fall följaktligen bero på något annat än vederbörandes egen reaktion på den normala driften av luftfartyget eller de ovannämnda faciliteterna. Om en passagerare faller på grund av att det normala trycket inne i flygplanskabinen gör honom eller henne yr, kan jag faktiskt inte inse varför detta skulle behandlas annorlunda än ryggskadan i domen i målet *Altenrhein Luftfahrt*. Den omständigheten att passageraren i det första scenariot föll ihop på golvet, medan passageraren i det andra scenariot förblev sittande, bör enligt min mening vara irrelevant.

57. Vad som är ”oförutsedd” eller tvärtom vanligt, normalt och förväntat beror naturligtvis på vems eller vilket perspektiv man antar. I detta avseende tenderar de nationella domstolarna att anta den skadelidandes perspektiv.⁵⁴ I domen i målet *Altenrhein Luftfahrt* vägrade emellertid EU-domstolen att göra det, eftersom det skulle kunna leda till ett ”paradoxalt resultat” när samma händelse skulle kvalificeras som ”oväntad” och därmed som en skadebringande händelse för vissa passagerare, men inte för andra. EU-domstolen antog inte transportörens perspektiv heller. I stället valde EU-domstolen ett mer objektiva perspektiv och slog fast att den ”hårda landning” som var aktuell i det målet var vanlig, normal och förväntad, eftersom den inte överskred de gränser som föreskrevs i de grundläggande kraven på driften av det berörda luftfartyget.⁵⁵

⁵⁰ Se, för ett liknande resonemang, domen i målet *Air France mot Saks*. Passagerarens hälsa kan också, tillsammans med den yttre omständighet som utlöste vederbörandes fall, ha bidragit till kroppsskadan, exempelvis genom att han eller hon hade särskilt dålig balans på grund av sitt hälsotillstånd. Händelsen bör trots detta betraktas som en skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17.1. En passagerare kan också ha medverkat till sitt fall genom att vara vårdslös – exempelvis genom att bära flip-flops. Detta är dock en fråga för artikel 20 (se min bedömning av den andra frågan).

⁵¹ Se domen i målet *Air France mot Saks*, och domen i målet *Beverley Anne Barclay mot British Airways plc*, § 36.

⁵² Dom av den 12 maj 2021 (C-70/20, EU:C:2021:379) (nedan kallad domen i målet *Altenrhein Luftfahrt*).

⁵³ Se, för ett liknande resonemang, *ibidem*, punkterna 37–40.

⁵⁴ Se överläggning i överhusets överklagandekommitté inför domen i *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*, (Re), utlåtande av Lord Scott, § 14.

⁵⁵ *Ibidem*, punkterna 35 och 37–40.

58. Jag håller med om att det krävs ett visst mått av objektivitet. Att anta den ena eller den andra berörda partens subjektiva perspektiv leder inte alltid till ett sammanvägt resultat.⁵⁶ Även om branschstandarder, inbegripet de grundläggande kraven på driften av luftfartyget eller de faciliteter som används för ombordstigning eller avstigning, ibland kan vara relevanta bör de dock inte vara en avgörande faktor. Om exempelvis en passagerare faller och skadar sig ombord på luftfartyget på grund av plötslig luftturbulens bör man enligt min mening dra slutsatsen att kroppsskadan orsakades av en "oväntad" händelse och därmed av en skadebringande händelse, oavsett om turbulensen överskred de gränser som föreskrivs i dessa grundläggande krav eller ej.

59. Jag anser snarare att frågan huruvida den händelse som orsakade kroppsskadan ska betecknas som "oväntad", "ovanlig" eller "oförutsedd" bör bedömas ur en objektiv åskådares perspektiv, nämligen en hypotetisk passagerare med en viss tidigare, och god/positiv, erfarenhet av flygresor.⁵⁷ Exempelvis skulle en sådan åskådare verkligen inte förvänta sig att finna främmande substanser eller föremål, såsom vatten, snö, olja, bananskal och så vidare, på kabingolvet eller på flygplanstrappan.

