



Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT
NICHOLAS EMILIOU
föredraget den 12 januari 2023¹

Mål C-510/21

DB

mot

Austrian Airlines AG

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

”Begäran om förhandsavgörande – Lufttransport – Montrealkonventionen – Lufttrafikföretagens ansvar för dödsfall eller kroppsskada som tillfogats passagerare – Konventionens exklusivitet – Artikel 29 – Räckvidd – Skadeståndsanspråk på grund av kroppsskada som tillfogats en passagerare till följd av en skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17.1 – Talan om skadestånd, grundad på nationella bestämmelser om skadeståndsansvar, avseende skador som påstås ha orsakats av att kabinbesättningen gett otillräcklig första hjälpen efter den skadebringande händelsen – Tillräckligt orsakssamband mellan skadorna och den skadebringande händelsen – Anspråk som regleras exklusivt av artikel 17.1 – Anspråk som blockeras av konventionen”

I. Inledning

1. Konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter² (nedan kallad Montrealkonventionen) och dess föregångare, Warszawakonventionen,³ har under de många år som de tillämpats varit föremål för betydande rättsliga dispyter. En fråga som stått i centrum för debatten rör i vilken utsträckning dessa konventioner, som särskilt behandlar lufttrafikföretagens ansvar vid dödsfall eller kroppsskada som tillfogats passagerare, förhindrar – eller, med andra ord, ”blockerar” – skadeståndsanspråk som inte grundar sig på bestämmelserna i dessa konventioner, utan på nationell rätt.

2. Denna dispyt aktualiseras i förevarande mål, som rör en skadeståndstalan som DB väckt mot Austrian Airlines AG (nedan kallat Austrian Airlines) i enlighet med de österrikiska bestämmelserna om skadeståndsansvar. DB har begärt ersättning för skador som han tillfogades som passagerare på en internationell flygning som genomfördes av Austrian Airlines och som påstås vara en följd av att kabinbesättningen inte gav honom adekvat första hjälpen efter att en

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 gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 (EGT L 194, 2001, s. 38).

³ Konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 (nedan kallad Warszawakonventionen).

kanna med skällhett kaffe spillts över honom under flygningen. Eftersom han inte framställde sitt anspråk i enlighet med Montrealkonventionen och i alla händelser väckte talan först efter utgången av den tidsfrist som föreskrivs i konventionen – men inom den längre preskriptionstid som föreskrivs i österrikisk rätt för skadeståndsanspråk – är den centrala frågan, som utgör kärnan i de två frågor som Oberster Gerichtshof (Högsta domstolen, Österrike) har ställt till EU-domstolen, huruvida konventionen blockerar en sådan talan. I förevarande förslag till avgörande kommer jag att förklara varför så faktiskt är fallet.

II. Tillämpliga bestämmelser

A. *Montrealkonventionen*

3. 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”.

4. I femte stycket i ingressen till 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”.

5. I artikel 17 i Montrealkonventionen, som har rubriken ”Passagerares dödsfall eller skada – Skada på bagage”, anges 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”.

6. I artikel 29 i nämnda konvention, med rubriken ”Grund för ersättningskrav”, förskrivs följande: ”I fråga om transporter av passagerare, bagage eller gods får en talan om skadestånd, oavsett hur den grundats – med stöd av konventionen, inomkontraktuellt, utomkontraktuellt eller på annan grund – föras endast på de villkor och inom de gränser som fastställs i denna konvention, oavsett vem eller vilka som har rätt att föra talan och vilken rätt som tillkommer dem.”

7. I artikel 35 i samma konvention, som har rubriken ”Begränsning av talan”, föreskrivs i punkt 1 att ”[r]ätten till ersättning är förlorad, om talan inte väckts inom två år från dagen för ankomsten till destinationsorten ...”.

B. *Unionsrätt*

8. I artikel 3.1 i rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage,⁴ ändrad genom förordning (EG) nr 889/2002⁵ (nedan kallad förordning nr 2027/97), anges att ”[e]tt EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för sådant skadeståndsansvar”.

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

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning av den 13 maj 2002 (EGT L 140, 2002, s. 2).

III. Bakgrunden, det nationella målet och tolkningsfrågorna

9. Den 18 december 2016 reste DB från Tel Aviv (Israel) till Wien (Österrike) med en flygning som genomfördes av Austrian Airlines, i enlighet med ett lufttransportavtal som hade ingåtts med detta bolag.

10. Under flygningen föll en kaffekanna från en serveringsvagn som kabinbesättningen sköt längs med stolsraderna. Hett kaffe spilldes ut och skällade DB. Kabinbesättningen gav därefter någon form⁶ av första hjälpen för de skador som tillfogats passageraren.

11. Den 31 maj 2019 väckte DB, i enlighet med de österrikiska bestämmelserna om skadeståndsansvar och inom den preskriptionsfrist om tre år som anges i dessa bestämmelser,⁷ talan mot Austrian Airlines vid Handelsgericht Wien (Handelsdomstolen i Wien, Österrike), och yrkande skadeersättning med ett belopp om 10 196 euro och fastställelse av att lufttrafikföretaget var ansvarigt för all framtida skada till följd av denna händelse. I huvudsak hävdade DB att han tillfogats allvarliga brännskador och att Austrian Airlines enligt österrikisk rätt skulle anses ansvarigt inte endast för sina anställdas vårdslöshet, som ledde till att kannan föll, utan även för den enligt hans förmenande otillräckliga och inadekvata första hjälpen som därefter gavs för hans skador.⁸

12. Genom dom av den 17 juni 2020 avisade Handelsgericht Wien (Handelsdomstolen i Wien) talan i sin helhet. I huvudsak ansåg nämnda domstol att det ifrågavarande skadeståndsanspråket exklusivt reglerades av Warszawakonventionen. Med hänsyn till att en talan om ansvarighet mot ett lufttrafikföretag enligt artikel 29 i denna konvention ska väckas inom två år och att DB väckte talan först efter det att denna tidsfrist hade löpt ut, hade han förlorat sin talerätt.

13. Oberlandesgericht Wien (Regionala överdomstolen i Wien, Österrike) fastställde detta avgörande genom dom av den 28 oktober 2020. Nämnda domstol ansåg att det var Montrealkonventionen som var tillämplig på omständigheterna i målet⁹ och slog fast att DB:s talan föll inom tillämpningsområdet för artikel 17.1 i denna konvention. Den kroppsskada som DB tillfogats skulle anses ha orsakats av en ”skadebringande händelse” som inträffade ombord på luftfartyget, i den mening som avses i denna bestämmelse, nämligen den omständigheten att kannan med skällhett kaffe föll, även om skadorna möjligen hade kunnat lindras eller undvikas om första hjälpen hade getts på ett korrekt sätt. DB:s rätt till ersättning hade således gått förlorad, eftersom talan väcktes först efter utgången av den tidsfrist om två år som föreskrivs i artikel 35 i nämnda konvention.

14. DB har överklagat denna dom till Oberster Gerichtshof (Högsta domstolen). Även om DB har medgett att kaffekannans fall utgjorde en ”skadebringande händelse” i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen, har han gjort gällande att den påstått otillräckliga första hjälpen som han därefter gavs för sina skador var en separat och självständig skadeorsak som inte

⁶ Huruvida det som gjordes var tillräckligt och adekvat är en tvistefråga mellan parterna i det nationella målet (se fotnot 8 nedan).

⁷ Se § 1489 Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (den österrikiska civillagen).

⁸ DB har gjort gällande att kabinbesättningen inte kylde ned hans brännskador med kallt vatten och endast gav honom en liten tub med salva att smörja in dem med. Dessutom innehöll inte förbandslådan någon salva för behandling av brännskador eller bandage i tillräcklig mängd. Austrian Airlines förefaller bestrida dessa faktiska omständigheter.

⁹ Domstolen i första instans antog att det var Warszawakonventionen, och inte Montrealkonventionen, som var tillämplig, eftersom den trodde att Israel endast hade anslutit sig till den förstnämnda konventionen. Såsom appellationsdomstolen noterade ingav emellertid Israel ett instrument för anslutning till Montrealkonventionen den 19 januari 2011, och konventionen trädde för Israels del i kraft den 20 mars samma år (se https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mt199_EN.pdf).

omfattades av den bestämmelsen. I den mån hans talan grundade sig på denna särskilda orsak reglerades den således inte av Montrealkonventionen, utan av österrikisk rätt, enligt vilken hans anspråk inte är preskriberat.

15. Mot denna bakgrund har Oberster Gerichtshof (Högsta domstolen, Österrike) beslutat att vilandeförklara målet och hänskjuta följande frågor till EU-domstolen:

”1. Ska den första hjälpen som tillhandahålls ombord på ett luftfartyg efter en skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17.1 i [Montrealkonventionen], som leder till att passageraren tillfogas ytterligare kroppsskada som kan avgränsas från de egentliga följderna av olyckshändelsen, tillsammans med den utlösande händelsen betraktas som en enda skadebringande händelse?

2. Om fråga 1 ska besvaras nekande:

Utgör artikel 29 i [Montrealkonventionen] hinder för ett krav på ersättning för skada som orsakats av den första hjälpen som tillhandahållits, när detta krav visserligen görs gällande inom den preskriptionsfrist som föreskrivs i nationell rätt, men efter utgången av den tidsfrist för att väcka talan som föreskrivs i artikel 35 i [den] konventionen?”

16. Begäran om förhandsavgörande, daterad den 5 augusti 2021, ingavs till EU-domstolens kansli den 19 augusti 2021. Skriftliga yttranden har inkommit från DB, Austrian Airlines, den tyska regeringen samt Europeiska kommissionen. Muntlig förhandling har inte hållits i förevarande mål.

IV. Rättslig bedömning

17. Montrealkonventionen är ett fördrag som fastställer vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter. Eftersom denna konvention ingicks av, bland annat, Europeiska unionen,¹⁰ 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.¹¹

18. Såsom den hänskjutande domstolen har konstaterat omfattas den flygning som är i fråga i det nationella målet av Montrealkonventionens allmänna tillämpningsområde. DB hade nämligen ingått ett transportavtal med Austrian Airlines och detta avtal gällde en ”internationell transport” i den mening som avses i artikel 1 i nämnda konvention, eftersom avgångs- och destinationsorten för flygningen låg inom två fördragsslutande staters territorier, nämligen Israel och Österrike.¹²

¹⁰ Se fotnot 2 ovan.

¹¹ Se, särskilt, dom av den 19 december 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, punkt 30 och där angiven rättspraxis) (nedan kallad domen i målet Niki Luftfahrt).

¹² Se punkt 9 ovan. Eftersom Austrian Airlines därtill tycks vara ett ”EG-lufttrafikföretag” i den mening som avses i artikel 2.1 b i förordning nr 2027/97, är denna förordning också tillämplig. När det emellertid gäller sådana lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare hänvisar artikel 3.1 i samma förordning helt enkelt till bestämmelserna i Montrealkonventionen.

19. Kapitel III i Montrealkonvention innehåller en rad bestämmelser om lufttrafikföretagens skadeståndsansvar. I synnerhet behandlas i artikel 17.1 i nämnda konvention deras ansvar för dödsfall eller kroppsskada som tillfogas passagerare, som DB, ombord på ett luftfartyg¹³ under en internationell flygning.

20. En talan om skadestånd med stöd av den bestämmelsen måste enligt artikel 35.1 i konventionen väckas inom två år beräknat från dagen för ankomsten till destinationsorten.¹⁴ I förevarande mål är det ostridigt att DB väckte talan mot Austrian Airlines nästan tre år efter det att den flygning under vilken han tillfogades kroppsskada ankom till Wien.¹⁵ Enligt konventionens bestämmelser har DB därför inte något rättsmedel, oavsett om hans yrkande är välgrundat eller inte, eftersom talan helt enkelt är preskriberad.

21. Såsom jag angav i inledningen till detta förslag till avgörande är emellertid den avgörande frågan här huruvida Montrealkonventionen därutöver även utgör hinder för att DB väcker en skadeståndstalan mot Austrian Airlines vid österrikisk domstol med stöd av nationell rätt.

22. Den hänskjutande domstolen har i detta avseende förklarat att den allmänna preskriptionstiden för skadeståndsanspråk är tre år enligt österrikisk rätt.¹⁶ Enligt denna rätt är DB:s anspråk inte preskriberade och skulle kunna tas upp till sakprövning, för att i så fall bedömas mot bakgrund av de betingelser för ansvar som anges däri. Enligt nationell rätt kan klaganden således ha ett rättsmedel mot motparten.

23. Mot bakgrund av dessa omständigheter, och i syfte att ge så mycket vägledning som möjligt, ska jag börja min analys med den hänskjutande domstolens andra fråga som i huvudsak rör omfattningen av Montrealkonventionens så kallade ”uteslutande” och ”blockerande” verkan (A). Enligt min mening bör denna fråga klargöras redan inledningsvis, eftersom det kommer att hjälpa läsaren att förstå relevansen av den första frågan, som i huvudsak avser huruvida DB:s skador ska anses ha orsakats av en ”skadebringande händelse” i den mening som avses i artikel 17.1 i denna konvention. Den första frågan kommer följaktligen att behandlas först därefter (B).

A. Omfattningen av Montrealkonventionens blockerande verkan (den andra frågan)

24. Såsom framgår av föregående avsnitt ger Montrealkonventionen under vissa omständigheter passagerare som tillfogats kroppsskada under en internationell flygning en rätt att väcka talan, det vill säga en rättslig grund för transportörens skadeståndsansvar. Artikel 17.1¹⁷ i nämnda konvention avser närmare bestämt fall där en passagerare avlider eller tillfogas ”kroppsskada” på grund av en ”skadebringande händelse”¹⁸ som inträffar ombord på luftfartyget. Under sådana omständigheter kan en talan med stöd av denna bestämmelse väckas mot det lufttrafikföretag som ansvarar för den ifrågavarande flygningen. Huruvida denna talan kan vinna bifall beror på villkoren i konventionen – inbegripet den preskriptionsfrist som föreskrivs i artikel 35.1 däri.

¹³ Eller ”vid ombordstigningen eller avstigningen”. I förevarande förslag till avgörande kommer jag dock att fokusera på skador som tillfogats ombord på luftfartyget.

