



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (första avdelningen)

den 26 februari 2015 *

”Begäran om förhandsavgörande — Förordning (EG) nr 785/2004 — Lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer — Försäkringar — Krav — Begreppen ’passagerare’ och ’besättningsmedlem’ — Helikopter — Transport av en expert på lavinsprängningar — Skada som uppkommit under flygning i tjänsten — Skadestånd”

I mål C-6/14,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Oberster Gerichtshof (Österrike) genom beslut av den 19 december 2013, som inkom till domstolen den 9 januari 2014, i målet

Wucher Helicopter GmbH,

Euro-Aviation Versicherungs AG

mot

Fridolin Santer,

meddelar

DOMSTOLEN (första avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden A. Tizzano samt domarna S. Rodin (referent), A. Borg Barthet, E. Levits och F. Biltgen,

generaladvokat: Y. Bot,

justitiesekreterare: handläggaren K. Malacek,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 20 november 2014,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Wucher Helicopter GmbH och Euro-Aviation Versicherungs AG, genom J. J. Janezic, Rechtsanwalt,
- Fridolin Santer, genom Ch. Schlechl och M. Peter, Rechtsanwälte,
- Italiens regering, genom G. Palmieri, i egenskap av ombud, biträdd av C. Colelli, avvocato dello Stato,

* Rättegångsspråk: tyska.

- Polens regering, genom B. Majczyna, i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom W. Mölls, G. Braun och F. Wilman, samtliga i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 3 g i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer (EUT L 138, s. 1) samt artikel 17.1 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999, undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 på grundval av artikel 300.2 EG, och godkändes på nämnda gemenskaps vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 (EGT L 194, s. 38) (nedan kallad Montrealkonventionen).
- 2 Begäran har framställts i ett mål rörande ett överklagande mellan Wucher Helicopter GmbH (nedan kallat Wucher), ett österrikiskt lufttrafikföretag, och Euro-Aviation Versicherungs AG (nedan kallat Euro-Aviation), ett tyskt försäkringsbolag, å ena sidan, och Fridolin Santer, å andra sidan, rörande skadestånd till Fridolin Santer för skada som uppkommit vid en flygolycka.

Tillämpliga bestämmelser

Internationell rätt

- 3 I artikel 3.1, 3.2 och 3.5 i Montrealkonventionen föreskrivs följande:

”1. För passagerartransporter skall individuella eller kollektiva transporthandlingar tillhandahållas som innehåller:

- a) uppgift om avgångs- och destinationsort;
- b) om avgångs- och destinationsorten ligger inom samma fördragsslutande stats territorium och en eller flera mellanlandningar enligt vad som har överenskommits skall ske inom en annan stats territorium, uppgift om platsen för minst en sådan mellanlandning.

2. Någon transporthandling behöver dock inte tillhandahållas, om uppgifterna som avses i punkt 1 registreras på annat sätt. I sådant fall skall transportören erbjuda passageraren en utskrift av de registrerade uppgifterna.

...

5. Transportavtalets befintlighet eller giltighet påverkas inte av att de föregående punkterna åsidosätts; också i sådant fall omfattas avtalet av bestämmelserna i denna konvention, inbegripet bestämmelserna om ansvarsbegränsning.”

- 4 I artikel 17.1 i nämnda konvention anges följande:

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

Unionsrätt

- 5 Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage (EGT L 285, s. 1) ändrades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 (EGT L 140, s. 2) (nedan kallad förordning nr 2027/97).

- 6 Skäl 8 i förordning nr 889/2002 har följande lydelse:

”På den interna luftfartsmarknaden görs inte längre någon skillnad mellan nationell och internationell transport, och det är därför lämpligt att såväl omfattningen som nivån av skadeståndsansvaret är detsamma för både internationella och nationella transporter inom gemenskapen.”

- 7 I artikel 1 i förordning nr 2027/97 föreskrivs följande:

”Genom denna förordning genomförs de relevanta bestämmelserna i Montrealkonventionen avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, och i densamma fastställs vissa tilläggbestämmelser. Genom förordningen utvidgas dessutom tillämpningsområdet för dessa bestämmelser till att också omfatta lufttransport inom en enda medlemsstat.”

- 8 I artikel 2.2 i samma förordning föreskrivs följande:

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

- 9 I artikel 3.1 i nämnda förordning föreskrivs följande.

”Ett EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för sådant skadeståndsansvar.”

- 10 I artikel 3 g i förordning nr 785/2004 föreskrivs följande:

”I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

...

g) *passagerare*: varje person som är på en flygning med lufttrafikföretagets eller luftfartygsoperatörens medgivande, utom tjänstgörande flygbesättning och kabinpersonal.

...”