60. *Kort sagt* inträffar en skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen när en passagerares fall, åtminstone delvis, utlöses av någon "yttre" omständighet som ligger utanför dennes kontroll. Vidare måste denna omständighet vara "oväntad" eller "ovanlig" (eller annorlunda uttryckt "oförutsedd") ur en objektiv åskådares perspektiv. Detta gäller särskilt när fallet är förenat med förekomsten av någon substans eller något föremål som inte utgör en del av den normala driften av luftfartyget eller de faciliteter som tillhandahålls för ombordstigning och avstigning.

61. När en passagerare halkar och faller på en fettfläck på golvet i kabinen, på en flygplanstrappa som är förrädiskt täckt av snö, eller till följd av andra liknande omständigheter, orsakas den resulterande kroppsskadan därför, enligt min mening, som sådan av en skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen. När däremot en passagerare faller, såsom JR gjorde under de omständigheter som föreligger i det nationella målet, på en flygplanstrappa som inte är hal, bristfällig eller av någon annan anledning ovanligt farlig, och när det inte heller har kunnat fastställas att fallet utlöstes av någon annan "oväntad" eller "ovanlig" (eller "oförutsedd") omständighet, såsom ett oväntat mellanrum mellan luftfartyget och trappan och så vidare, är det inte fråga om någon sådan skadebringande händelse. Fallet är bara passagerarens egen särskilda, personliga eller udda – och oförklarliga – reaktion på den ifrågavarande trappans vanliga, normala och förväntade funktion.⁵⁸

62. Enligt min mening skulle varje annan tolkning strida mot ändamålet med Montrealkonventionen.⁵⁹ I synnerhet skulle denna bestämmelses räckvidd utvidgas på ett orimligt sätt till lufttrafikföretagens nackdel om begreppet skadebringande händelse i den

⁵⁶ Att anta den skadelidandes perspektiv skulle kunna vara till orimlig nackdel för lufttrafikföretagen, av det skäl som EU-domstolen gav i domen i målet *Altenrhein Luftfahrt* (punkt 35). Att anta lufttrafikföretagens perspektiv skulle å andra sidan vara till orimlig nackdel för passagerarna. Händelser såsom att en passagerare spiller en het dryck på en passagerare eller att en passagerare halkar på en fettfläck kan betraktas som "vanliga" eller "förväntade", eftersom lufttrafikbolag är vana vid att det förekommer nedskräpning och spill ombord på deras flygplan.

⁵⁷ Se, för ett liknande resonemang, *Supreme Court of Victoria (Court of Appeal)* (Högsta domstolen i Victoria (appellationsdomstol)) (Australien), 23 december 2003 *Qantas mot Povey*, [2003] VSCA 227, utlåtande av W. F. Ormiston JA, §§ 200–203.

⁵⁸ Se, för samma synsätt, Chapman, M., Prager, S., Harding, J., op. cit., s. 495–496. Se, för samma lösning på en nästan identisk situation, *Cour de cassation* (Kassationsdomstolen, Frankrike), 8 oktober 2014, 13–24.346.

⁵⁹ Se punkt 28.

mening som avses i artikel 17.1, såsom JR, den tyska regeringen och kommissionen har föreslagit, skulle förstås så, att det omfattar varje skadebringande och oavsiktligt fall av en passagerare oberoende av vad som var den utlösande orsaken det.⁶⁰

63. Det skulle faktiskt göra lufttrafikföretagen ansvariga för olyckshändelser som beror på allt från de berörda passagerarnas förefintliga hälsoproblem till ren klumpighet från deras sida. Det skulle vara att göra dem ansvariga för så gott som varje skada som inträffar ombord på deras luftfartyg eller vid ombordstigningen eller avstigningen, trots att Montrealkonventionens författare använde just begreppet skadebringande händelse i artikel 17.1 i stället för "händelse" för att begränsa den kategori av anspråk till följd av "kroppsskada" som passagerare skulle kunna ställa.⁶¹ Sådana olyckshändelser skulle vara svåra att förutse och omöjliga att förhindra. Det skulle därför kunna lägga en mycket tung ersättningsbörda på lufttrafikföretagen, vilken skulle vara svår att fastställa och uppenbart oförenlig med den omsorgsfulla sammanvägning av alla intressen som uppnåtts genom konventionen.⁶²