¹⁴ Eller, alternativt, från den dag då luftfartyget skulle ha ankommit eller från den dag då transporten avbröts.

¹⁵ Jämför punkterna 9 och 11 ovan.

¹⁶ Se § 1489 Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (den österrikiska civillagen).

¹⁷ I övrigt kommer jag att bortse från artiklarna 18 och 19 i Montrealkonventionen i detta förslag till avgörande, eftersom de saknar relevans för förevarande mål.

¹⁸ Se, för den eller de olika definitionerna av detta begrepp, punkt 58 nedan.

25. Därutöver kan skador som passagerare tillfogas under internationella flygningar potentiellt ge rätt att väcka talan enligt inhemsk lagstiftning. Olika skadebringande händelser som inträffar ombord på ett luftfartyg kan nämligen teoretiskt sett klassificeras som brott mot transportavtalet, skadeståndsgrundande kränkningar enligt allmänna bestämmelser om civilrättsligt ansvar och så vidare. Var och en av dessa grunder för talan kommer naturligtvis med sina egna villkor, inklusive preskriptionsfrister inom vilka talan måste väckas.

26. Dessa olika grunder för talan hänför sig ibland till skilda saker. Om en passagerare i förväg köper en måltid som ska serveras under flygningen och transportören inte tillhandahåller den, är detta i regel ett avtalsbrott som utgör grund för en skadeståndstalan enligt nationell rätt. I det scenariot föreligger det emellertid varken en ”kroppsskada” eller en ”skadebringande händelse” och därmed inte heller något skadeståndsanspråk enligt artikel 17.1 i Montrealkonventionen. Däremot ”ackumuleras” grunder för talan under vissa omständigheter. Samma skadebringande händelse, såsom att en medlem av kabinbesättningen oavsiktligt spiller skållhet dryck över en passagerare, vilket leder till att denne tillfogas kroppsskada, kan samtidigt betraktas som exempelvis i) oaktsamhet enligt nationell skadeståndsrätt, ii) ett brott mot den förpliktelse att garantera passagerarnas säkerhet som följer av transportavtalet och iii) en ”skadebringande händelse” i enlighet med denna bestämmelse.¹⁹ I ett sådant scenario skulle klaganden teoretiskt sett ha möjlighet att välja rättslig grund för talan mot transportören, och dennes skickliga juridiska ombud skulle naturligtvis välja den som var mest gynnsam för hans eller hennes intressen – ett val som är mest uppenbart när exempelvis en av grunderna för talan är preskriberad, medan den eller de andra grunderna inte är det.

27. Problemet med de olika och ibland konkurrerande ansvarsregler som potentiellt är tillämpliga på lufttrafikföretag vad avser skador som tillfogas passagerare berördes av Montrealkonventionens upphovsmän. I syfte att ta itu med detta problem ville de ge bestämmelserna i konventionen, särskilt artikel 17.1, en viss ”exklusiv” verkan. För att tydliggöra detta infogades en särskild bestämmelse i nämnda konvention, nämligen artikel 29, där det i relevanta delar anges att ”[i] fråga om transporter av passagerare ... får en talan om skadestånd, oavsett hur den grundats – med stöd av konventionen, inomkontraktuellt, utomkontraktuellt eller på annan grund – föras endast på de villkor och inom de gränser som fastställs i denna konvention ...”

28. Trots detta uppnåddes, minst sagt, inte full klarhet i frågan. Den sistnämnda bestämmelsen, i likhet med artikel 24 i Warszawakonventionen,²⁰ har nämligen varit föremål för intensiv debatt, såsom den hänskjutande domstolen har understrukit i förevarande mål.

29. En första konflikt rörande tolkningen, som rör *metoden* för tillämpningen av exklusiviteten, kan beröras i korthet. Å ena sidan kan artikel 29 tolkas så, att den föreskriver att om Montrealkonventionen är exklusivt tillämplig får en talan endast väckas enligt denna konvention, vilket helt utesluter nationella grunder för talan. Å andra sidan kan den också förstås så, att en klagande i en sådan situation kan väcka talan vid nationell domstol med stöd av ett inhemskt rättsmedel, men att de villkor och ansvarsbegränsningar som fastställs i konventionen därvid ändå måste respekteras. Även om den andra tolkningen enligt min mening är den mest naturliga

¹⁹ Se punkt 58 nedan angående den sistnämnda frågan.

²⁰ Trots vissa skillnader i formulering motsvarar dessa två bestämmelser i stort sett varandra. Därför är rättspraxis och rättslig doktrin rörande artikel 24 i Warszawakonventionen relevant för tolkningen av artikel 29 i Montrealkonventionen. Detsamma gäller för artikel 17 i den förstnämnda konventionen och artikel 17.1 i den sistnämnda konventionen (se förslag till avgörande av generaladvokat 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.

tolkningen av bestämmelsen,²¹ förefaller den första tolkningen vara den dominerande.²² Med detta sagt får denna kontrovers få, om ens några, praktiska konsekvenser. Båda metoderna ger nämligen konventionen samma tvingande verkan. När den är exklusivt tillämplig kan ansvar för transportören endast föreligga om och i den utsträckning som detta instrument föreskriver det, och en klagande kan inte kringgå detta faktum genom att föra sin talan med stöd av nationell rätt.

30. Av betydligt större dignitet är kontroversen kring omfattningen av Montrealkonventionens exklusivitet – det vill säga frågan om vilka skadeståndsanspråk mot lufttrafikföretag som faller inom dess exklusiva tillämpningsområde. Detta kräver en mer ingående granskning.

31. Som den hänskjutande domstolen har konstaterat finns det två motsatta uppfattningar i frågan. Enligt ett första synsätt, som jag kommer att beteckna som ”brett”, reglerar Montrealkonventionen exklusivt alla eventuella anspråk mot lufttrafikföretag, oberoende av hur de framställs, för varje kroppsskada som tillfogats passagerare under en internationell flygning som omfattas av det allmänna tillämpningsområdet för denna konvention,²³ oavsett orsaken till skadan. Enligt detta synsätt kan transportörer endast hållas ansvariga under de omständigheter som avses i artikel 17.1, det vill säga om en passagerare dör eller tillfogas ”kroppsskada” till följd av en ”skadebringande händelse”. Under andra omständigheter – exempelvis när en passagerare har lidit ekonomisk skada eller när orsaken till skadan var något annat än en ”skadebringande händelse” – är det inte bara så, att inte finns något tillgängligt rättsmedel enligt denna bestämmelse, utan varje möjlighet till gottgörelse enligt nationell rätt är också utesluten enligt artikel 29 i nämnda konvention.

32. Enligt ett andra synsätt, som jag kommer att beskriva som ”snävt”, reglerar Montrealkonventionen inte alla anspråk mot transportörer som kan uppstå i samband med internationella lufttransporter, utan endast anspråk som rör passagerares död eller ”kroppsskada” som orsakats av ”skadebringande händelser”, i enlighet med artikel 17.1. När en talan, oberoende av hur den framställs, objektivt sett uppfyller denna definition, hindrar artikel 29 i nämnda konvention klaganden från att åberopa mer gynnsamma villkor och ansvarsbegränsningar som föreskrivs i nationell rätt. Andra typer av skador som tillfogats passagerare ombord på ett luftfartyg faller däremot utanför konventionens tillämpningsområde. Även om det saknas rättsmedel i detta instrument för sådana skador, står det den klagande fritt att väcka talan mot transportören med stöd av nationell rätt.

33. I förevarande mål har frågan huruvida det är den första eller den andra ståndpunkten som är den korrekta en direkt betydelse för relevansen, vad avser avgörandet av det nationella målet, av den hänskjutande domstolens första fråga.

34. Om man skulle godta det breda synsättet på Montrealkonventionens exklusivitet, skulle det nämligen, vid avgörandet av om DB:s talan kunde prövas i enlighet med österrikisk rätt, inte spela någon roll om hans skador orsakats av en ”skadebringande händelse” i den mening som avses i artikel 17.1 eller av något annat. Enligt detta synsätt skulle denna skadeståndstalan exklusivt regleras av denna konvention – och vara utesluten enligt samma konvention på grund

²¹ För samma ståndpunkt, se Chapman, M., Prager, S., Harding, J., *Saggerson on Travel Law and Litigation*, 5:e upplagan, Wildy, Simmonds & Hill Publishing, London, 2013, s. 513, § 10.103, och Giumulla, E., ”Article 29 – Principles for claims”, i *Montreal Convention*, Kluwer, Nederländerna, 2006, s. 5–7, § 10–13.

²² Se, särskilt, Supreme Court of the United States (Förenta staternas högsta domstol), 12 januari 1999, El Al Israel Airlines, Ltd mot Tsui Yuan Tseng, 525 US 155 (nedan kallad domen i målet Tseng). Se även den ståndpunkt som uttryckts av Tompkins, G. N., särskilt i Hobe, S., Ruckteschell (von), N., Heffernan, D. (red), *Cologne compendium on air law in Europe*, Carl Heymanns Verlag KG, 2013, s. 1004–1005, §§ 143–148.

²³ Se, i detta avseende, punkt 18 ovan.

av preskription – av den enkla anledningen att den avser kroppsskada som en passagerare tillfogats under en internationell flygning som omfattas av konventionens allmänna tillämpningsområde, oberoende av den faktiska orsaken till denna kroppsskada.²⁴

35. Om man däremot skulle godta det snäva synsättet, skulle frågan om orsaken till DB:s skador vara avgörande för hur det gick med hans talan. Enligt detta synsätt skulle detta anspråk regleras och blockeras av Montrealkonventionen endast om hans skador var relaterade till en ”skadebringande händelse”. Om så inte var fallet skulle talan kunna väckas i enlighet med nationell lagstiftning.

36. Sett ur en logisk synvinkel kunde således den andra frågan om omfattningen av Montrealkonventionens exklusivitet ha ställts först. Med detta sagt är den ordning i vilken den hänskjutande domstolen valde att ställa sina tolkningsfrågor fullt rimlig ur pragmatisk synvinkel. Denna komplexa och känsliga fråga (1) behöver inte avgöras helt i förevarande mål, eftersom det, såsom jag kommer att förklara, ändå är uteslutet att framställa en skadeståndstalan såsom DB:s (2).

1. Frågans komplexitet och känslighet

37. Man må vara förlåten om man betraktar frågan om omfattningen av Montrealkonventionens exklusivitet som avgjord. Även om EU-domstolen aldrig har tagit ställning till denna fråga,²⁵ så har de nationella domstolarna i andra fördragsslutande stater gjort det. Det breda synsättet vann stöd av Storbritanniens högsta domstol i dess dom i målet Sidhu²⁶ och Förenta staternas högsta domstol i dess dom i målet Tseng, snart efterföljda av ett stort antal andra högsta domstolar och överrätter runt om i världen.²⁷ Även om domarna i målet Sidhu och i målet Tseng gällde Warszawakonventionen har denna lösning sedan överförts²⁸ till Montrealkonventionen. Dessutom har många sakkunniga inom den rättsliga doktrinen uttalat sitt stöd för detta synsätt.²⁹ Det är förstaeligt att även Austrian Airlines har gjort gällande inför EU-domstolen att detta är den korrekta och etablerade ståndpunkten i frågan.

²⁴ Med det breda synsättet skulle, om DB hade väckt sin talan inom den tidsfrist på två år som föreskrivs i artikel 35.1 i Montrealkonventionen, frågan huruvida hans skador orsakats av en ”skadebringande händelse” ha behandlats, men endast i syfte att avgöra huruvida det alls fanns ett rättsmedel.

²⁵ Se dock de domar som diskuteras i punkt 50 nedan. Denna fråga väcktes även i det mål som ledde till domen av den 20 oktober 2022, Laudamotion (C-111/21, EU:C:2022:808). EU-domstolen fann emellertid att det saknades anledning att besvara den frågan i det målet (se punkt 34 i nämnda dom).

²⁶ House of Lords (Överhuset, Skottland), 12 december 1996, Abnett mot British Airways plc, [1997] A.C. 430 (nedan kallad domen i målet Sidhu).

²⁷ Domarna i målet Sidhu och/eller i målet Tseng följdes av, särskilt, Court of Appeal of New Zealand (Nya Zeelands appellationsdomstol) i dess dom i målet Emery Air Freight Corpn mot Nerine Nurseries Ltd ([1997] 3 NZLR 723); Federal Court of Australia (Australiens federala domstol) i dess dom av den 9 september 1998 i målet South Pacific Air Motive Pty Ltd mot Magnus (157 ALR 443 (1998)); och Supreme Court of Kanada (Kanas högsta domstol) i dess dom av den 28 oktober 2014 i målet Thibodeau mot Air Kanada ([2014] 3 S.C.R. 340). Det breda synsättet valdes även av Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen, Tyskland) i dess dom av den 15 mars 2011 (Az X ZR 99/10).

²⁸ Se, särskilt, Supreme Court of the United Kingdom (Högsta domstolen i Förenade kungariket), 5 mars 2014, Hook mot British Airways plc, [2014] WL 795206.

²⁹ Se särskilt den litteratur som anges i fotnot 55 nedan.

38. Jag påpekade redan i mitt förslag till avgörande i målet Austrian Airlines (Jämkning av transportörens skadeståndsansvar),³⁰ att eftersom EU-domstolen endast är en av många domstolar i världen som har behörighet att tolka Montrealkonventionen, och eftersom en enhetlig tillämpning av denna konvention i alla fördragsslutande stater är ett eftersträvansvärt mål, är det lämpligt att EU-domstolen vederbörligen beaktar och ger erforderlig tyngd åt de avgöranden som meddelats av domstolarna i dessa fördragsslutande stater.

39. Detta innebär likväl inte att EU-domstolen blint ska följa sådana nationella prejudikat.³¹ En omsorgsfull granskning av det ratio decidendi som ligger till grund för de lösningar som vunnit stöd i andra fördragsslutande stater och av de praktiska konsekvenserna av dem är alltid påkallad.