- 11 Punkt 1.c i bilaga IV till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, s. 1) har följande lydelse:

”Före varje flygning måste roller och ansvarsområden för varje besättningsmedlem fastställas. Befälhavaren måste vara ansvarig för luftfartygets drift och säkerhet samt för säkerheten för alla besättningsmedlemmar, alla passagerare och all last som finns ombord.”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

- 12 Den 9 februari 2009 skadades Fridolin Santer allvarligt under en inrikesflygning med helikopter över glaciärområdet Sölden (Österrike). Helikoptern tillhörde Wucher som hade tecknat en obligatorisk ansvarsförsäkring hos Euro-Aviation.
- 13 Fridolin Santer, som är anställd av Ötztaler Gletscherbahn-GmbH & Co KG (nedan kallat Ötztaler), ansvarar i egenskap av ledamot i lavinkommissionen för säkerheten i glaciärområdet och i sin arbetsgivares skidpister. Fridolin Santer har bland annat till uppgift att bedöma var laviner behöver sprängas. Sprängningarna utförs från en helikopter.
- 14 På olycksdagen fick Wucher i uppdrag av Ötztaler att genomföra en ”lavinsprängningsflygning”. Vid denna flygning åtföljdes piloten, som är anställd av Wucher, av Fridolin Santer och ytterligare två personer som var anställda av Ötztaler. Fridolin Santer dirigerade piloten till den plats där sprängladdningarna skulle släppas ned. Fridolin Santer skulle, på pilotens uppmaning, öppna helikopterdörren och hålla den öppen för att den sprängningsbehörige skulle kunna kasta ut sprängladdningen. Under detta förfarande tog en vindby tag i den något öppna dörren med följden att denna slogs upp. Fridolin Santer hann inte släppa repet till dörren i tid och skadade armbågsleden allvarligt.
- 15 Fridolin Santer väckte talan om skadestånd mot Wucher och Euro-Aviation vid den österrikiska domstolen i första instans. Nämnda domstol bedömde att det i princip fanns grund för talan om skadestånd och att Fridolin Santer skulle anses ha flugit i egenskap av passagerare. Enligt nämnda domstol skulle begränsningen av arbetsgivarens skadeståndsansvar inte tillämpas och Wucher och Euro-Aviation var ansvariga på grundval av österrikisk rätt.
- 16 Domstolen i andra instans fastställde domen i första instans, men bedömde att Fridolin Santer inte hade flugit i egenskap av ”passagerare” i den mening som avses i denna konvention eftersom det inte var fråga om transport från en ort till en annan, utan det huvudsakliga syftet med flygningen var att genomföra lavinsprängningar. Enligt nämnda domstol utgjorde förordning nr 2027/97 inte något hinder för att tillämpa den österrikiska lagen om lufttransport med beaktande av att Montrealkonventionen, till vilken nämnda förordning hänvisar, är tillämplig på passagerare och deras bagage.
- 17 Domstolen i andra instans drog slutsatsen att Wucher ansvarade för den skada som Fridolin Santer hade lidit till följd av pilotens misstag, vilket skulle tillskrivas Wucher, och till följd av Wuchers egna organisationsfel, samt att Fridolin Santer hade en avtalsrättslig rätt till skadestånd enligt det avtal som band hans arbetsgivare till Wucher. Enligt nämnda domstol hade Wucher enligt österrikisk rätt ett förstärkt civilrättsligt ansvar och en ansvarsbegränsning var följaktligen utesluten.