64. Såsom JR och kommissionen har erinrat om är det sant att artikel 20 i Montrealkonventionen ger lufttrafikföretagen en möjlighet att bestrida anspråket vid medvållande. Denna bestämmelse kan nämligen under vissa omständigheter befria dem från ansvar, när ett fall är förenat med vårdslöshet från klagandens sida. Med detta sagt skulle detta inte vara till någon större hjälp i de många fall där sådan vårdslöshet inte kan fastställas, exempelvis när en passagerare faller mitt på startplattan utan någon fastställbar anledning, eller när fallet enbart beror på dennes förefintliga hälsotillstånd.⁶³

65. Tvärtom medför den tolkning som förespråkas i detta förslag till avgörande enligt min mening inte att lufttrafikföretagen åläggs en sådan börda,⁶⁴ medan den ändå möjliggör för passagerare att "snabbt och enkelt" erhålla ersättning, såsom EU-domstolen krävde i domen i målet *Niki Luftfahrt*.⁶⁵ Begreppet skadebringande händelse är ändå brett och den börda som åvilar klaganden enligt artikel 17.1 är lätt. Vederbörande behöver bara, med framgång, visa att det var någon typ av "oväntad" eller "ovanlig" omständighet, som låg utanför dennes kontroll, som orsakade eller medverkade till fallet, såsom att det låg snö på trappstegen på flygplanstrappan – varken mer eller mindre. Klaganden behöver inte visa varför något oväntat eller ovanligt inträffade, såsom varför det låg snö på trappstegen eller något annat.⁶⁶ I synnerhet behöver vederbörande, såsom framgår av punkt 40 ovan, inte styrka att skadan beror på culpa/vårdslöshet från transportörens sida – den kan lika gärna bero på tredje mans beteende eller force majeure.

⁶⁰ Se, analogivis, domen i målet *Altenrhein Luftfahrt* (punkt 36).

⁶¹ Se domen i målet *Niki Luftfahrt* (punkt 37). Även om EU-domstolen använde uttrycket "objektivt ansvar" för att beskriva nämnda artikel 17.1 (se punkt 36 i den domen), är detta uttryck således enligt min mening inte passande. Det är sant att den som begär ersättning inte behöver påvisa culpa/vårdslöshet från transportörens sida för att styrka sitt anspråk (se punkt 40). Det skadeståndsansvar som följer av artikel 17.1 grundar sig emellertid inte på den risk som lufttrafikföretagets verksamhet medför. I stället förutsätter det någon grad av culpa från transportörens sida när en skadebringande händelse inträffar ombord eller vid ombordstigningen eller avstigningen. Transportören anses ha brustit i organiseringen av resan eller i sin försorg om passagerarna under denna. Om ansvarsteorin avsåg "risk" i stället för "culpa", skulle lufttrafikföretagen inte ha någon möjlighet att begränsa sitt ansvar genom att visa att de inte handlat culpöst/vårdslöst (se artikel 21.2 i Montrealkonventionen), och passagerarens medvållande (se artikel 20) skulle sakna betydelse (se Giumulla, E., "Article 20 – Exoneration", i *Montrealkonventionen*, Kluwer, Nederländerna, 2006, §§ 2–3).

⁶² Se, för samma synsätt, domen i målet *Beverley Anne Barclay mot British Airways plc*, §§ 32–34.

⁶³ Såvida inte transportören kan visa att passageraren var vårdslös i fråga om sitt hälsotillstånd eller att det var vårdslöst att flyga i det skicket, vilket förmodligen i de flesta fall skulle vara extremt svårt, för att inte säga omöjligt, att bevisa.