40. I detta avseende har den trend som sattes av domarna i målet Sidhu och i målet Tseng inte lämnats obestridd. När målet Tseng avgjordes betraktades det av vissa som ett betydande omkullkastande av ett stort antal avgöranden i motsatt riktning som fattats av lägre domstolar i Förenta staterna.³² Såsom DB har påpekat kritiseras dessa domar dessutom ändå inom delar av doktrinen.³³ DB, den tyska regeringen och kommissionen har nämligen – uttryckligen eller underförstått – föreslagit att EU-domstolen, om den skulle ta ställning till den frågan i förevarande mål, ska avvika från dessa nationella prejudikat och i stället bekräfta det snäva synsättet.

41. Denna debatt har utan tvivel först och främst sitt ursprung i det faktum att omfattningen av Montrealkonventionens exklusivitet ur teoretisk synvinkel är en komplex fråga. De tillämpliga tolkningsreglerna, såsom de har kodifierats i Wienkonventionen om traktaträtten av den 23 maj 1969,³⁴ ger inte något entydigt svar. Å ena sidan vilar det breda synsättet, som vann stöd i domarna i målet Sidhu och i målet Tseng, på en solid och ärlig tolkning av Montrealkonventionens uttryck sedda i sitt sammanhang och mot bakgrunden av konventionens ändamål och syfte. Även förarbetena till Montrealkonventionen anlätades av dessa två högsta domstolar för att få bekräftelse på denna mening. Å andra sidan kan precis samma faktorer enligt min mening skäligen åberopas till stöd för en motsatt tolkning.

42. När det gäller uttrycken i Montrealkonventionen, och mer specifikt i artikel 29, pekar förespråkarna för det breda synsättet på att dess språkbruk inte är begränsat till skador som tillfogats genom ”skadebringande händelser”, utan mer allmänt hänvisar till talan om ersättning för skador till följd av ”transporter av passagerare” – ett uttryck som bör leda till slutsatsen att

³⁰ Förslag till avgörande i mål C-589/20, EU:C:2022:47, punkt 29 (nedan kallat mitt förslag till avgörande i målet Austrian Airlines (Jämkning av transportörens skadeståndsansvar)). Se, analogt, dom av den 6 oktober 2020, kommissionen/Ungern (Högre utbildning) (C-66/18, EU:C:2020:792, punkt 92). Jag kommer följaktligen att hänvisa till relevanta nationella avgöranden i detta förslag till avgörande.

³¹ EU-domstolen har redan gjort klart att den inte har för avsikt att göra detta. Se, särskilt, de olika definitionerna av begreppet ”skadebringande händelse” som återges i punkt 58 nedan.

³² Se, bland många avgöranden, United States Court of Appeals, Third Circuit (Appellationsdomstolen i Förenta staterna, tredje domkretsen), 19 juli 1984, Stanley Abramson mot Japan Airlines Co., Ltd, 739 F.2d 130; US District Court, S.D. New York, (Distriktsdomstolen i södra distriktet av New York, Förenta staterna), 24 september 1991, Walker mot EasAir Lines, Inc., 775 F. Supp. 111 (där det angavs att det, före domen i målet Tseng, fanns ”en överväldigande konsensus bland de domstolar som tagit ställning i frågan” till förmån för det snäva synsättet på exklusiviteten); och United States Court of Appeals, Eleventh Circuit (Appellationsdomstolen i Förenta staterna, elfte domkretsen), 25 augusti 1997, Krys mot Lufthansa Germany Airlines, 119 F.3d 1515.

³³ Se, särskilt, Giemulla, E., a.a., s. 5, § 9, s. 8, § 15, och hänvisningarna till doktrinen; McDonald, M., ”The Montreal Convention and the Preemption of Air Passenger Claims”, *The Irish Jurist*, vol. XLIV, 2010, s. 203–238, och Bernard, N., ”Taking Air Passenger Rights Seriously: the Case Against the Exclusivity of the Montreal Convention”, *International Community Law Review*, vol. 23, nr 4, 2021, s. 313–343.

³⁴ Förenta nationernas fördragsserie, vol. 1155, s. 331 (nedan kallad Wienkonventionen). Se artiklarna 31 och 32 i nämnda konvention.

alla ersättningsanspråk avseende skador på passagerare omfattas.³⁵ Anhängarna av det snäva synsättet betonar däremot, såsom DB har gjort inför EU-domstolen, att det inte finns något i lydelsen i artikel 29 som uttryckligen, till nackdel för passagerarna, kräver att alla nationella rättsmedel ska vara uteslutna även när det inte föreligger någon ”skadebringande händelse”. Ett så drastiskt resultat kan endast grundas på klara och otvetydiga formuleringar³⁶ och inte på underförstådda resonemang.

43. Montrealkonventionens ändamål och syfte är lika tvetydiga. Det är ostridigt att detta instrument, i enlighet med själva rubriken och ingressen,³⁷ endast syftade till att behandla *vissa*, men inte *alla* frågor som rör lufttransporter. Det råder dock en fundamental oenighet om dess exakta syfte vad gäller räckvidden av lufttrafikföretagens ansvar.

44. Förespråkare av det breda synsättet hävdar att lufttrafikföretagens ansvar *allmänt sett* är en fråga som skulle behandlas i Montrealkonventionen. Enligt deras uppfattning utgör bestämmelserna i kapitel III en heltäckande ordning för skadeståndsanspråk till följd av internationella lufttransporter. Huvudsyftet med denna konvention är att uppnå rättslig enhetlighet i detta avseende. I dessa bestämmelser stadfästs de omständigheter – det vill säga de enda omständigheter – under vilka transportörer bör ansvara för skador som tillfogats passagerare. Genom att begränsa de typer av krav som kan riktas mot dem, ger konventionen, och särskilt artikel 29, flygbolagen visshet. Den säkerställer att de på förhand kan fastställa och beräkna den ersättningsbörda som kommer att läggas på dem – något som är väsentligt för bland annat försäkringsändamål. Målet att uppnå enhetlighet och förutsägbarhet skulle omintetgöras om passagerarna kunde framställa andra anspråk mot dem.³⁸

45. I likhet med DB och den tyska regeringen svarar anhängarna av det snäva synsättet att Montrealkonventionen enligt deras mening faktiskt var avsedd att unifiera transportörernas ansvar *endast* i vissa situationer, särskilt vid luftfartygsrelaterade olyckshändelser. Risken för att transportörer skulle ställas inför ett förlamande skadeståndsansvar i händelse av flygplanskrascher var nämligen en av de farhågor som ledde till att Warszawakonventionen antogs 1929.³⁹ Avsikten var inte att skydda transportörerna från ansvar under andra omständigheter. Mot denna bakgrund var det enda syftet med artikel 29 i Montrealkonventionen att förhindra att den som framställer ett skadeståndsanspråk som objektivt sett är relaterat till en ”skadebringande händelse”, kringgår de villkor och ansvarsbegränsningar som anges i konventionen genom att föra sin talan i enlighet med nationell rätt. En enhetlig tillämpning av konventionen skulle inte kräva mer än så.⁴⁰

³⁵ Utvecklingen av denna bestämmelse över tid stärker detta argument. I den ursprungliga versionen av (dåvarande) artikel 24 i Warszawakonventionen föreskrevs i huvudsak att ”[i] fall, som avses i art. 17 ...” kunde talan om ansvarighet endast föras under de villkor som stadgades i denna konvention. Ordalydelsen i artikel 24 ändrades dock senare genom Montrealprotokoll nr 4 med ändring av konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran. Där ersattes hänvisningen till ”fall, som avses i art. 17” med uttrycket ”vid transport av passagerare” – som jag vågar påstå är mer omfattande.

³⁶ Konventionens upphovsmän skulle exempelvis ha kunnat ange att ”inga andra grunder för talan ..., än de som föreskrivs i denna konvention kan åberopas avseende förluster eller skador, oavsett slag och oavsett orsak, till följd av internationella flygtransporter”. Se McDonald, M., a.a., s. 205 och 227).

³⁷ Se femte stycket i ingressen till Montrealkonventionen.

³⁸ Se, särskilt, domarna i målet Sidhu och i målet Tseng.

³⁹ Se, särskilt, Bernard, N., a.a. s. 313–343.

⁴⁰ Se, särskilt, United States Court of Appeals, Third Circuit, (Appellationsdomstolen i Förenta staterna, tredje domkretsen), 19 juli 1984, Stanley Abramson mot Japan Airlines Co., Ltd, 739 F.2d 130, och där angiven rättspraxis. Se även Giumulla, E., a.a., s. 5, § 9, s. 8, § 15, och de olika hänvisningarna till doktrinen.

46. Anhängarna av det snäva synsättet betonar också Warszawakonventionens respektive Montrealkonventionens skilda syften. Såsom DB och kommissionen har påpekat, syftade den förstnämnda konventionen till att främja utvecklingen av den framväxande flygindustrin, medan den sistnämnda antogs i syfte att stärka konsumentskyddet i samband med internationella lufttransporter.⁴¹ Oavsett vilket som skulle ha varit det korrekta synsättet enligt Warszawakonventionen, kan det breda synsättet på exklusiviteten inte, åtminstone inte av det skälet, överföras till Montrealkonventionen.⁴² Förespråkarna av det breda synsättet svarar att Montrealkonventionen inte bara var avsedd att skydda konsumenternas intressen utan också att uppnå en ”rättvis sammanvägning” av passagerarnas och transportörernas intressen.⁴³ Denna sammanvägning är inneboende i konventionens ansvarsordning. Passagerare har begränsad möjlighet att kräva skadeersättning från transportörer. När sådana möjligheter till gottgörelse finns, kan emellertid ersättning erhållas snabbt och enkelt, till stor del beroende på den strikta ansvarsordning som föreskrivs i konventionen.⁴⁴

47. Förarbetena till de båda konventionerna minskar inte kontroversen, eftersom de också är tvetydiga vad beträffar upphovsmännens avsikter i fråga om exklusiviteten. Förarbetena till Warszawakonventionen ger inget tydligt besked om huruvida delegaterna hade en definitiv avsikt i denna fråga.⁴⁵ Förarbetena till Montrealkonventionens är inte heller till någon hjälp. Det enda direkta uttalandet med någon tyngd i detta avseende, som gjordes av konferensens ordförande, är öppet för tolkning.⁴⁶

48. Vidare beror konflikten kring omfattningen av Montrealkonventionens exklusivitet på de betydande – och ofta ödesdigra – praktiska konsekvenserna av det breda synsättet. I domen i målet Sidhu nekades passagerare som hållits kvar i tre veckor av irakiska styrkor efter att deras plan landat på Kuwaits internationella flygplats i augusti 1990, timmarna efter det att irakiska styrkor hade invaderade Kuwait, ett rättsmedel. Så även i målet Tseng, där en passagerare utsattes för en möjligen kränkande säkerhetskontroll av flygbolagets personal på John F. Kennedy International Airport i New York innan hon gick ombord på ett flyg till Tel Aviv. I andra domar nekades passagerare, vars handikapp inte hade tillgodosetts på ett korrekt sätt av flygbolaget, i direkt strid med unionsrättens krav,⁴⁷ eller som påstod sig ha blivit diskriminerade av transportören på olagliga grunder, exempelvis på grund av ras, också ett rättsmedel.⁴⁸ Tydliga avtalsbrott, såsom flygbolagens underlåtenhet att leverera förbeställda måltider, som berörs i punkt 26 ovan, har inte heller kompenseras.⁴⁹ I alla dessa fall ansågs det att de anspråk som

⁴¹ Se det tredje stycket i ingressen till Montrealkonventionen.

⁴² Se, särskilt, McDonald, M., a.a., och Bernard, N., a.a.

⁴³ Se femte stycket i ingressen till Montrealkonventionen.

⁴⁴ Se, särskilt, domarna i målet Sidhu och i målet Tseng.

⁴⁵ Något som Lord Hope erkände med stor uppriktighet i målet Sidhu: ”Det framgår av flera avsnitt i [protokollet från den andra internationella konferensen om privat luftfartsrätt, som hölls i Warszawa den 4–12 oktober 1929] att delegaterna har uttryckt åsikter om konventionens syfte. ... Men dessa är bara strån i vinden som dök upp under flera dagars ingående diskussioner till vilka många delegater bidrog. Jag kan inte finna ett tillräckligt tydligt och konsekvent uttryck för en åsikt här ... på ifrågavarande punkt ...”

⁴⁶ ”Syftet med artikel [29] var att säkerställa att det, under de omständigheter då konventionen var tillämplig, inte var möjligt att kringgå dess bestämmelser genom att väcka talan om skadestånd ... inomkontraktuell, utomkontraktuell eller på annan grund. När konventionen väl var tillämplig, var dess villkor och ansvarsbegränsningar tillämpliga” (se Internationella konferensen om lufträtt, protokollet från det sjuttonde mötet, s. 3, § 10). Tyvärr utvecklade ordföranden inte närmare vad som avsågs med ”de omständigheter då konventionen [är] tillämplig”.

⁴⁷ Se Supreme Court of the United Kingdom (Högsta domstolen i Förenade Kungariket), 5 mars 2014, Stott mot Thomas Cook Tour Operators Limited, [2014] UKSC 15, angående Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet (EUT L 204, 2006, s. 1).

⁴⁸ Se, särskilt, United States Court of Appeals, Second Circuit (Appellationsdomstolen i Förenta staterna, andra domkretsen), 22 mars 2002, King mot American Airlines, Inc., 284 F.3d 352.

⁴⁹ Se, särskilt, United States District Court, D. Maryland (Distriktsdomstolen i Maryland, Förenta staterna), 31 januari 2007, Knowlton mot American Airlines, Inc., 31 AVI 18,486. Se, för andra exempel på passagerare som berövats möjligheten till gottgörelse, McDonald, M., a.a., s. 220–223.

riktades mot de ansvariga transportörerna uteslutande reglerades av Warszawa- eller Montrealkonventionen, eftersom de hade sin grund i internationella lufttransporter. Eftersom det varken förelåg någon ”kroppsskada” eller någon ”skadebringande händelse” kunde någon gottgörelse inte erhållas enligt den relevanta konventionen. Ändå tilläts klagandena inte föra sin talan på grundval av nationell rätt.

