



## Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (fjärde avdelningen)

den 19 december 2019\*

”Begäran om förhandsavgörande – Lufttransport – Montrealkonventionen – Artikel 17.1 – Lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid skadebringande händelser – Begreppet skadebringande händelse – Luftfartyg under flygning – En pappersmugg med kaffe på ett fallbord välter – En passagerare vållas kroppsskada”

I mål C-532/18,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Oberster Gerichtshof (Österrike) genom beslut av den 26 juni 2018, som inkom till domstolen den 14 augusti 2018, i målet

**GN**, företrädd av **HM**,

mot

**ZU**, i egenskap av likvidator för Niki Luftfahrt GmbH

meddelar

DOMSTOLEN (fjärde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden M. Vilaras samt domarna S. Rodin, D. Šváby, K. Jürimäe och N. Piçarra (referent),

generaladvokat: H. Saugmandsgaard Øe,

justitiesekreterare: handläggaren M. Krausenböck,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 19 juni 2019,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- GN, som lagligen företräds av HM, genom G. Rößler, Rechtsanwalt,
- ZU, i egenskap av likvidator för Niki Luftfahrt GmbH, genom U. Reisch, Rechtsanwältin,
- Frankrikes regering, genom A.-L. Desjonquères och I. Cohen, båda i egenskap av ombud,
- Polens regering, genom B. Majczyna, i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom G. Braun och N. Yerrell, båda i egenskap av ombud,

\* Rättegångsspråk: tyska.

och efter att den 26 september 2019 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,  
följande

### Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 17.1 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999, undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 och godkändes på gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 (EGT L 194, 2001, s. 38) (nedan kallad Montrealkonventionen). Denna konvention trädde i kraft i Europeiska unionen den 28 juni 2004.
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan GN, som rättsligt företräds av sin far HM, och ZU. ZU är likvidator för flygbolaget Niki Luftfahrt. Målet rör en talan om skadestånd som väckts av GN med anledning av de brännskador hon vållats under en flygning med detta flygbolag.

### Tillämpliga bestämmelser

#### *Internationell rätt*

- 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 denna ingress anges följande:  
”... [D]et 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 17.1 i Montrealkonventionen föreskrivs följande:  
”Transportören ansvarar för dödsfall eller kroppsskada som tillfogats passagerare under förutsättning att den skadebringande händelsen [(l’"accident")] inträffat ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen.”
- 6 Artikel 20 i Montrealkonventionen har följande lydelse:  
”Om transportören visar att en skada orsakats helt eller delvis av vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling av den som begär ersättning eller av någon från vilken den som begär ersättning härleder sin rätt, skall transportören helt eller delvis vara befriad från skadeståndsansvar gentemot den som begär ersättning i den utsträckning som vårdslösheten eller underlåtenheten helt eller delvis orsakat skadan. Om en passagerare har dödats eller skadats och om någon annan än passageraren begär ersättning med anledning därav, skall transportören också vara helt eller delvis befriad från skadeståndsansvar om passageraren själv orsakat eller medverkat till skadan genom vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling. Denna artikel gäller alla bestämmelser om skadeståndsansvar i denna konvention, även artikel 21.1.”
- 7 I artikel 21 i Montrealkonventionen föreskrivs följande:  
”1. För sådana skador som avses i artikel 17.1 och som inte överstiger 100 000 särskilda dragningsrätter för varje enskild passagerare kan transportören varken undgå eller begränsa sitt skadeståndsansvar.

2. För sådana skador som avses i artikel 17.1 är transportörens skadeståndsansvar begränsat till 100 000 särskilda dragningsrätter för varje enskild passagerare om transportören visar:

- a) att skadan inte vållats av transportörens eller dennes anställdas eller uppdragstagares vårdslöshet eller annan oriktig handling eller underlåtenhet; eller
- b) att skadan uteslutande orsakats av tredje mans vårdslöshet eller annan oriktig handling eller underlåtenhet.”

8 I artikel 29 i Montrealkonventionen föreskrivs 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. Vid en sådan talan är bestraffande, avskräckande eller andra icke-kompensatoriska skadeposter inte ersättningsgilla.”