⁶⁴ Samtidigt ger denna tolkning lufttrafikföretagen incitament att, i passagerarnas intresse, eliminera alla yttre omständigheter som kan leda till skadebringande halk- eller snubbelolyckor ombord på deras luftfartyg eller i anslutande anläggningar.

⁶⁵ Se punkt 40 i denna dom.

⁶⁶ Se Court of Appeal, *New South Wales* (Appellationsdomstolen i New South Wales) (Australien), 20 augusti 2009, *Air Link Pty Ltd mot Paterson*, [2009] NSWCA, § 121.

66. Med hänsyn till vad som anförts ovan ska den första tolkningsfrågan enligt min mening besvaras så, att begreppet skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen omfattar en situation i vilken en passagerare vid avstigningen faller i flygplanstrappan, under förutsättning att fallet utlöstes av någon oväntad eller ovanlig omständighet som låg utanför passagerarens kontroll.

B. Angående den möjlighet att åberopa medvållande som föreskrivs i artikel 20 i Montrealkonventionen (den andra frågan).

67. Huruvida en skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen ska anses *ha inträffat* är en sak. Huruvida denna skadebringande händelse är *ersättningsbar* är en annan fråga. Även om så i princip är fallet, påminner jag om att artikel 20 i konventionen ger transportören en möjlighet att bestrida anspråket genom att hävda medvållande.

68. Den hänskjutande domstolen har i detta sammanhang ställt sin andra fråga i huvudsak för att få klarhet i om denna bestämmelse ska tolkas så, att faktum att en passagerare som föll i flygplanstrappan vid avstigningen inte höll sig i ledstäng, under sådana omständigheter som föreligger i det nationella målet, bör befria lufttrafikföretaget från dess skadeståndsansvar och, i förekommande fall, i vilken utsträckning.

69. EU-domstolen behöver naturligtvis inte besvara den andra frågan om den besvarar den första frågan på det sätt som föreslås i detta förslag till avgörande. Den hänskjutande domstolen skulle nämligen i så fall vara tvungen att ogilla JR:s talan – eftersom det inte kunnat fastställas att hennes skada orsakades av en skadebringande händelse – utan att behöva ta ställning till frågan om medvållande. Jag kommer därför att behandla denna fråga som ett andrahandsalternativ.

70. I stora drag fungerar artikel 20 i Montrealkonventionen, beroende på omständigheterna, som en möjlighet att helt eller delvis bestrida särskilt skadeståndsanspråk till följd av ”kroppsskada” enligt artikel 17.1. Den gör det nämligen möjligt för transportören att delvis eller till och med helt befria sig från det skadeståndsansvar som följer av den sistnämnda bestämmelsen. Det innebär att domstolen jämkar det skadeståndsbelopp som annars skulle ha beviljats den som begär ersättning, antingen partiellt eller fullständigt.

71. Vad mer specifikt gäller villkoren för jämkning, fokuserar artikel 20 i Montrealkonventionen på den situation som föreligger när ”en skada orsakats helt eller delvis av vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling av den som begär ersättning”.⁶⁷ Således ska passagerarens beteende, oavsett om det rör sig om en ”handling” eller en ”underlåtenhet”, inte bara utgöra en del av den kedja med orsaker som ledde till kroppsskadan, utan även inbegripa ett inslag av vårdslöshet eller någon annan ”oriktig” handling. Det är transportören som bär bevisbördan i detta avseende.⁶⁸

⁶⁷ Eller av någon från vilken den som begär ersättning härleder sin rätt. Eftersom anspråket i förevarande mål har framställts av den passagerare som tillfogades kroppsskada, kommer jag att begränsa mig till att tala om vårdslöshet av den som begär ersättning/passageraren.

⁶⁸ Å andra sidan är bevisreglerna en fråga för den nationella lagstiftning som är tillämplig vid den domstol där talan väckts (eller *lex fori*), med förbehåll för principerna om effektivitet och likvärdighet (se, analogivis, dom av den 9 juli 2020, Vueling Airlines (C-86/19, EU:C:2020:538, punkterna 38–40)).