49. Anhängarna av det snäva synsättet framhåller att dessa avgöranden är orättvisa. Det breda synsättet medför i många fall att passagerarna förvägras rättvisa. Utom under de få förutsättningar som avses i själva Montrealkonventionen är transportörerna skyddade från allt slags ansvar, oavsett grund och syfte, även från ansvar som i annat fall skulle ha sin grund i åsidosättandet av lagstadgade skyldigheter och/eller passagerares grundläggande rättigheter. Dessa skyldigheter och rättigheter kan i praktiken inte – privaträttsligt – göras gällande mot dem.⁵⁰ Förespråkare av den breda uppfattningen hävdar att dessa resultat endast är en nödvändig följd av den enhetlighet och visshet som konventionen var avsedd att uppnå. Även om de ibland tillstår att det är orättvist mot passagerarna, särskilt i diskrimineringsfallen, betonar de, inte utan grund, att det inte är domstolarnas sak att omarbeta ett internationellt fördrag för att göra det mer rättvist.⁵¹

50. På det hela taget kräver frågan om omfattningen av Montrealkonventionens exklusivitet seriös eftertanke från EU-domstolens sida. Det är riktigt att EU-domstolen, såsom kommissionen har gjort gällande, i sina domar i målet IATA och ELFAA⁵² och i målet Nelson m.fl.⁵³ redan har berört detta ämne något och på sätt och vis har intagit en försiktig hållning. När EU-domstolen i dessa domar slog fast att det inte förelåg någon konflikt mellan Montrealkonventionen och förordning (EG) nr 261/2004,⁵⁴ undvek den emellertid till största delen frågan genom att slå fast att den förstnämnda endast avsåg individuella skadeståndsanspråk, medan den sistnämnda förordningen innehåller skyldigheter att bistå passagerare och standardiserad kompensation. Debattens känsliga karaktär understryks ytterligare av de fientliga reaktionerna på dessa två domar i en betydande del av doktrinen.⁵⁵

2. Det är inte nödvändigt att EU-domstolen tar ställning i förevarande mål

51. Mitt i dunklet i denna kontrovers finns det ändå något som lyser igenom i mörkret. Som jag tidigare har påpekat behöver EU-domstolen inte komplett ta ställning till omfattningen av Montrealkonventionens exklusivitet i förevarande mål.

52. Eftersom det breda synsättet inrymmer det snäva synsättet sammanfaller de på i vart fall en punkt: Skadeståndsanspråk som riktas mot ett lufttrafikföretag, oberoende av hur de framställs, som objektivt sett avser dödsfall eller kroppsskada som tillfogats en passagerare under en internationell flygning som omfattas av konventionens allmänna tillämpningsområde till följd av

⁵⁰ Se, särskilt, Giumulla, E., a.a., s. 5, § 9, och McDonald, M., a.a.

⁵¹ Se, särskilt, Supreme Court of the United Kingdom (Högsta domstolen i Förenade kungariket), 5 mars 2014, Stott mot Thomas Cook Tour Operators Limited, [2014] WL 795206, § 63–65.

⁵² Dom av den 10 januari 2006 (C-344/04, EU:C:2006:10, punkterna 33–48).

⁵³ Dom av den 23 oktober 2012 (C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657, punkterna 41–60).

⁵⁴ Europaparlamentets och rådets förordning av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, 2004, s. 1).

⁵⁵ Se, särskilt, Wegter, J.J., ”The ECJ Decision of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004: Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention”, *Air & Space Law*, vol 31, nr. 2, 2006, s. 133–148; Radošević, S., ”CJEU’s Decision in *Nelson and Others* in Light of the Exclusivity of the Montreal Convention”, *Air & Space Law* vol. 38, nr. 2, 2013, s. 95–110; och Tompkins, G. N., ”Are the Objectives of the 1999 Montreal Convention in Danger of Failure”, *Air & Space Law*, vol. 39, nr. 3 (2014), s. 203–214.

en skadebringande händelse som inträffat ombord på luftfartyget i enlighet med artikel 17.1 i konventionen, regleras enligt artikel 29 i Montrealkonventionen utan tvekan exklusivt av denna rättsakt. I ett sådant scenario är det uppenbart att klaganden inte kan tillåtas kringgå de villkor och ansvarsbegränsningar som fastställs i det instrumentet genom att föra sin talan i enlighet med nationell rätt.⁵⁶ Det är endast när det gäller anspråk som varken rör dödsfall eller kroppsskada som tillfogats passagerare eller en skadebringande händelse som de två åsikterna går isär. Enligt det snäva synsättet kan nämligen klagande föra talan med stöd av nationell rätt. Enligt det breda synsättet förvägras vederbörande varje potentiellt rättsmedel.⁵⁷

53. Såsom jag kommer att förklara i avsnittet nedan, avser den talan som DB har framställt mot Austrian Airlines i förevarande mål, enligt min mening, objektivt sett en kroppsskada som tillfogats en passagerare till följd av en skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17.1. EU-domstolen behöver således inte välja mellan det breda och det snäva synsättet. Oavsett vilket synsätt som är det korrekta regleras detta anspråk *under alla omständigheter* exklusivt av denna konvention, och blockeras av nämnda konvention på grund av preskription.⁵⁸

54. Enligt min mening skulle det vara en lovärd uppvisning i rättslig återhållsamhet om EU-domstolen här skulle begränsa sig till denna uppenbara slutsats och avstå från att ta definitiv ställning i den mer omfattande frågan om omfattningen av Montrealkonventionens exklusivitet. Det kan komma mål i framtiden där EU-domstolen blir tvungen att bita i det sura äpplet. Exemplet med en skadeståndstalan grundad på diskriminering som väcks av en passagerare mot ett lufttrafikföretag kan komma att tas upp vid EU-domstolen. Om och när ett sådant mål anhängiggörs, är det bäst att det avgörs av den stora avdelningen efter noggrann prövning av alla de aspekter som lagts fram ovan.

B. Skador som dem som tillfogats DB ska anses ha orsakats av en ”skadebringande händelse” i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen (den första frågan).

55. Jag har redan i föregående avsnitt angett att en talan såsom den som DB har väckt mot Austrian Airlines, enligt min mening, regleras exklusivt av Montrealkonventionen, eftersom den objektivt sett avser den situation som avses i artikel 17.1 i konventionen. Följaktligen kan klaganden inte kringgå den preskriptionsfrist om två år som anges i nämnda konvention genom att föra sin talan med stöd av nationell rätt. Jag ska nu redogöra för min uppfattning i denna fråga.

56. Det är utrett i det nationella målet att DB:s skadeståndstalan avser ”kroppsskada” – nämligen svåra brännskador – som tillfogades en passagerare, det vill säga honom själv, under en internationell flygning som faller inom det allmänna tillämpningsområdet för Montrealkonventionen – såsom förklaras i punkt 18 ovan – och att den eller de händelser som ledde till dessa skador ägde rum ombord på luftfartyget. Den enda tvistiga frågan är huruvida dessa skador rättsligt sett ska anses ha orsakats av en ”skadebringande händelse” i den mening som avses i artikel 17.1.

⁵⁶ Det vill säga i händelse av ”ackumulering” av grunder för talan (se punkt 26).

⁵⁷ Jämför punkterna 31 och 32 ovan.

⁵⁸ Som jag just har förklarat skulle EU-domstolen ha behövt ta ställning till exklusivitetens räckvidd endast om de skador som tillfogats DB *inte kunde anses bero* på en ”skadebringande händelse”. Det är därför som den hänskjutande domstolen på ett pragmatiskt sätt har tagit upp frågan på ett underordnat sätt.

57. I detta avseende erinrar jag om att under den flygning som transporterade DB till Wien föll en kanna, till följd av bristande uppmärksamhet från kabinbesättningen, från en serveringsvagn som sköts längs med stolsraderna. Skållhett kaffe spilldes ut och DB fick svåra brännskador.⁵⁹

58. Såsom den hänskjutande domstolen har påpekat ska en sådan beklaglig händelse otvivelaktigt betraktas som en ”skadebringande händelse” i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen. Så är fallet oavsett om man använder den definition av detta begrepp som Förenta staternas högsta domstol för många år sedan gav i målet *Air France mot Saks*⁶⁰ – ”en oväntad eller ovanlig händelse som beror på omständigheter som ligger utanför passagerarens kontroll” – eller den nya definition som EU-domstolen gav i målet *Niki Luftfahrt* – ”en oavsiktlig och oväntad händelse”⁶¹ När man går ombord på ett flygplan förväntar man sig naturligtvis inte att få en kanna med hett kaffe över sig under flygningen.⁶²

59. Denna slutsats har inte ifrågasatts av DB.⁶³ Inför appellationsdomstolen och den hänskjutande domstolen har klaganden emellertid förklarat att hans talan inte gäller denna ”skadebringande händelse”, utan snarare vad som hände efteråt. I enlighet med den teori om återkrav som DB åberopar har hans krav en annan grund, nämligen den påstått⁶⁴ otillräckliga och inadekvata första hjälpen som kabinpersonalen gav honom för hans skador⁶⁵ med åsidosättande av den omsorgsplikt som transportörer har gentemot sina passagerare. Denna grund är *skild från den ursprungliga ”skadebringande händelsen”* och har lett till en *separat skada*, nämligen förvärringen av hans brännskador. Det är endast för denna specifika skada som han söker ersättning.

60. DB anser därför att hans anspråk – så som han har framställt det – endast gäller kroppsskada som inte orsakades av att kannan med skållhett kaffe ”av misstag” föll, utan av kabinbesättningens sätt att därefter bemöta situationen. Följaktligen regleras detta skadeståndsanspråk inte av artikel 17.1 i Montrealkonventionen och kan således prövas enligt österrikisk lag, på de villkor – i synnerhet vad beträffar preskriptionstiden – som anges där.

61. Mot bakgrund av detta argument önskar den hänskjutande domstolen genom sin första fråga få klarhet i huruvida kannan med skållhett kaffe som föll och den första hjälpen som besättningen därefter gav för brännskadorna ska behandlas som separata skadeorsaker eller som delar av en enda ”skadebringande händelse” i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen.

62. Enligt min mening bör den första frågan omformuleras något. Saken i det nationella målet, sedd mot bakgrund av DB:s argument, väcker nämligen helt klart frågor om *orsakssamband*. Huruvida klagandens talan omfattas av artikel 17.1 i Montrealkonventionen, och därmed uteslutande regleras av detta instrument, eller inte beror i huvudsak på huruvida den ursprungliga olyckshändelse som skedde ombord på flygplanet, det vill säga att kannan föll, kan anses ha varit ”skadebringande”, i den mening som avses i denna bestämmelse, och orsakat de skador som klaganden yrkar ersättning för, med hänsyn till att första hjälpen tillhandahölls av

⁵⁹ Se ovan punkt 10.

⁶⁰ Supreme Court of the United States (Förenta staternas högsta domstol), 4 mars 1985, 470 U.S. 392 (1985) (nedan kallad domen i målet *Air France mot Saks*).

⁶¹ *Niki Luftfahrt* (punkt 35).

⁶² Se, analogivis, domen i målet *Niki Luftfahrt* (punkterna 14 och 43).

⁶³ Se punkt 14 ovan.

⁶⁴ Jag vill understryka att denna aspekt inte har fastställts på det nuvarande stadiet av det nationella förfarandet. Austrian Airlines har nämligen bestritt denna omständighet (se fotnot 8) och den hänskjutande domstolen har angett att om den skulle vara relevant för DB:s talan, så skulle det erfordras ytterligare bevisning och utredning i detta avseende.

⁶⁵ Se fotnot 8 ovan för närmare detaljer.

kabinbesättningen i mellantiden. Den frågan bör hanteras på detta sätt.⁶⁶ Däremot vore det olämpligt att hantera den på ett något indirekt sätt, inom ramen för begreppet ”skadebringande händelse”, genom att fråga sig om dessa två separata omständigheter bör betraktas som en och samma händelse enligt samma bestämmelse.⁶⁷

63. Jag kommer därför att förklara nedan varför det ”oavsiktliga” fallet av kannan, vid tillämpningen av artikel 17.1 i Montrealkonventionen, rättsligt sett måste anses ha varit ”skadebringande” och orsakat den kroppsskada som är föremålet för DB:s talan, oavsett om den första hjälpen som därefter gavs också kan ha bidragit till denna skada (1).⁶⁸ Eftersom Austrian Airlines inför EU-domstolen har tagit upp frågan huruvida den andra händelsen, hursomhelst, också i sig skulle kunna betraktas som en ”skadebringande händelse” i den mening som avses i denna bestämmelse, kommer jag för fullständighetens skull att kortfattat behandla den frågan (2).

1. Det oavsiktliga fallet av kannan måste rättsligt sett anses ha varit ”skadebringande” och ha orsakat den kroppsskada som tillfogats i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen

64. Som utgångspunkt i frågan bör det understrykas att även om artikel 17.1 i Montrealkonventionen inte preciserar i vilka situationer en viss olyckshändelse ska anses ha varit ”skadebringande” och orsakat en passagerares död eller kroppsskada, och även om detta uttryck inte definieras i konventionen, så ska det inte tolkas med hänvisning till den nationella rätt som är tillämplig på det ifrågasvarande transportavtalet,⁶⁹ såsom DB och Austrian Airlines har föreslagit. Med hänsyn till den enhetlighet som eftersträvas med Montrealkonvention,⁷⁰ och eftersom den inte anger något annat,⁷¹ bör uttrycket i stället ges en självständig tolkning, mot

⁶⁶ I detta skede är det berättigat att fråga sig hur EU-domstolen, inom ramen för det förfarande för förhandsavgörande som föreskrivs i artikel 267 FEUF och som är begränsat till frågor om tolkningen av unionsrätten, skulle kunna behandla frågan om huruvida en viss händelse ska anses ha varit ”skadebringande” och ha orsakat en viss skada i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen. Enligt min mening *kan den göra det*, men bara i viss utsträckning. Som jag kommer att förklara i nästa avsnitt kan kausaliteten faktiskt reduceras till två frågor. För det första måste man avgöra om den ”skadebringande händelsen” bidrog eller inte bidrog till uppkomsten av skadan (se punkterna 66–68). Detta är helt klart en sakfråga som ska klargöras av den nationella domaren i varje enskilt fall. I förevarande mål är denna fråga inte omtvistad (se punkt 75). En *andra* aspekt av orsakssambandet är huruvida den ”skadebringande händelsen” har ett tillräckligt samband med den omtvistade skadan för att, ur ett juridiskt perspektiv, kunna motivera tillämpningen av artikel 17.1 (se punkterna 69–74). Detta är en (unions)rättslig fråga och den enda fråga som är aktuell i detta mål (se punkt 77 och följande punkter). Man kan också fråga sig om EU-domstolen *bör göra det*. Jag har redan i punkt 77 i mitt förslag till avgörande i målet Austrian Airlines (Jämknings av transportörens skadeståndsansvar) redogjort för mina reservationer mot att EU-domstolen genom förfarandet för förhandsavgörande tar på sig att besvara frågor som är anpassade efter mycket detaljerade och specifika sakförhållanden. Med tanke på att förevarande mål är det första som rör kravet på orsakssamband i artikel 17.1 och med tanke på dess illustrativa karaktär som referens för framtida mål anser jag emellertid att det är lämpligt att göra det här.