### **Unionsrätt**

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

10 I skälen 7 och 10 i förordning nr 889/2002 anges följande:

”(7) Skyddet för passagerare och deras anhöriga stärks genom denna förordning och Montrealkonventionen vilka inte kan tolkas så, att de försvagar dessa personers skydd i förhållande till existerande lagstiftning vid datum för denna förordnings antagande.

...

(10) Ett system för obegränsat skadeståndsansvar vid passagerares dödsfall eller skada är lämpligt för ett säkert och modernt system för lufttransport.”

11 I artikel 2.2 i förordning nr 2027/97 föreskrivs följande:

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

12 Artikel 3.1 i förordningen har följande lydelse:

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

### **Målet vid den hänskjutande domstolen och tolkningsfrågan**

13 År 2015 satt klaganden i det nationella målet, GN, som då var 6 år gammal, ombord på ett luftfartyg bredvid sin far HM. Denna flygning mellan Mallorca (Spanien) och Wien (Österrike) utfördes av lufttrafikföretaget Niki Luftfahrt.

- 14 Under flygningen serverades HM en pappersmugg med varmt kaffe. Muggen, som stod på det fällbord som fanns framför HM, välte och hett kaffe hamnade på GN:s högra lår och på hennes mage, vilket orsakade brännskador av andra graden.
- 15 Det har inte kunnat fastställas om kaffet i muggen spilldes ut på grund av att fällbordet var behäftat med ett fel eller på grund av flygplanets vibrationer.
- 16 GN, som företräds av sin far, väckte talan med stöd av artikel 17.1 i Montrealkonventionen och yrkade att lufttrafikföretaget, som senare försattes i konkurs, skulle förpliktas att utge ersättning för hennes skada med ett belopp som uppskattades till 8 500 euro.
- 17 Niki Luftfahrt hävdade att dess ansvar inte kunde göras gällande på grundval av denna bestämmelse, eftersom det inte är fråga om någon olycka. Det föreligger nämligen ingen plötslig och oväntad händelse som ledde till att kaffekoppen gled av fällbordet och att dess innehåll rann ut. Enligt Niki Luftfahrt kräver begreppet ”skadebringande händelse”, i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen, att det är en risk som är nära förbunden med lufttransport som förverkligas, vilket inte är fallet här.
- 18 Genom dom av den 15 december 2015 biföll Landesgericht Korneuburg (Regionala domstolen i Korneuburg, Österrike) GN:s yrkande. Denna domstol fann att de skador som orsakats GN hade sitt ursprung i en skadebringande händelse (”accident”) som orsakats av en ovanlig händelse som är hänförlig till yttre omständigheter.
- 19 Nämnda domstol förklarade att en risk som är nära förbunden med lufttransport hade förverkligats, eftersom ett luftfartyg i drift kan luta olika mycket vilket kan leda till att föremål som ställts på en horisontell yta glider, utan att det krävs en viss manöver. Samma domstol konstaterade även att motparten i det nationella målet inte hade orsakat händelsen, eftersom det är vanligt förekommande och socialt accepterat att servera varma drycker i dryckeskärl utan lock.
- 20 Genom dom av den 30 augusti 2016 fastställde Oberlandesgericht Wien (Regionala överdomstolen i Wien, Österrike) domen i första instans. Enligt denna domstol omfattar artikel 17 i Montrealkonventionen endast skadebringande händelser som inträffar till följd av en risk som är nära förbunden med lufttransport, vilket GN inte styrkt vara fallet här. Under dessa omständigheter är Niki Luftfahrts ansvar uteslutet.
- 21 GN överklagade domen till Oberster Gerichtshof (Högsta domstolen, Österrike) och yrkade att denna skulle fastställa att lufttrafikföretaget var ansvarigt och att hennes yrkande om ersättning för den skada hon lidit var välgrundad.
- 22 Enligt den hänskjutande domstolen är tolkningen av artikel 17.1 i Montrealkonventionen omtvistad vad avser frågan huruvida begreppet ”skadebringande händelse”, i den mening som avses i denna bestämmelse, är begränsat till fall där en risk som är nära förbunden med lufttransport har förverkligats. Den hänskjutande domstolen har i detta avseende angett att två olika synsätt är möjliga.
- 23 Enligt ett första synsätt omfattar begreppet ”skadebringande händelse”, i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen, endast de situationer i vilka en risk som är nära förbunden med lufttransport har förverkligats. Enligt detta synsätt är det nödvändigt att den risk som förverkligas är knuten till ett luftfartygs beskaffenhet, skick eller drift eller till en luftfartsanordning som används vid ombordstigningen eller avstigningen. Detta innebär att skadebringande händelser, av det slag som är i fråga i målet vid den nationella domstolen, vilka inte har något samband med flygverksamheten och som även kan uppkomma under andra omständigheter, inte kan medföra ansvar för lufttrafikföretaget, vilket också var avsikten för de stater som är parter i Montrealkonventionen. Bevisbördan åvilar

