



Jurisprudentie

ARREST VAN HET HOF (Derde kamer)

20 oktober 2022*

„Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verdrag van Montreal – Artikel 17, lid 1 – Aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen in geval van dood of lichamelijk letsel van een passagier – Begrip ‚lichamelijk letsel‘ – Posttraumatische stressstoornis bij een passagier na de noodevacuatie van een vliegtuig”

In zaak C-111/21,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Oberste Gerichtshof (hoogste federale rechter in civiele en strafzaken, Oostenrijk) bij beslissing van 28 januari 2021, ingekomen bij het Hof op 25 februari 2021, in de procedure

BT

tegen

Laudamotion GmbH,

wijst

HET HOF (Derde kamer),

samengesteld als volgt: K. Jürimäe, kamerpresident, M. Safjan, N. Piçarra (rapporteur), N. Jääskinen en M. Gavalec, rechters,

advocaat-generaal: J. Richard de la Tour,

griffier: A. Calot Escobar,

gezien de schriftelijke procedure,

gelet op de opmerkingen van:

- BT, vertegenwoordigd door D. Heine, Rechtsanwalt,
- Laudamotion GmbH, vertegenwoordigd door C. Peitsch, Rechtsanwalt,
- de Duitse regering, vertegenwoordigd door J. Möller, J. Heitz en M. Hellmann als gemachtigden,

* Procestaal: Duits.

– de Europese Commissie, vertegenwoordigd door G. Braun, K. Simonsson en G. Wilms als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 24 maart 2022,

het navolgende

Arrest

- 1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 17, lid 1, en artikel 29 van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, dat op 28 mei 1999 te Montreal is gesloten, op 9 december 1999 door de Europese Gemeenschap is ondertekend en namens haar is goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001 (PB 2001, L 194, blz. 38) (hierna: „Verdrag van Montreal”), dat voor de Europese Unie in werking is getreden op 28 juni 2004.
- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen BT en de luchtvaartmaatschappij Laudamotion GmbH over een door BT ingestelde vordering tot schadevergoeding wegens de posttraumatische stressstoornis die zij heeft opgelopen bij de noodevacuatie van het vliegtuig dat haar zou vervoeren.

Toepasselijke bepalingen

Internationaal recht

- 3 De tweede, de derde en de vijfde overweging van het Verdrag van Montreal luiden:

„[De verdragsluitende staten erkennen] de noodzaak het [op 12 oktober 1929 te Warschau ondertekende Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (hierna: ‚Verdrag van Warschau’)] en bijbehorende instrumenten te moderniseren en te herzien;

[De verdragsluitende staten erkennen] het belang van het waarborgen van bescherming van de belangen van consumenten in het internationale luchtvervoer en de noodzaak van billijke schadevergoeding gegrond op het beginsel van restitutie;

[...]

[...] [E]en gezamenlijk optreden van de staten ter verdere harmonisatie en codificatie van enige bepalingen tot regeling van het internationale luchtvervoer door middel van een nieuw verdrag [is] het beste middel [...] om een billijk evenwicht van de belangen te bereiken”.
- 4 Artikel 17 van dit verdrag, „Dood of letsel geleden door de passagier – Schade toegebracht aan de bagage”, bepaalt in lid 1:

„De vervoerder is aansprakelijk voor schade die wordt geleden in geval van dood of lichamelijk letsel van een passagier, op grond van het enkele feit dat het ongeval dat de dood of het letsel heeft

veroorzaakt, plaats heeft gehad aan boord van het luchtvaartuig of tijdens enige handeling verband houdende met het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig.”

5 Artikel 29 van hetzelfde verdrag, „Basis voor vorderingen”, luidt:

„Bij het vervoer van passagiers, bagage en goederen kan elke vordering tot schadevergoeding, op welke grond dan ook, hetzij uit hoofde van dit verdrag hetzij op grond van een overeenkomst, een onrechtmatige daad of anderszins, slechts worden ingesteld onder de voorwaarden en binnen de aansprakelijkheidsgrenzen bedoeld in dit verdrag [...]”.

Unierecht

6 Artikel 2, lid 2, van verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage (PB 1997, L 285, blz. 1), zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002 (PB 2002, L 140, blz. 2) (hierna: „verordening nr. 2027/97”), bepaalt:

„Aan in deze verordening voorkomende begrippen die niet in lid 1 zijn omschreven, wordt dezelfde betekenis gehecht als daaraan in het Verdrag van Montreal wordt gegeven.”

7 Artikel 3, lid 1, van deze verordening bepaalt:

„De aansprakelijkheid van een luchtvervoerder van de [Unie] met betrekking tot de passagiers en hun bagage is onderworpen aan alle bepalingen van het Verdrag van Montreal die op die aansprakelijkheid betrekking hebben.”