⁶⁷ Det konstlade i detta synsätt framgår enligt min mening av det faktum att Austrian Airlines och kommissionen har besvarat frågan om huruvida kannans fall och den efterföljande första hjälpen ska behandlas som en enda ”skadebringande händelse” genom att föra vad som till sin natur är ett resonemang om orsakssamband – vilket jag kommer att hänvisa till där så är relevant. Även den tyska regeringen, som har berört frågan huruvida de två händelserna, för det första, kan betraktas som en enda ”skadebringande händelse” och huruvida kannans fall, för det andra, kan anses ha varit ”skadebringande” och orsakat DB:s skador, för i huvudsak samma resonemang i båda delarna. Den hänskjutande domstolen diskuterar faktiskt själv frågan ur ett kausalitetsperspektiv i sin begäran om förhandsavgörande.

⁶⁸ Jag delar i detta avseende den ståndpunkt som appellationsdomstolen har gett uttryck för i det nationella målet (se punkt 13 ovan).

⁶⁹ Här skulle detta vara österrikisk rätt på grundval av artikel 5.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I) (EUT L 177, 2008, s. 6).

⁷⁰ Villkoren för transportörens skadeståndsansvar, åtminstone när det gäller olyckshändelser, hör verkligen till de regler för internationella lufttransporter som Montrealkonventionen syftade till att harmonisera (se punkterna 44 och 45 ovan). Att bedöma ett av dessa villkor med hänvisning till *lex contractus* skulle undergräva enhetlighetssyftet, eftersom ansvarsskyldigheten då skulle kunna variera beroende på vid vilket forum talan framställdes – eftersom de olika lagvalsreglerna i de fördragsslutande staterna kan ange olika *lex contractus* – och i slutändan beroende på innehållet i just den lagstiftningen.

⁷¹ Montrealkonventionen hänvisar uttryckligen – se särskilt artikel 33.4 – eller underförstått – se artikel 29, första meningen, näst sista raden (“... oavsett vem eller vilka ...”) – till nationell lagstiftning vas avser vissa frågor. Det gör den inte när det gäller kravet på orsakssamband som anges i artikel 17.1 i förordningen.

bakgrund av de tolkningsregler som fastställs i Wienkonventionen.⁷² Självständighet i förhållande till nationell rätt bör dock inte förstås så, att man fullständigt ska bortse från den. När det gäller ett grundläggande begrepp inom skadeståndsrätten som orsakssamband – vars detaljer knappast med intellektuell hederlighet kan härledas enbart från den ”vanliga betydelsen” av detta uttryck, det ”sammanslagning” i vilket det används och Montrealkonventionens ”ändamål och syfte” – måste man också hämta inspiration från de allmänna principer som är gemensamma för de fördragsslutande staternas lagstiftning.⁷³

65. I enlighet med dessa tolkningsregler och mot bakgrund av dessa principer anser jag, i likhet med samtliga intervenienter vid EU-domstolen, att *två kompletterande prov* bör tillämpas efter varandra för att i varje enskilt fall avgöra om den ifrågavarande olyckshändelsen kan anses ha varit ”skadebringande” och orsakat den skada som tillfogats passageraren och som är föremålet för talan.

66. Såsom Austrian Airlines, den tyska regeringen och kommissionen har gjort gällande följer det första provet direkt av den allmänna innebörden av adjektivet ”skadebringande” i artikel 17.1, det vill säga ”som orsakar skada”. Detta prov innebär en sakprövning. Det motsvarar det som i de fördragsslutande staternas lagstiftning kallas kausalitet i form av nödvändigt villkor (”sine qua non”), ”om det inte vore för” (”but for”) eller ”likvärdiga förhållanden” (”equivalence of conditions”). Enligt detta prov anses varje beteende eller händelse som faktiskt utgör ett nödvändigt villkor för en viss skada – det vill säga ”om det inte vore för” ... skulle den inte ha tillfogats – ha orsakat densamma. Eftersom alla skador är ett resultat av en kombination av faktorer, som var och en bidrar till att den inträffar,⁷⁴ anses den, enligt provet ”om det inte vore för”, inte ha *en* utan *flera* orsaker. Alla dessa faktorer betraktas nämligen som direkta orsaker till skadan – eller ”länkar” i den ”kedja av orsaker” som föranleder skadan.⁷⁵

67. Vad gäller artikel 17.1 i Montrealkonventionen är således det första provet uppfyllt när den relevanta olyckshändelsen faktiskt är ett nödvändigt villkor för den kroppsskada som tillfogats passageraren och som är föremålet för talan – det vill säga att skadan inte skulle ha inträffat ”om det inte vore för” att denna händelse hade inträffat. Det innebär också att det räcker att ”den skadebringande händelsen” är *en* av de faktorer som bidrog till att skadan uppstod – en ”länk” i den ”kedja av orsaker” som ledde till skadan. Såsom den hänskjutande domstolen har noterat har detta synsätt uttryckligen godkänts, särskilt av Förenta staternas högsta domstol i målet *Air France mot Saks*.⁷⁶

68. Enligt min mening är detta första prov förenligt med både konsumentskyddsmålet⁷⁷ och enhetlighetsmålet som eftersträvas med Montrealkonventionen. Låt oss i detta avseende överväga det hypotetiska exemplet med en passagerare vars kroppsskada orsakats av en kombination av – i vart fall – två faktorer, nämligen i) passagerarens tidigare hälsotillstånd, som gjort honom eller henne benägen att drabbas av hjärtinfarkt, och ii) den extrema stress som

⁷² Se, analogt, dom av den 20 oktober 2022, *Laudamotion* (C-111/21, EU:C:2022:808, punkt 21 och där angiven rättspraxis).

⁷³ Se mitt förslag till avgörande i målet *Austrian Airlines* (Jämknings av transportörens skadeståndsansvar) (punkt 72).

⁷⁴ Ett typiskt exempel är en motorcyklist som kör på en fotgängare. Detta inträffade på grund av en kombination av den hastighet som motorcykeln framfördes med, defekter på bromsarna, fotgängarens bristande uppmärksamhet och så vidare.

⁷⁵ För en jämförande analys av lagstiftningen i Europeiska unionens medlemsstater och Förenade kungariket, se, särskilt, 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, vol. IV, bok VI (”Non contractual liability arising out of damage caused to another”), Chapter 4: Causation, s. 3566–3608.

⁷⁶ ”Varje skada beror på en kedja av orsaker, och vi kräver endast att passageraren ska kunna visa att någon länk i kedjan var [en ”skadebringande händelse” i den mening som avses i artikel 17.1].”

⁷⁷ Se det tredje stycket i ingressen till Montrealkonventionen.

framkallades av den "oavsiktliga" nödlandningen av flygplanet, vilken utlöste en sådan infarkt. I det scenariot bidrar å ena sidan det första provet som beskrivs ovan till att den skadelidande snabbt och enkelt kan erhålla ersättning⁷⁸ enligt artikel 17.1 i Montrealkonventionen, eftersom det räcker med att "den skadebringande händelsen" är en "länk" i den "kedja av orsaker" som ledde till passagerarens död eller kroppsskada. Om däremot den "skadebringande händelsen" skulle vara den "enda/tillräckliga orsaken" eller till och med "huvudorsaken" till passagerarens skada skulle detta allvarligt försvåra hans eller hennes talan. Det första alternativa provet skulle kunna utesluta gottgörelse helt och hållet i det angivna exemplet.⁷⁹ Det andra skulle leda till osäkerhet. Valet mellan de två faktorer som anges ovan skulle nämligen kunna diskuteras och skulle därför sannolikt leda till en intensiv debatt mellan parterna, och det beslut som slutligen fattades av domaren skulle vara något godtyckligt.⁸⁰ Å andra sidan bidrar "om det inte vore för"-provet även till en enhetlig tillämpning av konventionen. Frågan huruvida ett skadeståndsanspråk regleras av artikel 17.1 eller inte beror på om det finns ett objektivt samband mellan en passagerares kroppsskada och en "skadebringande händelse", och inte på hur klaganden respektive transportören har pläderat för sin sak – en punkt som jag återkommer till senare.

69. Såsom samtliga parter och intervenienter samstämmt har framhållit inför EU-domstolen kan emellertid det "om det inte vore för"-prov som diskuterats ovan inte användas helt oinskränkt vid tillämpningen av artikel 17.1 i Montrealkonventionen. I annat fall skulle denna bestämmelses räckvidd, och i slutändan även transportörens ansvar i enlighet därmed, bli alltför omfattande.

70. I detta avseende kan man tänka sig följande hypotetiska scenario: Ett flygplan som transporterar ett fotbollslandslag till fotbolls-VM tillfogas "oavsiktligt" en skada på en av sina motorer och nödlandar. Spelarna tillfogas inga kroppsskador under denna händelse, men blir förstaeligt nog chockade av den. Det trauma som den "olyckshändelsen" innebär ackumuleras under en vecka tills, under en match, en av spelarna blir distraherad och missar bollen, tappar balansen, faller och vricker foten – en skada som skulle kunna ge upphov till ett betydande skadestånd med tanke på den menliga inverkan som den med säkerhet skulle ha på spelarens förmåga att fortsatt delta i detta idrottsevenemang.

71. Det kan vara så, att spelaren inte skulle ha tillfogats den ifrågavarande kroppsskadan om det inte hade varit för den ursprungliga olyckshändelsen. Det skulle dock vara orimligt om man ansåg att skador som denna, som endast i mycket liten utsträckning har att göra med en "skadebringande händelse", omfattades av bestämmelserna i artikel 17.1 i Montrealkonventionen. Om lufttrafikföretagen skulle ansvara enligt denna bestämmelse för så långsökta konsekvenser av en olyckshändelse som inträffade ombord på deras luftfartyg, skulle det dessutom kunna ålägga dem en mycket betungande ersättningsskyldighet, som skulle vara svår att fastställa och beräkna. Den "rättvis[a] sammanvägning av alla intressen" mellan passagerare och transportörer som konventionens upphovsmän eftersträvade skulle inte

⁷⁸ Med detta sagt kan det finnas situationer där det är svårt att fastställa att den ifrågavarande skadan inte skulle ha inträffat "om det inte vore för" att en viss "skadebringande händelse" hade inträffat. Se, i detta ämne, särskilt Defosse, D., "Contaminated Air: Is the 'But For' Test Saving Air Carriers?" *Air & Space Law* vol. 44, nr. 2, 2019, s. 185–202.

⁷⁹ Eftersom den "oavsiktliga" landningen inte i sig skulle ha orsakat passagerarens hjärtinfarkt och kroppsskada, utan endast gjorde det i kombination med dennes tidigare hälsotillstånd.

⁸⁰ Se, för ett liknande resonemang, Supreme Court of the United States (Förenta staternas högsta domstol), 24 februari 2004, *Olympic Airways mot Husain*, 124 S.Ct. 1221.

bibehållas.⁸¹ Analogivis är det, såsom DB har påpekat, allmänt vedertaget i de fördragsslutande staternas lagstiftning att ”om det inte vore för”-provet inte räcker för att hålla skadeståndsansvaret inom rimliga gränser.⁸²

72. Av denna anledning bör ett andra prov alltid tillämpas. Detta är ett *rättsligt* prov och innebär som sådant ett politiskt val. Det handlar om att fastställa huruvida orsakssambandet mellan en ”skadebringande händelse” och en passagerares skada, utöver att enbart uppfylla ”om det inte vore för”-provet, är tillräckligt betydelsefullt, så att det, mot bakgrund av Montrealkonventionens ändamål och syfte, är motiverat och rimligt att tillämpa artikel 17.1 och att hålla transportören ansvarig enligt denna bestämmelse. Detta prov motsvarar vad som kallas ”tillräckligt samband” i länder med civilrättslig lagstiftning och ”omedelbar orsak” i länder vars rättssystem bygger på common law.

73. Bland alla de faktorer som har bidragit till en viss skada betraktas ett beteende eller en händelse, i de fördragsslutande staternas lagstiftning,⁸³ generellt sett som en⁸⁴ ”tillräcklig” eller ”omedelbar”⁸⁵ orsak och, därmed, som en orsak till skadan vilken kan åberopas vid domstol, om den är en ”naturlig” följd av beteendet eller händelsen. Det klassiska delprovet går ut på att kontrollera om den ifrågavarande skadan var en ”förutsebar” följd av detta beteende eller denna händelse – det vill säga om en hypotetisk åskådare, mot bakgrund av alla omständigheter och tidigare erfarenheter, rimligen hade kunnat förutse att beteendet eller händelsen skulle förorsaka en sådan skada. Ett annat närbesläktat delprov, som den tyska regeringen har tagit upp, består i att kontrollera om skadan kan anses bero på att en risk som är nära förbunden med beteendet eller händelsen i fråga har förverkligats.⁸⁶ Inget av dessa delprov är uppfyllt när det framstår som osannolikt att beteendet eller händelsen i fråga skulle ha lett till skadan och att den enbart uppstod på grund av ett ”särskilt atypiskt” eller ”högst extraordinärt” händelseförlopp. Detta rättsliga prov bör inte tillämpas på ett abstrakt sätt, utan snarare med dess tydliga och sunda politiska syfte i åtanke, nämligen att även om människor generellt sett bör stå till svars för sina skadebringande handlingar, är det inte rimligt att skadeståndsansvaret utsträcks till att omfatta långsökta konsekvenser av dessa handlingar.

