



# Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Tredje Afdeling)

20. oktober 2022\*

»Præjudiciel forelæggelse – luftbefordring – Montrealkonventionen – artikel 17, stk. 1 – luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af en passagers død eller tilskadekomst – begrebet »tilskadekomst« – posttraumatisk stressyndrom, som en passager har pådraget sig som følge af en nødevakuering af et luftfartøj«

I sag C-111/21,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Oberster Gerichtshof (øverste domstol, Østrig) ved afgørelse af 28. januar 2021, indgået til Domstolen den 25. februar 2021, i sagen

**BT**

mod

**Laudamotion GmbH,**

har

DOMSTOLEN (Tredje Afdeling),

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

generaladvokat: J. Richard de la Tour,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

- BT ved Rechtsanwalt D. Heine,
- Laudamotion GmbH ved Rechtsanwalt C. Peitsch,
- den tyske regering ved J. Möller, J. Heitz og M. Hellmann, som befuldmægtigede,

\* Processprog: tysk.

– Europa-Kommissionen ved G. Braun, K. Simonsson og G. Wilms, som befuldmægtigede, og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 24. marts 2022, afsagt følgende

### Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 17, stk. 1, og artikel 29 i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, indgået i Montreal den 28. maj 1999, undertegnet af Det Europæiske Fællesskab den 9. december 1999, godkendt på Fællesskabets vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001 (EFT 2001, L 194, s. 38, herefter »Montrealkonventionen«) og trådt i kraft for så vidt angår Den Europæiske Union den 28. juni 2004.
- 2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem BT og luftfartsselskabet Laudamotion GmbH vedrørende et erstatningskrav, som BT har rejst på grund af, at hun som følge af en nødevakuering af det luftfartøj, som skulle transportere hende, har pådraget sig posttraumatisk stressyndrom.

### Retsforskrifter

#### *Folkeretten*

- 3 Anden, tredje og femte betragtning til Montrealkonventionen lyder således:  
»[De kontraherende stater er klar over] behovet for at modernisere [konventionen angående indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, undertegnet i Warszawa den 12. oktober 1929 (herefter »Warszawakonventionen«)] og kodificere de dertil knyttede ordninger.  
  
[De kontraherende stater er klar over], at det er vigtigt at sikre forbrugernes interesser i international luftfart, og at der er behov for rimelig godtgørelse på grundlag af restitutionsprincippet.  
  
[...]  
  
[...] [S]taternes fælles indsats for yderligere at harmonisere og kodificere bestemte regler for international lufttransport ved hjælp af en ny konvention er den bedste måde, hvorpå en rimelig ligevægt mellem de forskellige interesser kan opnås.«
- 4 Konventionens artikel 17 med overskriften »Passagerers død eller tilskadekomst – Beskadigelse af bagage« bestemmer i stk. 1:  
»Luftfartsselskabet er erstatningspligtigt ved en passagers død eller tilskadekomst, hvis den ulykke, der har forvoldt dødsfaldet eller skaden, har fundet sted om bord i flyet eller under ombord- eller frabordestigningen.«

- 5 Konventionens artikel 29 med overskriften »Grundlaget for erstatningskrav« har følgende ordlyd:  
»Erstatningsager i forbindelse med transport af passagerer, bagage og gods kan, uanset om de rejses i henhold til denne konvention, til en kontrakt, som erstatningsretligt søgsmål eller på anden måde, kun anlægges på grundlag af denne konventions betingelser og erstatningsgrænser [...]«

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

- 6 Artikel 2, stk. 2, i Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar for så vidt angår lufttransport af passagerer og deres bagage (EFT 1997, L 285, s. 1), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 (EFT 2002, L 140, s. 2) (herefter »forordning nr. 2027/97«), bestemmer:  
»Begreber i denne forordning, som ikke er defineret i stk. 1, er de samme som i Montrealkonventionen.«
- 7 Forordningens artikel 3, stk. 1, bestemmer:  
»[Unionens] luftfartsselskabers erstatningsansvar for passagerer og deres bagage er underlagt alle bestemmelserne i Montrealkonventionen vedrørende sådant erstatningsansvar.«