dessutom den person som åberopar skadan i ett sådant fall. I förevarande fall skulle ett sådant synsätt leda till att GN:s talan ogillas, eftersom det inte är möjligt att fastställa orsaken till den skadebringande händelsen.

- 24 Enligt ett andra synsätt krävs det däremot inte att en risk som är nära förbunden med lufttransport har förverkligats för att lufttrafikföretaget ska ådra sig skadeståndsansvar. Detta synsätt grundar sig på ordalydelsen i artikel 17.1 i Montrealkonventionen, som inte innehåller något sådant krav. Att tolka in ett sådant krav skulle dessutom urholka det ansvarssystem som föreskrivs i nämnda bestämmelse. Det är nämligen så att nästan alla skador annars skulle falla utanför tillämpningsområdet, eftersom skadan skulle kunna uppkomma på ett liknande sätt även under andra omständigheter. Det finns under alla omständigheter ingen anledning att befara att lufttrafikföretagen åläggs ett obegränsat ansvar med detta synsätt, eftersom lufttrafikföretagen ändå kan undgå ansvar om den skadelidande parten anses som medvållande enligt artikel 20 i Montrealkonventionen.
- 25 Den hänskjutande domstolen har i detta avseende preciserat att en del i doktrinen betraktar händelsen att varma drycker eller varm mat spills på en passagerare som en ”skadebringande händelse”, i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen. I förevarande fall skulle detta synsätt leda till att Niki Luftfahrt hålls ansvarigt.
- 26 Den hänskjutande domstolen har även övervägt att som en ”mittenlösning” välja en tolkning av artikel 17.1 i Montrealkonventionen, enligt vilken skadeståndansvaret följer av enbart det faktum att en skadebringande händelse inträffat ombord på ett flygplan eller vid ombordstigning eller avstigning, utan att det är nödvändigt att en risk som är nära förbunden med luftfart har förverkligats, men med en möjlighet för lufttrafikföretaget att undgå ansvar genom att styrka att händelsen saknar samband med luftfartygets drift eller beskaffenhet. I förevarande fall skulle detta synsätt också det leda till att Niki Luftfahrt anses som skadeståndsansvarig, eftersom orsaken till den skadebringande händelsen inte har kunnat identifieras.
- 27 Mot denna bakgrund beslutade Oberster Gerichtshof (Högsta domstolen) att vilandeförklara målet och ställa följande fråga till domstolen:

”Är det fråga om en ’skadebringande händelse’ som medför ansvar för flygtransportföretaget, i den mening som avses i artikel 17.1 i [Montrealkonventionen], när en bägare med varmt kaffe, som står på ett fällbord som är fäst vid framförvarande säte på ett flygplan som befinner sig i luften, av en orsak som inte kunnat fastställas börjar glida och välter, vilket orsakar brännskador på en flygpassagerare?”