72. Begreppen underlåtenhet eller annan oriktig handling och vårdslöshet definieras inte i Montrealkonventionen. Jag erinrar om att de inte desto mindre ska ges en enhetlig och självständig tolkning i enlighet med de tolkningsregler som anges i punkt 28 ovan. De allmänna principerna i de fördragsslutande staternas lagstiftning och unionsrätten⁶⁹ ger också relevanta upplysningar.

73. I den vanliga betydelsen av dessa ord är ”oriktig” vanligtvis en bred synonym till oskälig, olaglig, skadlig eller klandervärd,⁷⁰ medan vårdslöshet mer precist innebär att brista i erforderlig omsorg och uppmärksamhet om någon eller något som man har ansvar för. Jag kommer i resten av detta förslag till avgörande att fokusera på det sistnämnda begreppet, eftersom uttrycket underlåtenhet eller annan oriktig handling i artikel 20 i Montrealkonventionen med stor sannolikhet avser ett uppsåtligt beteende av den som begär ersättning, det vill säga ett scenario som inte är aktuellt i förevarande mål.

74. Inom ramen för artikel 20 är det, såsom den tyska regeringen och kommissionen med rätta har påpekat, inte fråga om huruvida den som begär ersättning underlät att ge den omsorg och uppmärksamhet som erfordrades till lufttrafikföretaget, utan huruvida denne brast i detta avseende vad gällde den egna säkerheten.⁷¹ Generellt sett uppträder en person vårdslöst om vederbörande underlåter att vidta ”rimliga försiktighetsåtgärder” i en given situation. I korthet måste transportören visa att den som begär ersättning inte har vidtagit ”rimliga försiktighetsåtgärder” för sin säkerhet under de rådande omständigheterna och att vederbörande därför själv har orsakat eller medverkat till skadan. Vad som är ”rimligt” ska bedömas objektivt genom att den berörda personens faktiska beteende jämförs med hur en – hypotetisk – rimligt aktsam person skulle ha betett sig i samma situation.⁷²

75. Austrian Airlines har i det nationella målet åberopat medvällande på två grunder, nämligen *för det första* att JR underlät att hålla sig i trappräcket för att minimera risken för att falla, trots att hon just hade bevittnat att hennes make var nära att falla, och *för det andra* att hon valde att inte låta sig behandlas på ett närbeläget sjukhus omedelbart efter olyckshändelsen utan i stället reste hem innan hon sökte vård, vilket kan ha förvärrat hennes skador – med andra ord att hon underlät att ”begränsa skadans omfattning”.⁷³ Båda grunderna är enligt min mening relevanta mot bakgrund av artikel 20 i Montrealkonventionen. Den hänskjutande domstolen har med detta sagt inte ställt frågan huruvida sådana omständigheter faktiskt ska anses utgöra vårdslöshet från passagerarens sida. Nämnda domstol är nämligen övertygad om att så är fallet, åtminstone när det gäller underlåtenheten att hålla sig i ledstången. Som jag förklarade i punkt 30 ovan är det inte min uppgift att ifrågasätta denna slutsats. Jag tänker ändå göra två anmärkningar relaterade till detta.

⁶⁹ Medvällande är nämligen ett vanligt inslag i de fördragsslutande staternas skadestånds- och avtalsrätt. Se, beträffande Europeiska unionens medlemsstater, von Bar, C. et al. (red.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference (DCFR); prepared by the Study Group on a European Civil Code and the Research Group on EC Private Law (Acquis Group)*, Sellier, European Law Publishers, München, 2008, volym IV, bok VI (”Non contractual liability arising out of damage caused to another”), s. 3636–3656. Dessutom är detta ett erkänt begrepp i unionsrätten. Se, exempelvis, när det gäller utomobligatoriskt skadeståndsansvar inom unionen, dom av den 19 maj 1992, Mulder m.fl./rådet och kommissionen (C-104/89 och C-37/90, EU:C:1992:217, punkt 33). Se även Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (EUT L 315, 2007, s. 14), bilaga I, avdelning IV, kapitel I, artikel 26.2 b.