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

- 8 Den 1. marts 2019 indledte BT en rejse på en flyvning udført af Laudamotion fra London (Det Forenede Kongerige) til Wien (Østrig).
- 9 Under starten eksploderede venstre motor på flyet, som skulle gennemføre flyvningen, hvorefter passagererne blev evakueret. BT forlod flyet via en nødudgang og blev slynget flere meter gennem luften på grund af trykket fra den højre motor, der endnu ikke var slukket. Siden er hun blevet diagnosticeret med posttraumatisk stressyndrom, som hun modtager lægebehandling for.
- 10 BT anlagde sag mod Laudamotion ved Bezirksgericht Schwechat (distriktsdomstolen i Schwechat, Østrig) med påstand om, at det blev fastslået, at Laudamotion er ansvarlig i henhold til Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, og om erstatning for de af hende afholdte behandlingsudgifter på 4 353,60 EUR og erstatning for svie og smerte på 2 500 EUR med tillæg af renter og sagsomkostninger. Hun fremhævede, at Laudamotion under alle omstændigheder ifalder ansvar i henhold til østrigsk ret, der finder supplerende anvendelse.
- 11 Laudamotion gjorde til sit forsvar gældende, at Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, kun omfatter tilskadekomst i snæver forstand og ikke rent psykiske lidelser, og tilføjede, at østrigsk ret ikke finder anvendelse på tvisten i hovedsagen i medfør af konventionens artikel 29.
- 12 Bezirksgericht Schwechat (distriktsdomstolen i Schwechat) gav ved dom af 12. november 2019 sagsøgeren medhold. Denne domstol fandt, at tvisten i hovedsagen ikke var omfattet af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, idet denne bestemmelse kun fastsætter et luftfartsselskabs erstatningsansvar for fysisk tilskadekomst. Domstolen fastslog imidlertid, at Laudamotion var erstatningsansvarlig i henhold til østrigsk ret, hvorefter der ifaldes erstatningsansvar for rent psykiske skader, når disse udgør en sygdom.

- 13 Laudamotion appellerede dommen til Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg, Østrig), som ved dom af 7. april 2020 stadfæstede førsteinstansens dom og frifandt sagsøgte i erstatningssøgsmålet. Denne domstol fandt ikke alene, som Bezirksgericht Schwechat (distriktsdomstolen i Schwechat), at Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, ikke finder anvendelse på ikke-fysisk tilskadekomst, men også, at anvendelsen af østrigsk ret er udelukket i henhold til konventionens artikel 29.
- 14 BT har herefter iværksat en *revisionsanke* ved den forelæggende ret, Oberster Gerichtshof (øverste domstol, Østrig), til prøvelse af denne dom.
- 15 Denne domstol er i tvivl om, hvorvidt begrebet »tilskadekomst« i den forstand, hvori begrebet er anvendt i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, også omfatter rent psykiske lidelser, og om det, såfremt spørgsmålet besvares benægtende, i henhold til Montrealkonventionens artikel 29 er udelukket at anlægge en erstatningssag på grundlag af national ret.
- 16 Under disse omstændigheder har Oberster Gerichtshof (øverste domstol) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
- »1) Skal en passagers psykiske skade, som er forårsaget af en ulykke, og som udgør en sygdom, betragtes som en »tilskadekomst«, jf. [Montrealkonventionens] artikel 17, stk. 1?
- 2) Såfremt det første spørgsmål besvares benægtende[, er] den nævnte konventions artikel 29 [da] til hinder for et erstatningskrav, som ville være berettiget i henhold til den nationale lovgivning, der finder anvendelse?«

## Om de præjudicielle spørgsmål

### *Det første spørgsmål*

- 17 Dette spørgsmål skal forstås således, at det nærmere bestemt ønskes fastslået, om Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, skal fortolkes således, at en psykisk skade, der udgør en sygdom, som er påført en passager ved en »ulykke« som omhandlet i denne bestemmelse, skal erstattes i henhold til den pågældende bestemmelse.
- 18 Det skal indledningsvis bemærkes, at i henhold til artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 2027/97 er Unionens luftfartsselskabers erstatningsansvar for passagerer og deres bagage underlagt alle bestemmelserne i Montrealkonventionen vedrørende et sådant erstatningsansvar.
- 19 I henhold til Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, er luftfartsselskabet erstatningspligtigt ved en passagers død eller tilskadekomst, hvis den ulykke, der har forvoldt dødsfaldet eller skaden, har fundet sted om bord i flyet eller under ombord- eller frabordestigningen.
- 20 Begrebet »tilskadekomst« i denne bestemmelse er imidlertid hverken defineret i Montrealkonventionen eller i forordning nr. 2027/97, hvis artikel 2, stk. 2, bestemmer, at begreber i denne forordning, som ikke er defineret i stk. 1, er de samme som i denne konvention.
- 21 Dette begreb skal, navnlig henset til Montrealkonventionens formål, som er at ensarte visse regler om international luftbefordring, undergives en selvstændig og ensartet fortolkning i Unionen og dens medlemsstater (jf. i denne retning dom af 6.5.2010, Waltz, C-63/09, EU:C:2010:251,