74. När det gäller artikel 17.1 i Montrealkonventionen innebär detta, såsom samtliga parter och intervenienter samstämmt har anfört,⁸⁷ att bestämmelsens räckvidd, och omfattningen av transportörens ansvar i enlighet därmed, är begränsad till skador som är ”förutsebara” följder av den relevanta ”skadebringande händelsen” – eller, annorlunda uttryckt, skador som innebär att en risk som är nära förbunden med denna händelse har förverkligats. Dessa bör anses ha orsakats av den ”skadebringande händelsen” i den mening som avses i den bestämmelsen. Däremot bör skador inte omfattas om de i efterhand framstår som osannolika följder av olyckshändelsen, och endast uppstod till följd av ett ”särskilt atypiskt” eller ”högst extraordinärt” händelseförlopp.

⁸¹ Se, för ett liknande resonemang, Niki Luftfahrt (punkt 40).

⁸² Se, särskilt, Von Bar, C. et al. (red.), *a.a.*, s. 3570, och, för en jämförande analys av medlemsstaternas lagstiftning i denna fråga, s. 3574–3585.

⁸³ För en jämförande analys av medlemsstaternas lagstiftning i denna fråga, se särskilt Von Bar, C. et al. (red.), *a.a.*, s. 3574–3585.

⁸⁴ Det kan finnas mer än en ”tillräcklig” eller ”omedelbar” orsak till en skada.

⁸⁵ I förevarande fall kommer uttrycken ”tillräcklig” och ”omedelbar” att användas synonymt med bortseende från alla nyanser i nationell rätt.

⁸⁶ Se, för amerikansk rätt, Restatement (Third) of Torts: liability for physical harm (Basic Principles), ”Scope of liability – Proximate cause” (Omformulering (tredje) av skadeståndsrätten: ansvar för kroppsskada (Grundläggande principer), ”Skadeståndsansvarets omfattning – Omedelbara orsaker”), § 29. Låt oss ta exemplet med en elev som lämnar universitetet sent på grund av att hans eller hennes lektion avslutades för sent, blir påkörd av en bil när han eller hon korsar gatan och avlider till följd av detta. Att köra bil medför i sig självt en risk för olyckor. Den tidpunkt då lektionen slutar gör det inte. Den första faktorn är en ”tillräcklig” eller ”omedelbar” orsak till skadan, medan den andra faktorn, även om den är ett nödvändigt villkor för densamma (faktisk orsak), inte är det.

⁸⁷ Se även, för samma uppfattning, Giumulla, E., *a.a.*, s. 19, § 45.

Även här är det framför allt domstolarna i Förenta staterna som använder denna metod. För att uppfylla kausalitetskravet i artikel 17.1 måste en klagande enligt deras uppfattning inte bara bevisa att den "skadebringande händelsen" var en del av den "kedja av händelser" som ledde till hans eller hennes kroppsskada, utan också att den förstnämnda var en "omedelbar" orsak till den sistnämnda.⁸⁸

75. I det nationella målet är det utrett att det första provet som beskrivs ovan är uppfyllt och att detta redan har fastställts av den hänskjutande domstolen. Det är uppenbart ur en faktisk synvinkel att "om det inte vore för" kaffekannans "oavsiktliga" fall så skulle DB inte ha fått de skador som han söker ersättning för. Detta gäller även om man godtar DB:s resonemang att de första brännskadorna som han fick, i detta avseende, bör särskiljas från den efterföljande så kallade "förvärringen" av dem.⁸⁹ Såsom den hänskjutande domstolen och alla intervenienter har påpekat, skulle DB inte ha bränt sig om kaffekannan inte hade fallit, och självklart skulle hans (då) obefintliga brännskador inte ha kunnat "förvärras" efter det.

76. Kabinbesättningens påstådda underlåtenhet att ge adekvat första hjälpen skulle naturligtvis – om den kunde visas – kunna betraktas som ytterligare en "länk" i den "kedja av orsaker" som ledde till den så kallade "förvärringen". Om man antar i) att kabinbesättningen var rättsligt skyldig att hantera skällningen av DB på ett visst sätt på grund av en lagstadgad omsorgsplikt gentemot passagerarna⁹⁰ och/eller branschstandarder,⁹¹ ii) att de underlät att göra detta och iii) att om de inte hade underlåtit att göra det, så skulle det ha kunnat lindra DB:s brännskador, så hade man kanske kunnat tänka sig att "om det inte vore för" denna underlåtelse skulle dessa skador inte ha tillfogats i den form de slutligen gjorde det – de skulle inte ha "förvärrats" på det sätt som DB påstår. Detta övervägande saknar dock betydelse. För att det första provet ska vara uppfyllt räcker det, såsom anges i punkt 67 ovan, att den "skadebringande händelsen" var *en* av de faktorer som bidrog till uppkomsten av den aktuella skadan. Den behöver inte vara den enda orsaken.

77. Det andra provet är också klart uppfyllt i detta fall, trots DB:s försök att övertyga EU-domstolen om motsatsen. Klaganden har i huvudsak gjort gällande att kaffekannans "oavsiktliga" fall inte kan anses vara en "tillräcklig" eller "omedelbar" orsak till de skador som klaganden yrkar ersättning för – hans "förvärrade" brännskador –, eftersom de inte var "förutsebara" följer av denna "skadebringande händelse". Enligt DB:s uppfattning skedde denna förvärring uteslutande på grund av ett "atypiskt" händelseförlopp. Vad som "typiskt" sett händer

⁸⁸ Se, bland många avgöranden, United States District Court, S.D. New York (Distriktsdomstolen i södra distriktet av New York, Förenta staterna), 6 september 2007, Zarlin mot Air France, 2007 WL 2585061 och där angiven rättspraxis.

⁸⁹ Se punkt 59 ovan. Även om den hänskjutande domstolen till synes godkänner denna aspekt av DB:s resonemang – det ligger faktiskt till grund för dess första fråga – har jag vissa svårigheter med det. Det som DB beskriver som två olika skador är i själva verket en och samma skada, nämligen de brännskador han tillfogades. Besättningens påstådda underlåtenhet att ge första hjälpen ledde inte till en "separat" skada i egentlig bemärkelse – detta skulle till exempel ha varit fallet om en medlem av besättningen, medan han eller hon tog hand om DB:s brännskador, hade råkat trampa honom på foten så att han bröt tårna. Inte heller "förvärrades" brännskadorna genom kabinbesättningens beteende, i den egentliga betydelsen av "gjordes värre än de var". Som jag förklarar i punkt 76 nedan är frågan här om kabinbesättningen försummade att lindra hans brännskador, det vill säga att göra dem mindre allvarliga än de ursprungligen var, eller bättre än vad de skulle ha varit om de hade utvecklats "naturligt". Som antytts ovan skulle dock resonemanget i detta förslag till avgörande vara lika giltigt, i tillämpliga delar, även om den första hjälpen som gavs verkligen hade lett till en separat skada.

⁹⁰ I många jurisdiktioner anses transportörer ha en omsorgsplikt gentemot passagerare. Särskilt enligt österrikisk lag, som är tillämplig på det ifrågasvarande transportavtalet (se fotnot 69), medför ingåendet av ett sådant lufttransportavtal en förpliktelse för transportören att garantera passagerarnas säkerhet (se mitt förslag till avgörande i målet Austrian Airlines (Jämkning av transportörens skadeståndsansvar), fotnot 5).

⁹¹ Inom EU återfinns branschstandarder i rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart (EGT L 373, 1991, s. 4), i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1899/2006 av den 12 december 2006 (EUT L 377, 2006, s. 1), bilaga III. Se särskilt OPS 1.745 (skyldighet att vara utrustad med lätt åtkomliga förbandslådor); OPS 1.755 (skyldighet att vara utrustad med en sjukvårdssats för nödsituationer); OPS 1.760 (skyldighet att vara utrustad med syrgas för första hjälpen); OPS 1.1005 och OPS 1.1010 (grundläggande säkerhetsutbildning samt övergångs- och skiltnadsutbildning av kabinbesättningen, särskilt angående innehållet i och användningen av förbandslådorna, syrgasen för första hjälpen och sjukvårdssatsen för nödsituationer).

när en person blir skållad ombord på ett luftfartyg är att han eller hon får tillräcklig och adekvat första hjälpen för att förhindra att skadorna förvärras. Kabinbesättningens extraordinära underlåtenhet att göra det i förevarande fallet skulle fungera som en "överordnad orsak" och bryta den "kedja" som leder tillbaka till den ursprungliga "skadebringande händelsen".

78. Detta argument håller dock inte för en närmare granskning. För det första skulle "förvärringen", även om den kunde särskiljas från DB:s ursprungliga brännskada, återigen självklart vara en förutsebar följd av skållningen, eftersom det är vad som skulle ha blivit resultatet – eller i det här fallet kanske har blivit resultatet – av att skadan utvecklades på ett "naturligt" sätt. Med andra ord var risken för "förvärring" av brännskadorna, såsom den tyska regeringen har uttryckt det, redan nära förbunden med kannans "oavsiktliga" fall. Syftet med att kabinbesättningen gav första hjälpen var just att förhindra att denna risk förverkligades. Det finns således ett tydligt och nära "orsak och verkan"-förhållande mellan DB:s skador – återigen även om de skulle kunna/borde särskiljas – och den ifrågavarande "skadebringande händelsen".

79. Låt oss här föreställa oss ett scenario som inte rör transport av passagerare, men som enligt min mening är ganska illustrativt. En person tappar av oaktsamhet ett tänd ljus på gardinen i grannens hus. En brand uppstår. De brandmän som tillkallas för att ingripa visar inte den omsorg och uppmärksamhet som krävs för att släcka branden. De saknar av försumlighet nödvändig utrustning och lyckas inte tackla lågorna på ett korrekt sätt. Till slut brinner huset ner. Enligt DB:s resonemang skulle detta betraktas som en osannolik följd av att ljuset tappades, eftersom skadorna på huset skulle ha blivit mindre om brandmännen hade uppfyllt sin omsorgsplikt och lyckats släcka branden. Det logiska felslutet är uppenbart. Självklart var det förutsebart att ett brinnande ljus som tappades på en gardin skulle kunna leda till att huset brann ner. Med andra ord låg detta slutresultat klart "inom ramen för den risk" som var nära förbunden med denna handling.

80. För det andra kan, som jag redan har påpekat, kabinbesättningens respons i förevarande fall på att kannan föll, om den visas ha varit oacceptabel, självklart betraktas som ytterligare en orsak till att hans skador "förvärrades". Detta kan dock, tvärtemot vad DB har hävdad, inte dras så långt som till att den "bryter kedjan" som leder tillbaka till den utlösande "skadebringande händelsen". Detta skulle vara fallet, såsom tydligt framgår av punkterna 73 och 74 ovan, endast om kabinbesättningens beteende hade varit *särskilt* atypiskt eller *högst* extraordinärt, så till den grad att detta beteende – och de skador som i slutändan tillfogades – i efterhand skulle framstå som *osannolika* för en hypotetisk åskådare.⁹² Endast då skulle det, politiskt sett, vara orimligt att hänföra dessa skador till den "skadebringande händelsen". Detta är en högt lagd ribba som helt enkelt inte uppnås i en situation som den i det nationella målet.

81. Såsom Austrian Airlines, den tyska regeringen och kommissionen klokt har påpekat, kan det knappast i efterhand verka oförutsägbart eller osannolikt för en sådan åskådare att en medlem i kabinbesättningen, som kanske endast har begränsad medicinsk utbildning och som har andra uppgifter och passagerare att ta hand om, misslyckas med att ge en skadad passagerare den nödvändiga medicinska vården och uppmärksamheten i den potentiellt stressiga situationen efter

⁹² När en tredje parts beteende kommer emellan svarandens ursprungliga oriktiga handlingar och den skada som i slutändan tillfogas den skadelidande, anses detta beteende, i analogi med detta, i konventionsstaternas nationella rätt endast vara en "överordnad orsak" om det i efterhand skulle ha framstått som *oförutsägbart* eller *osannolikt*. Om så inte är fallet bryter det inte "kedjan av orsaker" som leder till svarandens handlingar. Ett klassiskt exempel är att en person av oaktsamhet lämnar en laddad pistol på en skolgård och att ett barn sedan plockar upp den och avlossar den mot sin vän. I en sådan situation bryter barnets beteende inte "orsakskedjan" som leder tillbaka till den ursprungliga personens oaktsamhet. Om man lämnar en pistol på en skolgård är det helt enkelt rimligt att förutsätta ett barn kommer att plocka upp den och använda den. Se, särskilt, Von Bar, C. et al. (eds), a.a., s. 3571–3572 och 3578–3581.

en ”skadebringande händelse”.⁹³ Det är inte särskilt ”atypiskt” eller ”extraordinärt”. Det är fullt möjligt att det kan hända, eftersom människor av erfarenhet rutinmässigt gör misstag under sådana omständigheter. På samma sätt kan knappast heller en försommelse att fylla på nödutrustningen före en flygning anses vara det.⁹⁴

82. Ett liknande exempel skulle vara en person som blir påkörd av en bil som framförs på ett vårdslöst sätt av en annan person, vilket resulterar i ett armbrott som kräver operation. Under operationen brister kirurgen i omsorg och uppmärksamhet och lyckas inte reparera skadan, alternativt förvärrar den eller orsakar till och med en annan skada. I de fördragsslutande staternas lagstiftning innebär sådana medicinska misstag som regel inte att ”kedjan”, som leder tillbaka till den ursprungliga vårdslösheten av föraren, bryts, eftersom misstagen inte är så ”atypiska” eller ”exceptionella” att de i efterhand framstår som osannolika, eftersom de tyvärr inträffar rutinmässigt.⁹⁵

83. Enligt min mening är denna tolkning av kravet på orsakssamband i artikel 17.1 i Montrealkonventionen helt förenlig med *konventionens systematik, ändamål och syfte* i en situation såsom den i det nationella målet.