⁷⁰ Såsom den tyska regeringen har påpekat behöver beteendet av den som begär ersättning inte strida mot någon rättsregel. Ordalydelsen i artikel 20 är bredare.

⁷¹ Se, analogt, American Restatement of Torts, sekundärrätt, § 463b.

⁷² Den objektiva normen för vad som ska anses vara en rimligt aktsam person är ett återkommande inslag i de fördragsslutande staternas lagstiftning. Se, exempelvis, de ganska gammalmodiga uttrycken ”Bon père de famille” och ”Buon padre di famiglia” (god far) i fransk och italiensk rätt och uttrycket ”reasonable man” [(förnuftig person)] i [anglosaxisk] sedvanerätt. Se även, för ett unionsrättsligt exempel, uttrycket en ”försiktig näringsidkare” (se, dom av den 12 juli 2011, L’Oréal m.fl. (C-324/09, EU:C:2011:474, punkterna 120 och 122)).

⁷³ Se punkterna 13–15.

76. För det första, såsom redan framgår tydligt av punkt 74 ovan, är frågan huruvida en passagerare har uppträtt vårdslöst i en viss situation i högsta grad en sakfråga. Till exempel kan den omständigheten att en passagerare som föll i flygplanstrappan vid avstigningen inte höll sig i ledstången ibland, men inte alltid, betraktas som ett medvållande från vederbörandes sida.⁷⁴ Huruvida en rimligt försiktig person skulle ha gjort detsamma i samma situation beror på omständigheterna, såsom antalet passagerare i trappan, huruvida det regnade eller inte, huruvida personen löpte en ökad risk att falla på grund av att vederbörande var trött efter en lång flygning, bar på en tung resväska eller hade ett kinkigt barn på armen och så vidare. På samma sätt kan den omständigheten att en passagerare väljer att inte ta emot läkarvård omedelbart efter ett fall ibland anses utgöra en underlåtenhet från vederbörandes sida att begränsa skadans omfattning. Detta beror dock på diverse omständigheter, såsom i vilken utsträckning skadan i det givna ögonblicket verkade vara allvarlig, om transportörens personal informerade om eller hänvisade den skadade personen till tillgänglig sjukvård, eller till och med om passagerarens egen läkare befinner sig långt borta.

77. Detta för mig till min *andra* punkt. EU-domstolen tar ibland på sig att besvara frågor som är anpassade efter mycket detaljerade och specifika sakförhållanden. Rättspraxis rörande begreppet extraordinära omständigheter, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar⁷⁵, är ett utmärkt exempel på denna benägenhet. Där uttalar sig EU-domstolen nämligen ofta om huruvida dessa sakförhållanden ska anses utgöra "extraordinära omständigheter".⁷⁶ Jag uppmanar respektfullt EU-domstolen att avstå från att göra detta när det gäller artikel 20 i Montrealkonventionen. Om inte, kan det sluta med att EU-domstolen översvämmas med ansökningar om förhandsavgörande där den uppmanas att bedöma en mängd faktaspecifika scenarier. Den bör hellre inskränka sig till att fastställa abstrakta och allmänna bedömningskriterier för tillämpningen av denna bestämmelse och låta de nationella domstolarna avgöra.

78. När det gäller de rättsliga konsekvenserna av att medvållande konstateras, i artikel 20 i Montrealkonventionen, att transportören ska⁷⁷ "helt eller delvis vara befriad från skadeståndsansvar ... i den utsträckning som vårdslösheten eller underlåtenheten [av den som begär ersättning] helt eller delvis orsakat skadan".

79. Den hänskjutande domstolen vill ha klarhet i hur denna logik ska tillämpas i det nationella målet. Varför skulle transportören inte helt befrias från sitt ansvar för den skadebringande händelse som drabbade klaganden med tanke på dels att JR, enligt nämnda domstols uppfattning, betedde sig vårdslöst genom att inte hålla sig i ledstången, dels att Austrian Airlines inte gjorde

⁷⁴ Se High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Överdomstolen (England och Wales), avdelningen Queen's Bench (förvaltningsdomstol)) (Förenade kungariket), 31 juli 2019, Carmelo Labbadia mot Alitalia (Societa Aerea Italiana SpA), [2019] EWHC 2103 (Admin), §§ 43 och 44.