- præmis 21). Der skal således ikke tages hensyn til de forskellige anskuelser, som eventuelt anlægges af det nævnte begreb i medlemsstaternes nationale lovgivninger, men til de regler for fortolkning af generelle folkeretlige principper, som er bindende for Unionen (jf. analogt dom af 19.12.2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, præmis 32 og den deri nævnte retspraksis).
- 22 I denne henseende præciserer artikel 31 i Wienerkonventionen af 23. maj 1969 om traktatretten (*United Nations Treaty Series*, bind 1155, s. 331), som afspejler international sædvaneret, og hvis bestemmelser indgår i Unionens retsorden (jf. i denne retning dom af 27.2.2018, *Western Sahara Campaign UK*, C-266/16, EU:C:2018:118, præmis 58 og den deri nævnte retspraksis), at en traktat skal fortolkes loyalt i overensstemmelse med den sædvanlige betydning, der må tillægges traktatens udtryk i dens sammenhæng og belyst af dens hensigt og formål (jf. i denne retning dom af 19.12.2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, præmis 31 og den deri nævnte retspraksis). I øvrigt bestemmes det i denne konventions artikel 32, at der kan anvendes supplerende fortolkningsbidrag, navnlig forarbejderne til den pågældende traktat og de omstændigheder, der ligger til grund for udarbejdelsen af traktaten.
- 23 Hvad angår den sædvanlige betydning af begrebet »lésion corporelle« ([fysisk] tilskadekomst) i den franske version af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, [o.a.: i den danske version blot »tilskadekomst«] skal det i lighed med, hvad generaladvokaten har anført i punkt 25 i forslaget til afgørelse, fremhæves, at der ved udtrykket »lésion« (skade) forstås svækkelse af et organ, et vævsstof eller en celleenhed som følge af sygdom eller ulykke, mens udtrykket »corporel« (fysisk) henviser til den fysiske del af et levende væsen, nemlig menneskekroppen.
- 24 Selv om begrebet »[fysisk] tilskadekomst« i sin sædvanlige betydning ikke kan fortolkes således, at det udelukker en psykisk skade, der er opstået i forbindelse med en sådan tilskadekomst, forholder det sig anderledes, når der som i det foreliggende tilfælde, som det fremgår af de sagsakter, som Domstolen råder over, er tale om en lægeligt dokumenteret psykisk skade, der ikke har nogen forbindelse med en tilskadekomst i dette begrebs sædvanlige betydning. En sådan fortolkning ville således udviske sondringen mellem tilskadekomst og psykisk skade.
- 25 Den omstændighed, at begrebet »[fysisk] tilskadekomst« er anvendt i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, forudsætter imidlertid ikke nødvendigvis, at konventionens forfattere i tilfælde af en »ulykke« i denne bestemmelses forstand har haft til hensigt at udelukke luftfartsselskabernes ansvar, når denne ulykke har påført en passager psykiske skader, som ikke er forbundet med en fysisk tilskadekomst, der er indtrådt som følge af den samme ulykke.
- 26 Hvad angår de forarbejder, der har ført til vedtagelsen af den nævnte konvention, fremgår det ganske vist heraf, at ingen af forslagene om udtrykkeligt at medtage begrebet »psykisk skade« i Montrealkonventionen blev vedtaget. Som generaladvokaten har anført i punkt 41 i forslaget til afgørelse, fremgår det imidlertid også af disse forarbejder, at begrebet »[fysisk] tilskadekomst« med henblik på fortolkningen af Montrealkonventionen blev valgt »på grund af, at der i visse stater kan kræves erstatning for psykiske skader under visse betingelser, at retspraksis på dette område er under udvikling, og at det ikke er intentionen at gribe ind i denne udvikling, som afhænger af retspraksis på andre områder end international lufttransport« (referatet af det sjette møde i plenarudvalget, den 27.5.1999, *Den Internationale Luftretskonference*, Montreal, den 10.-28.5.1999, bind I, Referater, s. 243).
- 27 For så vidt angår Montrealkonventionens formål bemærkes, at det fremgår af anden og tredje betragtning til denne konvention, at ud over at modernisere og kodificere Warszawakonventionen er formålet at sikre »forbrugernes interesser i international luftfart, og at

der er behov for rimelig godtgørelse på grundlag af restitutionsprincippet«, navnlig i tilfælde af ulykker ved hjælp af en ordning med objektivt ansvar for luftfartsselskaberne. Nødvendigheden af en rimelig godtgørelse, som ligeledes kræver, at der sikres ligebehandling af de passagerer, der som følge af den samme ulykke har lidt skader, som har samme grad af alvor, uanset om der er tale om fysiske eller psykiske skader, ville imidlertid blive forringet, hvis Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, skal fortolkes således, at den udelukker erstatning for psykiske skader, der er forårsaget af en sådan ulykke, når de ikke er forbundet med en fysisk tilskadekomst.