### **Tolkningsfrågan**

- 28 Den hänskjutande domstolen har ställt frågan för att få klarhet i huruvida artikel 17.1 i Montrealkonventionen ska tolkas så, att begreppet ”skadebringande händelse”, i den mening som avses i denna bestämmelse, omfattar en situation där ett föremål som används för att tillhandahålla en passagerare en tjänst har vållat en passagerare kroppsskada, utan att det är nödvändigt att undersöka denna skadebringande händelse uppstått på grund av en risk som är nära förbunden med lufttransport.
- 29 Domstolen erinrar inledningsvis om att vad gäller lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage inom unionen, genomförs de relevanta bestämmelserna i Montrealkonventionen genom förordning nr 2027/97, som är tillämplig i förevarande mål. Det framgår särskilt av artikel 3.1 i denna förordning att EU-lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för ett sådant skadeståndsansvar (se, för ett liknande resonemang, dom av den 6 maj 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punkt 18).

- 30 Det ska påpekas att Montrealkonventionen, som vad gäller Europeiska unionen är i kraft från och med den 28 juni 2004, från och med detta datum utgör en integrerad del av Europeiska unionens rättsordning och att EU-domstolen därför är behörig att meddela förhandsavgöranden rörande tolkningen därav (dom av den 12 april 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, punkterna 19 och 20 och där angiven rättspraxis).
- 31 I artikel 31 i Wienkonventionen av den 23 maj 1969 om traktaträtten (*Förenta nationernas fördragssamling, volym 1155, s. 331*), genom vilken allmänna folkrättsliga regler kodifieras, vilka ska tillämpas av unionen, preciseras härvid att en traktat ska tolkas ärligt i överensstämmelse med den gängse meningen av traktatens uttryck sedda i sitt sammanhang och mot bakgrund av traktatens ändamål och syfte (dom av den 12 april 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, punkt 21 och där angiven rättspraxis).
- 32 Domstolen har dessutom redan slagit fast att begreppen i Montrealkonventionen ska ges en enhetlig och självständig tolkning, vilket innebär att domstolen, när den tolkar dessa begrepp i ett förhandsavgörande, inte ska beakta de olika betydelser som dessa begrepp kan ha getts i medlemsstaternas nationella rättsordningar, utan de tolkningsregler i den allmänna folkrätten som är bindande för unionen (se dom av den 7 november 2019, Guaitoli m.fl., C-213/18, EU:C:2019:927, punkt 47).
- 33 I förevarande fall framgår det av ordalydelsen i artikel 17.1 i Montrealkonventionen att för att lufttrafikföretaget ska ådra sig skadeståndsansvar så måste den händelse som orsakat en passagerares dödsfall eller kroppsskada kunna kvalificeras som en "skadebringande händelse", och denna måste ha inträffat ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen.
- 34 Eftersom begreppet "skadebringande händelse" ("accident") inte definieras i Montrealkonventionen, är det lämpligt att hänvisa till den vanliga innebörden av detta begrepp i det sammanhang i vilket det ingår, mot bakgrund av denna konventions föremål och det syfte som den eftersträvar.
- 35 Begreppet "skadebringande händelse" ("accident") förstås normalt sett som en oavsiktlig och oväntad händelse.
- 36 Enligt tredje stycket i ingressen till Montrealkonventionen har de fördragsslutande staterna, som är medvetna om "betydelsen av att skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter och av att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen", dessutom beslutat att införa ett system med objektiva ansvar för flygtransportföretagen. Ett sådant system kräver dock, såsom framgår av femte stycket i ingressen till Montrealkonventionen, att en "rättvis sammanvägning av alla intressen" görs, särskilt vad gäller flygtransportföretagens intressen jämfört med passagerarnas intressen (se, för ett liknande resonemang, dom av den 6 maj 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punkterna 31 och 33, och dom av den 22 november 2012, Espada Sánchez m.fl., C-410/11, EU:C:2012:747, punkterna 29 och 30).
- 37 Det framgår härvid av de förarbeten som ledde fram till antagandet av Montrealkonventionen att de fördragsslutande parterna föredrog begreppet "skadebringande händelse" ("accident") framför begreppet "händelse", vilket hade föreslagits i det ursprungliga förslaget till konvention (se bland annat det yttrande som avgetts av *International Union of Aviation Insurers*, DCW Doc No.28, den 13 maj 1999, och föredragandens yttrande *Rapport on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, C-WP/10576). Detta skedde eftersom begreppet "händelse" ansågs alltför brett, i det att det omfattar alla omständigheter och således kan leda till alltför många tvister.
- 38 Det beslutades däremot, till följd av ändringen av detta ord, att ta bort den sista meningen i artikel 17.1 i Montrealkonventionen, enligt vilken lufttrafikföretaget inte ska anses ansvarigt om passagerarens dödsfall eller kroppsskada är en följd av passagerarens hälsotillstånd. Det ansågs nämligen att ett sådant

undantag, om det skulle behållas, skulle orsaka en obalans i sammanvägningen av alla intressen, till passagerarens nackdel, samtidigt som denna konvention under alla omständigheter redan föreskriver ett allmänt undantag i artikel 20.