- 18 Klagandena i det nationella målet överklagande detta beslut till Oberster Gerichtshof då de ansåg att domstolen i andra instans varken hade tolkat förordning nr 2027/97 korrekt eller erkänt arbetsgivarens ansvarsbegränsning, i den mån som Fridolin Santer enligt klagandena inte var passagerare, utan besättningsmedlem, vilket innebar att den österrikiska lagstiftningen om allmän socialförsäkring inte var tillämplig.
- 19 Oberster Gerichtshof anser att svaret på frågan huruvida Fridolin Santer ska anses ha varit "passagerare" har avgörande betydelse för tillämpningen av ansvarsbestämmelserna i Montrealkonventionen. Nämda domstol konstaterar att detta begrepp varken definieras i Montrealkonventionen eller i EU-domstolens rättspraxis. På samma sätt erinrar nämnda domstol om att flera domstolar anser att en flygning som sker med ett specifikt syfte inte är en kommersiell transport, utan att det då är fråga om "bruksflyg". Den hänskjutande domstolen är emellertid osäker på om Fridolin Santer kan betecknas som "passagerare", å ena sidan, eller som "besättningsmedlem" eller "tredje man", å andra sidan. Enligt nämnda domstol är det nödvändigt att säkerställa en miniminivå med avseende på försäkringar för att skydda konsumenternas rättigheter och det är lämpligt att begreppet "passagerare" i unionsrätten och i Montrealkonventionen tolkas på ett enhetligt sätt.
- 20 Under dessa omständigheter beslutade Oberster Gerichtshof att förklara målet vilande och att ställa följande tolkningsfrågor till domstolen:
- "1) Ska artikel 3 g i förordning nr 785/2004 tolkas så, att den som befinner sig i en helikopter som innehas av ett EG-lufttrafikföretag,
- och som visserligen transporteras på grundval av ett avtal (närmare bestämt ett avtal mellan lufttrafikföretaget och den berörda personens arbetsgivare),
 - men som transporteras för att delta i utförandet av ett visst arbete (närmare bestämt för att spränga laviner), och
 - som i detta arbete medverkar som 'vägvisare med lokalkännedom' och på pilotens uppmaning ska öppna helikopterdörren under färd och därefter hålla den öppen på ett visst sätt och under en viss tid,
- a) är 'passagerare', eller
 - b) ingår i 'tjänstgörande flygbesättning och kabinpersonal'?
- 2) Om fråga 1 a besvaras jakande,
- ska artikel 17.1 i Montrealkonventionen tolkas så, att begreppet 'passagerare' även omfattar 'passagerare' i den mening som avses i artikel 3 g i förordning nr 785/2004?
- 3) Om fråga 2 besvaras nekande,
- ska artikel 17.1 i Montrealkonventionen tolkas så, att den som under de omständigheter som anges i fråga 1 befinner sig i en helikopter som innehas av ett EG-lufttrafikföretag ska betraktas som 'passagerare' i den mening som avses i denna bestämmelse?"

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första frågan

- 21 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artikel 3 g i förordning nr 785/2004 ska tolkas så, att den som befinner sig i en helikopter som innehas av ett EG-lufttrafikföretag, och som transporteras på grundval av ett avtal mellan personens arbetsgivare och lufttrafikföretaget för att utföra en viss arbetsuppgift, såsom den som är aktuell i det nationella målet, är "passagerare" eller ingår i "tjänstgörande flygbesättning och kabinpersonal" i den mening som avses i denna bestämmelse.
- 22 För att besvara denna fråga ska det erinras om att begreppet "passagerare", i den mening som avses i artikel 3 g i förordning nr 785/2004, omfattar varje person som är på en flygning med lufttrafikföretagets eller luftfartygsoperatörens medgivande, utom tjänstgörande flygbesättning och kabinpersonal.
- 23 Av detta följer att betecknandet av en person som medlem i den tjänstgörande flygbesättningen eller i kabinpersonalen utgör ett undantag i förhållande till regeln enligt vilken denna person tillhör kategorin passagerare.
- 24 Det ska redan här påpekas att undantag enligt fast rättspraxis ska tolkas restriktivt så att allmänna bestämmelser inte urholkas (se domen kommissionen/Förenade kungariket, C-346/08, EU:C:2010:213, punkt 39 och där angiven rättspraxis).
- 25 Detta innebär att domstolen först ska undersöka huruvida motparten i målet vid den nationella domstolen ingår i kategorin "tjänstgörande flygbesättning" eller "kabinpersonal".
- 26 Såsom framgår av den hänskjutande domstolens redogörelse för de faktiska omständigheterna i det nationella målet genomförde Fridolin Santer, som var anställd av ett företag som driver skidpister, en flygning i egenskap av "vägvisare med lokalkännedom" och hade till uppgift att under flygningen, på uppmaning av piloten, öppna helikopterdörren och hålla den öppen på ett visst sätt och under en viss tid.
- 27 Av detta följer att Fridolin Santer's uppgifter inte var kopplade till framförandet av luftfartyget och han kan därför inte anses ingå i kategorin "tjänstgörande flygbesättning".
- 28 I motsats till vad Wucher har gjort gällande är den omständigheten att Fridolin Santer hade till uppgift att öppna dörren på uppmaning av piloten inte tillräcklig för att han ska anses ingå i kategorin "kabinpersonal". I egenskap av befälhavare har piloten nämligen alltid rätt att ge instruktioner till samtliga personer som befinner sig ombord på luftfartyget, inklusive passagerarna.
- 29 Av detta följer att Fridolin Santer inte heller ingår i kategorin "kabinpersonal".
- 30 Domstolen konstaterar följaktligen att en person som Fridolin Santer ska anses vara "passagerare", i den mening som avses i förordning nr 785/2004.
- 31 Av det ovan anförda följer att artikel 3 g i förordning nr 785/2004 ska tolkas så, att den som befinner sig i en helikopter som innehas av ett EG-lufttrafikföretag, och som transporteras på grundval av ett avtal mellan personens arbetsgivare och lufttrafikföretaget för att utföra en viss arbetsuppgift, såsom den som är aktuell i det nationella målet, är "passagerare" i den mening som avses i denna bestämmelse.