- 28 Situationen for en passager, der har lidt psykisk skade som følge af en ulykke, kan, afhængig af alvoren af den skade, der følger heraf, vise sig at være sammenlignelig med situationen for en passager, der har været udsat for en fysisk tilskadekomst.
- 29 Det må følgelig fastslås, at Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, gør det muligt at indrømme erstatning for psykisk skade forårsaget af en »ulykke« i denne bestemmelses forstand, som ikke er forbundet med en »tilskadekomst« som omhandlet i den pågældende bestemmelse.
- 30 Som det fremgår af femte betragtning til Montrealkonventionen, indebærer en sådan ordning imidlertid, at der opretholdes en »rimelig ligevægt mellem de forskellige interesser«, navnlig mellem luftfartsselskabernes og passagerernes interesser (jf. i denne retning dom af 19.12.2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, præmis 36, og af 12.5.2021, Altenrhein Luftfahrt, C-70/20, EU:C:2021:379, præmis 36).
- 31 Luftfartsselskabet kan således kun ifalde ansvar i henhold til Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, hvis den skadelidte passager i tilstrækkelig grad ved hjælp af bl.a. en lægesagkyndig vurdering og dokumentation for lægebehandling påviser, at der foreligger en skade på den psykiske integritet, der er lidt som følge af en »ulykke« i denne bestemmelses forstand, og som er af en sådan alvor eller intensitet, at den påvirker vedkommendes generelle helbredstilstand, navnlig henset til dens psykosomatiske virkninger, og at denne skade ikke vil fortage sig uden lægebehandling.
- 32 Denne fortolkning gør det muligt både for de skadelidte passagerer at opnå en rimelig godtgørelse i overensstemmelse med restitutionsprincippet og for luftfartsselskaberne at beskytte sig mod svigagtige erstatningskrav, som ville pålægge dem et uforholdsmæssigt tungt erstatningsansvar, som desuden ville være meget vanskeligt at fastlægge og beregne, og som ville kunne udgøre en hindring for eller endog lamme disse selskabers økonomiske virksomhed (jf. analogt dom af 19.12.2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, præmis 40).
- 33 Henset til ovenstående betragtninger skal det første spørgsmål besvares med, at Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, skal fortolkes således, at psykisk skade, der er påført en passager som følge af en »ulykke« i denne bestemmelses forstand, og som ikke er forbundet med en »tilskadekomst« som omhandlet i den pågældende bestemmelse, skal erstattes på samme måde som en sådan tilskadekomst, for så vidt som den skadelidte passager påviser, at der foreligger en skade på den pågældendes psykiske integritet, som har en sådan alvorlighed eller intensitet, at den påvirker vedkommendes generelle helbredstilstand, og at denne skade ikke vil fortage sig uden lægebehandling.

### ***Det andet spørgsmål***

- 34 Henset til, at den forelæggende ret kun har stillet det andet spørgsmål for det tilfælde, at det første spørgsmål besvares benægtende, og at dette spørgsmål er blevet besvaret bekræftende, er det uforholdsmæssigt at besvare det andet spørgsmål.

### **Sagsomkostninger**

- 35 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra de nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Tredje Afdeling) for ret:

**Artikel 17, stk. 1, i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, indgået i Montreal den 28. maj 1999, undertegnet af Det Europæiske Fællesskab den 9. december 1999 og godkendt på Fællesskabets vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001,**

**skal fortolkes således, at**

**psykisk skade, der er påført en passager som følge af en »ulykke« i denne bestemmelses forstand, og som ikke er forbundet med en »tilskadekomst« som omhandlet i den pågældende bestemmelse, skal erstattes på samme måde som en sådan tilskadekomst, for så vidt som den skadelidte passager påviser, at der foreligger en skade på den pågældendes psykiske integritet, som har en sådan alvorlighed eller intensitet, at den påvirker vedkommendes generelle helbredstilstand, og at denne skade ikke vil fortage sig uden lægebehandling.**

Underskrifter