⁷⁵ Europaparlamentets och rådets förordning av den 11 februari 2004 om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, 2004, s. 1). Jag erinrar om att lufttrafikföretaget enligt denna bestämmelse inte är skyldigt att betala den kompensation om 600 euro som föreskrivs i artikel 7 i nämnda förordning när en flygning ställs in, om lufttrafikföretaget kan visa att den inställda flygningen berodde på "extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits".

⁷⁶ Därigenom balanserar EU-domstolen på den hårfina linje som skiljer tolkningen av unionsrätten (för vilken EU-domstolen har behörighet inom ramen för förfarandet för förhandsavgörande) från tillämpningen av den (för vilken den inte har behörighet). I detta avseende delar jag den uppfattning som generaladvokat M. Bobek gav uttryck för i sitt förslag till avgörande i målet Consorzio Italian Management och Catania Multiservizi (C-561/19, EU:C:2021:291, punkterna 139–149).

⁷⁷ Med stöd av artikel 21.1 i Warszawakonventionen *får* däremot domstolen befria fraktföraren från ansvar vid medvållande, i den mån *lex fori* föreskriver detta.

det?^{78 79} Den fråga som domstolen ska ta ställning till är hur stor nedsättning av skadeståndet – fullständig eller partiell och, i så fall, hur stor – som transportören bör tillerkännas i ett visst mål där medvällande har konstaterats.

80. Detta är en knivig fråga. Möjligheten att bestrida ett skadeståndsanspråk genom att åberopa medvällande återfinns vanligen i traditionella system för skadeståndsansvar, som är culpabaserade. När den skadevällande och den skadelidande båda har begått fel som medverkat till den sistnämndas skada, ska ansvaret fördelas mellan de två efter deras respektive del av ansvaret, och skadeståndet ska beräknas därefter.⁸⁰ Hur kan då en sådan fördelning av ansvaret göras inom ramen för ett anspråk på ersättning till följd av ”kroppsskada” enligt artikel 17.1 i Montrealkonventionen, när culpa/vårdslöshet från transportörens sida, till skillnad från vårdslöshet av den som begär ersättning, saknar relevans?⁸¹

81. Något verkligt tillfredsställande svar på denna gåta står sannolikt inte att finna i den rättsliga doktrinen. På ett praktiskt plan består dock lösningen enligt min mening i att bedöma i vilken utsträckning passagerarens skada orsakades av i) den ifrågavarande skadebringande händelsen och ii) vederbörandes egen vårdslöshet. Det handlar om en jämförande kausalitetsbedömning som också ska göras av nationella domstolar.⁸² I slutänden är möjligheten att bestrida ett skadeståndsanspråk genom att åberopa medvällande en fråga om rättvisa. Det skulle inte vara rättvist om en transportör skulle anses helt ansvarig för en passagerares kroppsskada enbart för att en skadebringande händelse ingår i den kedja med orsaker som ledde fram till den, när passageraren också bidragit till sin skada. Denna möjlighet att till sitt försvar åberopa medvällande, bidrar i sig till att säkerställa den ”sammanvägning av alla intressen”, som Montrealkonventionens författare eftersträvade.

82. När en passagerare exempelvis faller i en flygplanstrappa vid avstigningen för i) att vederbörande halkade på en oväntad snöfläck på trappstegen och ii) att vederbörande inte höll sig i ledstången – om detta med hänsyn till omständigheterna ska anses vårdslöst – bör den del av ansvaret som åvilar den som begär ersättning i rättvisans namn befria transportören från en *del* av det ansvar för den skadebringande händelsen som artikel 17.1 i Montrealkonventionen annars ålägger den. I detta sammanhang bör passagerarens underlåtenhet att gripa tag i ledstången förmodligen behandlas på samma sätt som underlåtenhet av en person inblandad i en bilolycka orsakad av en tredje part att spänna fast sitt säkerhetsbälte, nämligen som en bidragande orsak till skadan som motiverar att det skadestånd som döms ut delvis sätts ned. En fullständig befrielse från transportörens skadeståndsansvar bör däremot begränsas till fall av grov vårdslöshet av den som begär ersättning.⁸³

⁷⁸ Se punkterna 15 och 40.