- 39 Detta är skälet till att det i Montrealkonventionen, för att bevara en sådan balans, i vissa fall föreskrivs att lufttrafikföretaget ska undantas från skadeståndsansvar eller att dess skadeståndsskyldighet ska begränsas. I artikel 20 i denna konvention föreskrivs nämligen att om lufttrafikföretaget visar att en skada orsakats helt eller delvis av vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling av passageraren, så ska lufttrafikföretaget helt eller delvis vara befriat från skadeståndsansvar gentemot denna passagerare. Det framgår vidare av artikel 21.1 i nämnda konvention att lufttrafikföretaget inte får undgå eller begränsa sitt skadeståndsansvar för de skador som avses i artikel 17.1 i samma konvention, om skadan inte överstiger ett visst ersättningstak. Det är endast ovanför denna gräns som lufttrafikföretaget kan undgå sitt ansvar enligt artikel 21.2 i nämnda konvention genom att visa att skadan inte har orsakats av dess vållande eller att den helt kan tillskrivas tredje man.
- 40 Denna ansvarsbegränsning möjliggör för passagerare att snabbt och enkelt erhålla ersättning, utan att lufttrafikföretagen åläggs en betungande ersättningsskyldighet som är svår att fastställa och beräkna och som skulle kunna skada, eller till och med förlama, deras ekonomiska verksamhet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 6 maj 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punkterna 34–36, och dom av den 22 november 2012, Espada Sánchez m.fl., C-410/11, EU:C:2012:747, punkt 30).
- 41 Av detta följer, såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 60 i sitt förslag till avgörande, att det inte är förenligt med vare sig den vanliga betydelsen av begreppet ”skadebringande händelse” (”accident”), som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen, eller de syften som eftersträvas genom denna konvention, att uppställa som villkor för lufttrafikföretagens ansvar att skadan beror på att en risk som är nära förbunden med luftfart har förverkligats eller att det finns ett samband mellan den ”skadebringande händelsen” och luftfartygets drift eller rörelse.
- 42 Att begränsa lufttrafikföretagens skadeståndsskyldighet till att endast omfatta skadebringande händelser som har samband med en risk som är nära förbunden med luftfart är dessutom inte nödvändigt för att undvika att lufttrafikföretagen åläggs en överdriven ersättningsskyldighet. Dessa lufttrafikföretag kan nämligen, såsom har påpekats i punkt 39 i denna dom, undgå eller begränsa sitt ansvar.
- 43 Mot denna bakgrund ska tolkningsfrågan besvaras enligt följande. Artikel 17.1 i Montrealkonventionen ska tolkas så, att begreppet ”skadebringande händelse”, i den mening som avses i denna bestämmelse, omfattar alla situationer som uppstår på ett luftfartyg där ett föremål som används för att tillhandahålla en passagerare en tjänst har vållat en passagerare kroppsskada, utan att det är nödvändigt att undersöka huruvida dessa situationer uppstått på grund av en risk som är nära förbunden med lufttransport.

### Rättegångskostnader

- 44 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 (fjärde avdelningen) följande:

**Artikel 17.1 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999, undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 och godkändes på gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 ska tolkas så, att begreppet ”skadebringande händelse”, i den mening som**

**avses i denna bestämmelse, omfattar alla situationer som uppstår på ett luftfartyg där ett föremål som används för att tillhandahålla en passagerare en tjänst har vållat en passagerare kroppsskada, utan att det är nödvändigt att undersöka huruvida dessa situationer uppstått på grund av en risk som är nära förbunden med lufttransport.**

Underskrifter