Den andra och den tredje frågan

- 32 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra och den tredje frågan, vilka ska prövas tillsammans, för att få klarhet i huruvida artikel 17 i Montrealkonventionen ska tolkas så, att en person som omfattas av begreppet "passagerare", i den mening som avses i artikel 3 g i förordning nr 785/2004, också omfattas av begreppet "passagerare", i den mening som avses i nämnda artikel 17.
- 33 Det står klart att Montrealkonventionen utgör en integrerad del av unionens rättsordning och att domstolen är behörig att meddela förhandsavgörande angående dess tolkning (se dom IATA och ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punkt 36 och där angiven rättspraxis, punkt 40, och dom Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punkt 20 och där angiven rättspraxis).
- 34 Nämnda konvention blev tillämplig på flygningar inom en och samma medlemsstat genom förordning nr 2027/97, vilken syftar till att säkerställa att omfattningen och nivån av skadeståndsansvaret för lufttrafikföretag och EG-lufttrafikföretag är desamma vid såväl internationella som nationella transporter inom Europeiska unionen.
- 35 Såsom följer av beslutet om hänskjutande omfattas Wucher av begreppet "EG-lufttrafikföretag", på vilka förordning nr 2027/97 är tillämplig, då det är fråga om ett lufttransportföretag med giltig licens, vilken Republiken Österrike har utfärdat i enlighet med bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (EGT L 240, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 116).
- 36 Domstolen ska sålunda pröva huruvida de övriga villkoren för tillämpning av Montrealkonventionen är uppfyllda i målet vid den nationella domstolen. Domstolen måste härvid fastställa huruvida Fridolin Santer omfattas av begreppet "passagerare" i den mening som avses i denna konvention, vilket förutsätter att den prövar huruvida syftet med den aktuella flygningen var "transport av passagerare" i den mening som avses i nämnda konvention.
- 37 I detta avseende konstaterar domstolen att ställningen som "passagerare", i den mening som avses i Montrealkonventionen, enligt artikel 3.1 och 3.2 i konventionen i och för sig är kopplad till tillhandahållandet av en individuell eller kollektiv transporthandling, vars innehåll definieras i nämnda artikel 3.1, eller, alternativt, en annan handling med ett sådant innehåll.
- 38 Av artikel 3.5 i nämnda konvention följer emellertid att transportavtalets befintlighet eller giltighet inte påverkas av att de föregående punkterna i denna artikel åsidosätts. Även i ett sådant fall omfattas avtalet av bestämmelserna i denna konvention, inbegripet bestämmelserna om ansvarsbegränsning.
- 39 Om ett transportavtal finns och alla andra villkor för att tillämpa nämnda konvention är uppfyllda är denna följaktligen tillämplig oberoende av transportavtalets form.
- 40 Det följer emellertid av beslutet om hänskjutande att Fridolin Santer, som är anställd av Ötztaler, i egenskap av ledamot i lavinkommissionen och ansvarig för säkerheten i glaciärområdet och i skidpisterna, utförde lavinsprängningar såsom en del av sitt dagliga arbete. Det var dessutom just på grundval av ett avtal som Wucher förflyttade Fridolin Santer och de andra anställda vid Ötztaler från den ort från vilken helikoptern startade till de platser där det var lämpligt att spränga laviner för att därefter återföra dem till startplatsen.
- 41 Av detta följer att syftet med den aktuella flygningen var att transportera Ötztalers anställda till de platser där de skulle utföra sitt dagliga arbete.

- 42 Av det ovan anförda följer att artikel 17 i Montrealkonventionen ska tolkas så, att en person som omfattas av begreppet "passagerare", i den mening som avses i artikel 3 g i förordning nr 785/2004, också omfattas av begreppet "passagerare" i den mening som avses i nämnda artikel 17, när denna person har transporterats på grundval av ett "transportavtal", i den mening som avses i artikel 3 i nämnda konvention.

Rättegångskostnader

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

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (första avdelningen) följande:

- 1) Artikel 3 g i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer ska tolkas så, att den som befinner sig i en helikopter som innehas av ett EG-lufttrafikföretag, och som transporteras på grundval av ett avtal mellan personens arbetsgivare och lufttrafikföretaget för att utföra en viss arbetsuppgift, såsom den som är aktuell i det nationella målet, är "passagerare" i den mening som avses i denna bestämmelse.
- 2) Artikel 17 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 på grundval av artikel 300.2 EG, och godkändes på nämnda gemenskaps vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001, ska tolkas så, att en person som omfattas av begreppet "passagerare", i den mening som avses i artikel 3 g i förordning nr 785/2004, också omfattas av begreppet "passagerare" i den mening som avses i nämnda artikel 17, när denna person har transporterats på grundval av ett "transportavtal" i den mening som avses i artikel 3 i nämnda konvention.

Underskrifter