⁷⁹ Detta resonemang förutsätter naturligtvis att JR:s fall utgör en skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen.

⁸⁰ Se, exempelvis, Law Reform (Contributory Negligence) Act 1945 (1945 års lagreform (medvällande)) (Förenade kungariket) (c 28), § 1.

⁸¹ Se punkterna 24 och 40.

⁸² Se, för ett liknande resonemang, United States District Court, S.D. New York (Distriktsdomstolen i S.D. New York, USA), 7 juli 1992, Eichler mot Lufthansa German Airlines, 794 F. Supp. 127 (S.D.N.Y. 1992), § 3–5. Det är således inte fråga om att jämföra passagerarens och transportörens respektive beteenden, såsom den hänskjutande domstolen har gjort.

⁸³ Om passageraren exempelvis bär flip-flops när han eller hon går ned för flygplanstrappan, bär på två tunga resväskor och tittar upp mot himlen och därför halkar på en våt fläck som han eller hon annars lätt hade kunnat undvika att gå på. Med detta sagt vill jag upprepa att jag anser att det inte föreligger någon skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen när den som begär ersättning, såsom i förevarande mål, faller utan att det går att fastställa någon orsak. Om EU-domstolen skulle vilja anta ett annat synsätt skulle jag välja den logik som den hänskjutande domstolen och den tyska regeringen har fört fram. Om den enda förklaringen till fallet är vårdslöshet av den som begär ersättning, bör transportören helt befrias från sitt ansvar till följd av denna skadebringande händelse.

83. Med hänsyn till vad som ovan anförts bör den andra frågan enligt min mening besvaras så, att artikel 20 i Montrealkonventionen är tillämplig, i samband med ett krav enligt artikel 17 i samma konvention, då den som begär ersättning inte har vidtagit rimliga försiktighetsåtgärder för sin säkerhet och av den anledningen orsakat eller medverkat till sin skada. Det ankommer på de nationella domstolarna att bedöma detta mot bakgrund av samtliga omständigheter. Hur stor nedsättning av skadeståndet som transportören ska tillerkännas beror på i vilken utsträckning skadan orsakades av i) den ifrågavarande skadebringande händelsen och ii) passagerarens vårdslöshet. Fullständig befrielse ska begränsas till fall av grov vårdslöshet av den som begär ersättning.

V. Förslag till avgörande

84. Mot bakgrund av vad som anförts ovan föreslår jag att EU-domstolen besvarar de frågor som ställts av Landesgericht Korneuburg (Regiondomstolen i Korneuburg, Österrike) på följande sätt:

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 dess vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001, ska tolkas så, att begreppet skadebringande händelse i den mening som avses i denna bestämmelse omfattar en situation i vilken en passagerare vid avstigningen faller i flygplanstrappan, under förutsättning att fallet utlöstes av någon oväntad eller ovanlig omständighet som låg utanför passagerarens kontroll.
2. Artikel 20 i nämnda konvention ska tolkas så, att den är tillämplig, i samband med ett krav enligt artikel 17.1 i konventionen, då den som begär ersättning inte har vidtagit rimliga försiktighetsåtgärder för sin säkerhet och av den anledningen har orsakat eller medverkat till sin skada. Det ankommer på de nationella domstolarna att bedöma detta mot bakgrund av samtliga omständigheter. Hur stor nedsättning av skadeståndet som transportören ska tillerkännas beror på i vilken utsträckning skadan orsakades av i) den ifrågavarande skadebringande händelsen och ii) passagerarens vårdslöshet. Fullständig befrielse ska begränsas till fall av grov vårdslöshet av den som begär ersättning.