84. Inom ramen för det ansvarssystem som fastställts i Montrealkonventionen för den händelse att en passagerare tillfogas en ”kroppsskada” är för det första frågan huruvida transportörens personal i händelse av en ”skadebringande händelse” har vidtagit erforderliga åtgärder för att avvärja skadan avsedd att spela en roll endast på *försvarsstadiet*, i enlighet med artikel 21.2 a i konventionen, i syfte att begränsa transportörens ansvar enligt artikel 17.1.⁹⁶ Det är därför fullt logiskt att denna aspekt inte bör beaktas i ett tidigare skede, vid bedömningen av huruvida den ”händelsen” kan anses ha varit ”skadebringande” och orsakat skadan eller inte och därmed huruvida det ifrågasatt skadeståndsanspråket omfattas av den sistnämnda bestämmelsen eller inte.

⁹³ För att undvika missförstånd vill jag understryka att frågan huruvida kabinbesättningens påstådda underlåtenhet att ge adekvat första hjälpen var ”oförutsebar”, vid avgörandet av om kaffekannans ”oavsiktliga” fall kan anses ha varit ”skadebringande” och på ett tillräckligt sätt ha orsakat DB:s skador, tydligt skiljer sig från frågan huruvida denna underlåtenhet i sig kan utgöra en ”skadebringande händelse” – det vill säga enligt den definition av detta begrepp som domstolen har antagit (se punkt 58), en ”oväntad” händelse (se avsnitt B.2. i förevarande förslag till avgörande). Föreställ dig, om du så vill, att en medlem av kabinbesättningen serverar en mugg med hett kaffe till en passagerare. Det slutar med att muggen glider av fällbordet vid passagerarsätet och skällar passageraren. Å ena sidan är detta ett ”förutsebart” händelseförlopp ur kausalitetssynpunkt. En förnuftig observatör hade kunnat förutse att det skulle inträffa. Risken för skällning är nära förbunden med serveringen av heta drycker. Om man beaktar normala faktorer som flygplansrörelser, är det fullt rimligt att en mugg ska falla av ett fällbord och det inträffar faktiskt. Det är därför som kaffemuggar ibland serveras med lock. Å andra sidan kan muggens fall, när det faktiskt inträffar, ändå betraktas som en ”oväntad händelse” och därmed som en olyckshändelse, eftersom den skadade passageraren inte kunde veta på förhand (såvida han inte var allvetande) att det skulle inträffa vid den tidpunkt då det inträffade. Sammanfattningsvis kan man säga att många olyckshändelser var ”förutsebara”, även om de var ”oväntade”.

⁹⁴ Om däremot, som den tyska regeringen har påpekat i sitt yttrande, den medlem av kabinbesättningen som tog hand om DB:s skador efter att kaffekannen fallit, av någon oförklarlig anledning hade fått ett vredesutbrott och avsiktligt slagit passageraren, skulle detta beteende i efterhand otvivelaktigt ha framstått som oförutsebart/osannolikt.

⁹⁵ I detta fall kunde bilföraren hållas ansvarig för *alla* skador (se, särskilt, Cour de cassation (Kassationsdomstolen, Frankrike), 27 januari 2000, nr 97–20.889), oberoende av att den skadelidande potentiellt även hade kunnat framställa ett skadeståndsanspråk mot läkaren, i fråga om *enbart* den andra skadan. Se särskilt, för en jämförande analys av lagstiftningen i de berörda medlemsstaterna, Von Bar, C. et al. (eds), a.a., s. 3574–3585.

⁹⁶ I den bestämmelsen anges följande: ”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 ... att skadan inte vållats av transportörens eller dennes anställdas eller uppdragstagares vårdslöshet ...”. Frågan huruvida transportörens personal har uppfyllt sin omsorgsplikt och branschstandarderna efter det att en ”skadebringande händelse” har inträffat, bedöms nämligen traditionellt i enlighet med den bestämmelsen. Se, exempelvis, United States District Court, S.D. Florida (Distriktsdomstolen i södra distriktet av Florida, Förenta staterna), 10 mars 2018, Quevedo mot Iberia Lineas Aereas de España, Sociedad Anónima Operadora Co., 2018 WL 776754.

85. För det andra bidrar denna tolkning till den ”rättvis[a] sammanvägning av alla intressen” mellan passagerare och transportörer som Montrealkonventionens upphovsmän eftersträvade. Den säkerställer att om en talan om ersättning har framställts med stöd av artikel 17.1 i konventionen inom den preskriptionsfrist på två år som föreskrivs däri, kan en klagande enligt denna bestämmelse få ersättning för *samtliga* skadeverkningar som har ”omedelbart” samband med den ifrågavarande ”skadebringande händelsen”, även sådana som delvis kan ha uppstått på grund av att den första hjälpen som därefter gavs var olämplig eller otillräcklig.⁹⁷ Samtidigt skulle ett sådant ansvar inte vara överdrivet, utan snarare motiverat och rimligt, med tanke på den ”skadebringande händelsens” betydelse i sammanhanget.⁹⁸

86. För det tredje anser jag, i likhet med den hänskjutande domstolen och kommissionen, att denna tolkning även bidrar till en enhetlig tillämpning av Montrealkonventionen. Som jag har angett i den första delen av min analys stadfäster denna rättsakt i detta hänseende en tvingande ansvarsordning. Såsom påpekats i punkt 68 ovan bör följaktligen frågan huruvida ett anspråk regleras av artikel 17.1 i denna konvention avgöras, inte mot bakgrund av hur talan formulerats, utan objektivt, med hänsyn till de faktiska omständigheterna. Min tolkning garanterar just att en skicklig advokat inte kan kringgå konventionen, och särskilt preskriptionsfristen om två år, genom att, såsom DB har försökt göra,⁹⁹ varje gång som ett anspråk gäller skador som objektivt sett är nära förbundna med en ”skadebringande händelse”, på ett listigt sätt separera dessa skador från den händelsen.¹⁰⁰

2. Huruvida besättningens underlåtenhet att ge adekvat och tillräcklig första hjälpen i sig kan anses utgöra en ”skadebringande händelse”

87. Austrian Airlines har i sitt skriftliga yttrande hävdad att även om kaffekannans fall rättsligt sett inte skulle anses ha varit ”skadebringande” och orsakat de skador som DB har gjort gällande, så skulle det inte spela någon roll. Enligt transportörens uppfattning kan den faktor som klaganden har angett som den verkliga ”orsaken” till dessa skador, nämligen den första hjälpen som gavs av kabinbesättningen, i sig självt betraktas som en ”skadebringande händelse” i den mening som

⁹⁷ Konkret innebär det att om DB hade väckt sin talan inom den preskriptionsfrist som anges i Montrealkonventionen så hade han till exempel kunnat få ersättning enligt artikel 17.1 för sin kroppsskada i *hela dess omfattning*, eftersom även de påstådda separata följderna av första hjälpen ändå hade ett ”tillräckligt” eller ”omedelbart” samband med att kaffekannan ”oavsiktligt” föll. Motsatt tolkning skulle vara mindre förmånlig för passagerare. Den skulle innebära att en passagerare, för att erhålla full kompensation, i en liknande situation, skulle behöva presentera – och styrka – inte bara en, men två grunder. Istället för att bara behöva visa att varm dryck har spillts ut, skulle han eller hon också behöva visa att kabinbesättningen har reagerat på ett försumligt sätt – en uppgift som inte alltid är lätt, såsom förklaras i punkt 95 nedan.

⁹⁸ Detta framstår som desto mer rimligt när den otillräckliga första hjälpen har getts av transportörens personal. Även om första hjälpen skulle ha getts av exempelvis en sjuksköterska som råkade finnas med ombord, borde transportören ändå ansvara enligt artikel 17.1 för passagerarens hela kroppsskada, eftersom, såsom jag har visat i detta förslag till avgörande, ”händelsen” kan anses ha varit ”skadebringande” och orsakat hela kroppsskadan, i den mening som avses i denna bestämmelse. Passageraren skulle i ett sådant scenario onekligen också kunna ha ett skadeståndsanspråk gentemot sjuksköterskan, eftersom han eller hon också orsakade skadan genom sitt beteende. Detta skulle dock vara en fråga för nationell lagstiftning, eftersom Montrealkonventionen endast reglerar skadeståndskrav mot lufttrafikföretag.

⁹⁹ Advokatens knep framgår i detta fall tydligt av att DB tycks ha ändrat detaljerna i sina yrkanden mellan rättegången i första och följande instans, kanske för att undgå konventionen (jämför punkterna 11 och 14 ovan).

¹⁰⁰ Se, för ett mycket likartat mål, United States Court of Appeals, Second Circuit (Förenta staternas appellationsdomstol, andra domkretsen), 5 januari 1998, *Fishman by Fishman mot Delta Air Lines, Inc.*, 132 F.3d 138. I det fallet skällades ett barn under en flygning när en medlem av kabinbesättningen oavsiktligt spillde kokande vatten på henne. Detta var helt uppenbart en ”skada å person till följd av händelse, som inträffat ombord” i den mening som avsågs i artikel 17 i (den dåvarande) Warszawakonventionen. Passageraren och hennes mor väckte talan mot transportören om skadestånd på grund av vårdslöshet, men gjorde det mer än två år efter händelsen. För att undvika att det slogs fast att en talan var utesluten på grund av denna konvention, återopade klagandena, i likhet med DB i det nationella målet, inte olyckshändelsen i sig som orsak till skadan, utan kabinbesättningens påstådda försumliga vägran att ge första hjälpen efteråt. Den nationella domstolen avvisade detta argument och konstaterade att ”grunden för skadeståndsyrkandena ... [är] att [barnet] skällades ... Den utlösande orsaken, olyckshändelsen, kan inte på konstgjord väg skiljas från dess konsekvenser ... för att undgå Warszawakonventionen”.

avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen. DB:s anspråk skulle således under alla omständigheter, även med ett snävt synsätt på konventionens exklusivitet,¹⁰¹ falla inom ramen för dess tillämpningsområde och vara preskriberat.

88. Denna fråga skiljer sig väsentligt från den fråga som ställts av den hänskjutande domstolen. Det handlar inte längre om kausaliteten som sådan, utan om den rättsliga klassificeringen av ett visst beteende av kabinbesättningen. Denna fråga diskuterades för övrigt inte i sak inför EU-domstolen. Den berördes endast i förbigående av DB och Austrian Airlines i deras inlagor. Framför allt är det, som jag kommer att förklara i nästa punkt, onödigt att ta ställning till denna fråga i förevarande mål. Av alla dessa skäl vill jag respektfullt uppmana EU-domstolen att inte gå in i den diskussionen. För den händelse att EU-domstolen ändå skulle välja att göra det, ska jag behandla den kortfattat och som ett andrahandsalternativ.

89. När en ”skadebringande händelse” inträffar under en internationell lufttransport, såsom när en kanna med skällhett kaffe – såsom i det nationella målet – oavsiktligt faller ned på en passagerare och tillfogar denne kroppsskada, behöver man i allmänhet inte fråga sig om kabinbesättningens underlåtenhet att på ett korrekt sätt ge första hjälpen för skadorna också är att betrakta som en sådan skadebringande händelse. Såsom har förklarats i föregående avsnitt är det tillräckligt att den ursprungliga ”skadebringande händelsen” på ett ”tillräckligt” eller ”omedelbart” sätt bidrog till dessa skador för att artikel 17.1 ska kunna tillämpas – oberoende av om det är för att ålägga transportören att ersätta den skadelidande eller, såsom är fallet i det nationella målet, för att avvisa dennes talan eftersom den blockeras av Montrealkonventionen. Det skulle vara överflödigt att ytterligare granska den ”kedja av orsaker” som ledde till skadorna i jakten efter en annan eller andra ”skadebringande händelse(r)”.¹⁰²

90. Denna fråga får endast relevans i situationer – som skiljer sig från situationen i det nationella målet – där en passagerare drabbas av ett medicinskt problem under en internationell flygning, såsom en stroke eller en hjärtattack, som inte orsakas av någon onormal händelse som inträffar under flygningen, utan enbart till följd av ett tidigare hälsotillstånd som råkar manifesteras sig ombord. Dessa medicinska problem betraktas i sig inte som ”skadebringande händelser” enligt artikel 17.1 i Montrealkonventionen, eftersom de inte beror på omständigheter som ”ligger utanför passagerarens kontroll”,¹⁰³ utan på rent ”inre” orsaker.¹⁰⁴ I detta sammanhang har antingen passagerare eller flygbolag, beroende på sammanhanget, framfört argumentet¹⁰⁵ att kabinbesättningens underlåtenhet att hantera ett sådant hälsoproblem på ett tillfredsställande

¹⁰¹ Jag erinrar om att ifall man skulle inta ett ”brett” synsätt på konventionens exklusivitet, så skulle DB:s talan vara utesluten enbart på den grunden att den rör en skada som tillfogats ombord på luftfartyget, oavsett om den orsakats av en ”skadebringande händelse” i den mening som avses i artikel 17.1 eller inte.

¹⁰² Det faktum att inte bara en, utan två ”skadebringande händelser” konstateras ha orsakat en passagerares skada påverka inte storleken på det skadestånd som denne kan få med stöd av artikel 17.1 i Montrealkonventionen. Sådana skadestånd är nämligen avsedda att kompensera för den skada som lidits. Storleken på detta belopp beror följaktligen på skadans omfattning och inte på hur många ”skadebringande händelser” som bidragit till den.

¹⁰³ Ett relevant villkor, åtminstone i den definition av begreppet ”skadebringande händelse” som ges i Air France mot Saks (se punkt 58 ovan).

¹⁰⁴ Se, särskilt, United States Court of Appeals, Eleventh Circuit (Förenta staternas appellationsdomstol, elfte domkretsen), Krys mot Lufthansa German Airlines, 25 augusti 1997, 119 F.3d 1515.

¹⁰⁵ Före domarna i målet Sidhu och i målet Tseng, när det var ett snävt synsätt på Warszawakonventionens respektive Montrealkonventionens exklusivitet som gällde, låg det i själva verket i klagandenas intresse att göra gällande att det inte förelåg någon ”skadebringande händelse” under sådana omständigheter, eftersom denna slutsats medförde att konventionen inte ansågs tillämplig, vilket gjorde det möjligt att framställa anspråk enligt nationell lagstiftning, som ofta var mer gynnsam för dem. Flygbolaget hade däremot ett intresse av att hävda att det faktiskt hade inträffat en ”skadebringande händelse”, eftersom detta skulle kunna föra tillbaka målet till konventions exklusiva tillämpningsområde. Efter domarna i målet Sidhu och i målet Tseng, när ett brett synsätt på exklusiviteten blev normen, kom det i stället att ligga i passagerarens intresse att hävda att en ”skadebringande händelse” inträffat – eftersom det var det enda sättet att få gottgörelse. Däremot kom det att ligga i flygbolagets intresse att göra gällande att det inte förelåg någon ”skadebringande händelse”, eftersom en sådan slutsats skulle skydda dem från allt ansvar.

sätt – genom att ignorera det eller inte ge tillräcklig första hjälpen, eller inte ha tillgång till den utrustning som erfordrades ombord, felaktigt besluta att inte omdirigera luftfartyget till närmaste flygplats för omedelbar behandling och så vidare – i sig skulle kunna utgöra en sådan ”skadebringande händelse” som bidrog till den berörda passagerarens slutliga död eller kroppsskada.

91. Det finns många avgöranden, framför allt från domstolarna i Förenta staterna, i just denna fråga. Denna rättspraxis är dock inte helt fastlagd. DB och Austrian Airlines har nämligen var för sig åberopat avgöranden som stöder deras motsatta ståndpunkter.

92. I en första rad avgöranden, som DB har presenterat som ”majoritetsuppfattningen”, avvisade domstolarna argumentet att kabinbesättningens underlåtenhet att ge ordentlig medicinsk omvårdnad, ha lämplig medicinsk utrustning ombord eller omdirigera flygplanet till en näraliggande flygplats i sig kunde utgöra ”skadebringande händelser” i den mening som avses i artikel 17.1.¹⁰⁶

93. I en andra serie avgöranden, som Austrian Airlines har presenterat som den ”verkliga” majoritetsuppfattningen och som inleds med den banbrytande domen från Förenta staternas högsta domstol i målet Husain,¹⁰⁷ anges tvärtom att kabinbesättningens sätt att hantera en passagerares medicinska problem under vissa omständigheter kan anses utgöra en sådan ”skadebringande händelse”. Så är fallet när transportörens personal avviker från branschstandarderna i fråga om omsorg och/eller flygbolagens policy och rutiner, som kräver att de under omständigheterna ska bete sig på ett visst sätt – tillhandahålla syrgas vid en hjärtattack och så vidare – i en så betydande utsträckning att deras respons kan betraktas som ”ovanlig” och/eller ”oväntad”.¹⁰⁸

94. Såsom jag har angett ovan anser jag inte att EU-domstolen bör ta ställning till denna fråga i förevarande mål, detta särskilt som den, jag upprepar, saknar betydelse för det nationella målet. Om nämnda domstol ändå skulle göra det vill jag dock föreslå en viss försiktighet. Det resonemang som Förenta staternas högsta domstol förde i domen i målet Husain innebär enligt min mening en betydande utvidgning av begreppet ”skadebringande händelse”. Redan det faktum att kabinbesättningens beteende i sig skulle kunna betraktas som en ”händelse” ger upphov till vissa begreppsmässiga svårigheter.¹⁰⁹ Den mest utmanande aspekten av denna konstruktion är dock den bakomliggande idén att frågan huruvida en sådan ”händelse” ska anses vara av ”ovanlig eller oväntad” (eller ”oförutsedd”) karaktär beror på om kabinbesättningen avvek från ett visst beteende som krävdes enligt lag – med andra ord om de har varit *försumliga*.

¹⁰⁶ Se särskilt United States Court of Appeals, Third Circuit (Förenta staternas appellationsdomstol, tredje domkretsen), 19 juli 1984, Stanley Abramson mot Japan Airlines Co., Ltd, 739 F.2d 130; United States District Court, S.D. New York (Distriktsdomstolen i New York, Förenta staterna), 22 februari 1996, Tandon mot United Air Lines, 926 F.Supp. 366, och United States Court of Appeals, Eleventh Circuit (Förenta staternas appellationsdomstol, elfte domkretsen), 25 augusti 1997, Krys mot Lufthansa German Airlines, 119 F.3d 1515.

¹⁰⁷ I det fall som ledde till den domen placerades en passagerare felaktigt i avdelningen för rökare i flygplanet, trots att han led av en föregående astmatisk sjukdom som gjorde honom mycket känslig för passiv rökning. Passagerarens hustru bad vid upprepade tillfällen en flygvärdinna att flytta hennes make till en annan del av planet, vilket hon vägrade att göra. När rökningen ökade under flygningen mädde han dåligt och fick lite medicinsk hjälp av en läkare som reste med honom, men avled därefter. Högsta domstolen ansåg att flygvärdinnans vägran att flytta passageraren kunde betraktas som en ”skadebringande händelse” eftersom det var en ”händelse” som tydligt ”låg utanför passageraren kontroll” och dessutom var ”oväntad och ovanlig” eftersom den avvek från branschstandarderna och flygbolagets policy.

¹⁰⁸ Se, exempelvis, United States District Court, S.D. Indiana, Indianapolis Division (Distriktsdomstolen i södra distriktet av Indiana, Indianapolis-divisionen, Förenta staterna), 10 oktober 2007, Watts mot American Airlines, Inc., 2007 WL 3019344.

¹⁰⁹ Man kan mycket väl anse att kabinbesättningens handlingar eller underlåtenheter i sig inte kan betraktas som ”skadebringande händelser” eftersom de i strikt mening inte är ”händelser”, även om de kan leda till sådana oavsiktliga händelser. I förevarande mål består exempelvis inte den ”skadebringande händelsen” i att medlemmen av kabinbesättningen var oförsiktig när han eller hon sköt den vagn på vilken kaffekannan stod, utan i att denna kanna faktiskt föll.

95. Detta synsätt har faktiskt potential att förvandla prövningen av huruvida en ”skadebringande händelse” har inträffat – något som borde vara ganska okomplicerat – till en utdragen tvist som inbegriper komplexa bedömningar av faktiska omständigheter och lagstiftning. Även om transportörer i många jurisdiktioner anses ha en omsorgsplikt gentemot passagerare och även om det finns branschstandarder för medicinska frågor,¹¹⁰ kan det ofta diskuteras exakt vad som krävs i en viss situation, om man bortser från de sällsynta uppenbara fallen som målet Husain.¹¹¹ Framför allt erinrar jag om att begreppet ”skadebringande händelse” i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen är avsett att vara objektivt. Transportörens försummelse är normalt sett inte relevant för bedömningen av om en viss händelse ska klassificeras som en sådan händelse.¹¹² Såsom anges i punkt 84 ovan bör sådan försumlighet ha betydelse först på försvarsstadiet, i enlighet med artikel 21.2 a i konventionen. I det avseendet skulle domen i målet Husain kunna kritiseras för att ha flyttat fokus i prövningen av ”skadebringande händelsen” från karaktären på den händelse som orsakade skadan till flygbolagets påstådda underlåtenhet att avvärja den.

96. Med allt detta i åtanke anser jag att det som i sista hand bör vägleda EU-domstolen när det gäller tolkningen av begreppet ”skadebringande händelse” i sådana situationer¹¹³ – och ytterligare ett skäl till att nämnda domstol bör vänta med att fatta beslut i denna fråga till ett framtida mål – är den ståndpunkt som den i slutändan, någon dag, kommer att anta i fråga om omfattningen av Montrealkonventionens exklusivitet.

97. Om EU-domstolen å ena sidan skulle ansluta sig till det breda synsättet på denna exklusivitet, bör den slå fast att om kabinbesättningen inte bemöter en passagerares medicinska problem på ett adekvat sätt så *utgör* det en ”skadebringande händelse”, trots de begreppsmässiga svårigheter som denna tolkning ger upphov till. Motsatsen skulle i själva verket innebära att passagerarna inte skulle ha *någon* möjlighet att få gottgörelse – eftersom inga anspråk skulle kunna framställas enligt artikel 17.1 och skadeståndsanspråk grundade på försummelse enligt nationell rätt skulle vara uteslutna på grund av konventionen – trots att de tillfogats en skada som delvis kunde tillskrivas beteendet hos transportörens personal. Ett sådant utfall skulle knappast återspegla en ”rättvis sammanvägning av alla intressen” mellan lufttrafikföretag och passagerare. Därutöver skulle det också ta bort ett viktigt incitament för flygbolagen att uppfylla sin omsorgsplikt och de relevanta branschstandarderna, eftersom de inte skulle ansvara gentemot de skadelidande i händelse av överträdelse.

98. Faktum är att domen i målet Husain i hög grad bör ses i det ljuset. Målet avgjordes efter det att samma högsta domstol i domen i målet Tseng hade slagit fast att en passagerare antingen har tillgång till ett rättsmedel enligt Montrealkonventionen eller inte har tillgång till något rättsmedel

¹¹⁰ Se fotnoterna 90 och 91 ovan.

¹¹¹ I det nationella målet till exempel förefaller denna punkt vara mycket omtvistad mellan parterna (se fotnot 8 ovan). Vilken respons som var den adekvata på DB:s brännskador skulle särskilt kunna bero på hur pass allvarliga dessa verkade vara direkt vid skadetillfället, vilket skulle kunna diskuteras. Se, särskilt, även United States District Court, S.D. Florida (Distriktsdomstolen i södra distriktet av Florida, Förenta staterna), 15 juni 2011, *Cardoza mot Spirit Airlines, Inc.*, 2011 WL 2447523. I det målet diskuterades det ingående mellan parterna huruvida pilotens beslut att inte omdirigera flygningen till en närliggande flygplats, med hänsyn till en passagerares medicinska problem, var lämpligt under omständigheterna och som sådant ”normalt” och ”förväntat” i enlighet med artikel 17.1. Detta innebar diskussioner om faktaintensiva frågor såsom i) den faktiska allvarlighetsgraden av passagerarens tillstånd och i vilken utsträckning piloten faktiskt informerades om detta, ii) vad som faktiskt erfordras enligt branschens standarder och rutiner och iii) vad piloten faktiskt gjorde.

¹¹² Se, särskilt, dom av den 2 juni 2022, *Austrian Airlines (Jämknings av transportörens skadeståndsansvar)* (C-589/20, EU:C:2022:424, punkterna 22 och 23).

¹¹³ Jag upprepar för tydlighetens skull att denna diskussion endast är relevant i fall där passagerarens medicinska problem enbart berodde på ett föregående hälsotillstånd som råkade manifesteras sig under en internationell flygning. Om problemet däremot, som i förevarande mål, beror en ”skadebringande händelse”, omfattas anspråket redan av den anledningen av artikel 17.1 i Montrealkonventionen och transportören ansvarar i enlighet med denna (se punkterna 89 och 90 ovan).

alls. Genom att inbegripa fall där kabinbesättningen hade reagerat vårdslöst på medicinska problem i begreppet ”skadebringande händelse” säkerställde nämnda domstol att de som utsätts för ett sådant beteende kan få gottgörelse.¹¹⁴

99. Om EU-domstolen å andra sidan skulle inta det snäva synsättet på omfattningen av Montrealkonventionens exklusivitet, skulle jag föreslå att den behåller den ”traditionella” tolkningen av begreppet ”skadebringande händelse” i artikel 17.1. Om den sedan konstaterar att besättningens försumlighet i samband med hanteringen av sjuka passagerare inte i sig kvalificerar som sådana händelser, utesluter det förvisso möjligheten att erhålla gottgörelse enligt detta instrument. Samtidigt skulle det dock öppna vägen för ersättningsanspråk grundade på försumlighet enligt nationell rätt. På så sätt skulle dessa situationer inte förbli oavgjorda.

V. Förslag till avgörande

100. Mot bakgrund av vad som anförts ovan föreslår jag att EU-domstolen besvarar de frågor som ställts av Oberster Gerichtshof (Högsta domstolen, Österrike) på följande sätt:

1. Artikel 29 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999, undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 och godkändes på gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 (nedan kallad Montrealkonventionen),

ska tolkas så,

att en talan om skadestånd mot ett lufttrafikföretag, oberoende av hur den framställs, som objektivt sett har samband med en kroppsskada som tillfogats en passagerare under en internationell flygning som omfattas av det allmänna tillämpningsområdet för denna konvention, på grund av en skadebringande händelse som inträffat ombord på luftfartyget, i den mening som avses i artikel 17.1 i denna konvention, regleras exklusivt av detta instrument. Följaktligen är de villkor och ansvarsbegränsningar som anges i konventionen, inklusive den preskriptionsfrist om två år som anges i artikel 35.1 i konventionen, ovillkorligen tillämpliga på en sådan talan. Detta svar föregriper inte frågan huruvida andra typer av skador som drabbar passagerare också exklusivt regleras av samma konvention.

2. Artikel 17.1 i Montrealkonventionen,

ska tolkas så,

att vid tillämpningen av artikel 17.1 i denna konvention ska en ”händelse” anses ha varit ”skadebringande” och orsakat en passagerares kroppsskada när i) denna skada inte skulle ha tillfogats ”om det inte vore för” den händelsen och ii) den förstnämnda var en förutsebar följd av den sistnämnda, oberoende av att en annan faktor, såsom att kabinbesättningen därefter inte gett korrekt första hjälpen, också kan ha bidragit till skadan.

¹¹⁴ De mål som anges i fotnot 106 avgjordes däremot före målet Tseng. Där medförde slutsatsen att det inte förelåg någon ”skadebringande händelse” också att ersättningsanspråk grundade på försumlighet enligt nationell rätt kunde framställas, och ofta vinna framgång. I fall som avgjorts efter domen i målet Tseng har samma slutsats lett till att klaganden berövats alla möjligheter att få rättelse (se, särskilt, United States District Court, E.D. New York (Distriktsdomstolen i östra distriktet av New York, Förenta staterna), 13 mars 2000, Rajcooar mot Air India Ltd, 89 F.Supp.2d 324). Domen i målet Husain kan ses som ett svar på denna otillfredsställande situation.