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

8 Op 1 maart 2019 ging BT aan boord van een vliegtuig van Laudamotion om van Londen (Verenigd Koninkrijk) naar Wenen (Oostenrijk) te reizen.

9 Bij de start explodeerde de linkermotor van dat vliegtuig, waarna het moest worden geëvacueerd. BT verliet het vliegtuig via een nooduitgang en werd door de jetblast van de rechtermotor, die nog in werking was, een aantal meters door de lucht geslingerd. Sindsdien werd bij haar een posttraumatische stressstoornis vastgesteld, waarvoor zij in medische behandeling is.

10 Verzoekster heeft bij het Bezirksgericht Schwechat (rechter in eerste aanleg Schwechat, Oostenrijk) een vordering ingediend tegen Laudamotion teneinde de aansprakelijkheid van deze luchtvaartmaatschappij op grond van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal te laten vaststellen, en betaling te verkrijgen van een bedrag van 4 353,6 EUR ter vergoeding van de door haar gemaakte medische kosten en van een bedrag van 2 500 EUR aan smartengeld, vermeerderd met kosten en uitgaven. Zij merkt op dat Laudamotion in ieder geval aansprakelijk is krachtens het Oostenrijkse recht, dat aanvullend van toepassing is.

11 In haar verweer heeft Laudamotion aangevoerd dat artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal slechts ziet op lichamelijke letsels in strikte zin, en niet op zuiver psychische klachten. Zij heeft daaraan toegevoegd dat het Oostenrijkse recht krachtens artikel 29 van dit verdrag niet van toepassing is op het hoofdgeding.

- 12 Bij vonnis van 12 november 2019 heeft het Bezirksgericht Schwechat de vordering toegewezen. Die rechter was van oordeel dat het hoofdgeding niet onder artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal viel, omdat deze bepaling slechts de aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappij voor lichamelijk letsel regelt, maar heeft Laudamotion aansprakelijk gesteld op grond van het Oostenrijkse recht, dat ook voor zuiver psychische klachten in een vergoeding voorziet, wanneer deze als aandoening zijn aan te merken.
- 13 Het Landesgericht Korneuburg (rechter in tweede aanleg Korneuburg, Oostenrijk), waarbij Laudamotion hoger beroep heeft ingesteld, heeft bij uitspraak van 7 april 2020 het vonnis in eerste aanleg vernietigd en de schadevordering verworpen. Net als het Bezirksgericht Schwechat heeft die rechter geoordeeld dat artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal niet van toepassing is in geval van niet-lichamelijk letsel. Hij oordeelde echter ook dat artikel 29 van dit verdrag de toepassing van het Oostenrijkse recht uitsluit.
- 14 Tegen dat arrest heeft BT vervolgens beroep in *Revision* ingesteld bij het Oberste Gerichtshof (hoogste federale rechter in civiele en strafzaken, Oostenrijk), de verwijzende rechter.
- 15 Het Oberste Gerichtshof twijfelt of het begrip „lichamelijk letsel” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal zich uitstrekt tot zuiver psychische klachten en of, indien dat niet het geval is, een op het nationale recht gebaseerde schadevordering uitgesloten is krachtens artikel 29 van dat verdrag.
- 16 In die omstandigheden heeft het Oberste Gerichtshof de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:
- „1) Worden door een ongeval veroorzaakte psychische klachten van een passagier, welke klachten als aandoening kunnen worden aangemerkt, beschouwd als ‚lichamelijk letsel’ in de zin van artikel 17, lid 1, van het [Verdrag van Montreal]?
- 2) Indien de eerste vraag ontkennend wordt beantwoord: staat artikel 29 van het genoemde verdrag in de weg aan een vordering tot schadevergoeding op grond van het toepasselijke nationale recht?”

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Eerste vraag

- 17 Deze vraag moet aldus worden opgevat dat de verwijzende rechter in wezen wenst te vernemen of artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal in die zin moet worden uitgelegd dat voor een psychisch letsel dat een passagier heeft opgelopen ten gevolge van een „ongeval” in de zin van deze bepaling en dat kan worden aangemerkt als een aandoening, overeenkomstig deze bepaling schadevergoeding moet worden betaald.
- 18 Om te beginnen zij eraan herinnerd dat artikel 3, lid 1, van verordening nr. 2027/97 bepaalt dat de aansprakelijkheid van luchtvervoerders van de Unie ten aanzien van de passagiers en hun bagage onderworpen is aan alle bepalingen van het Verdrag van Montreal die op die aansprakelijkheid betrekking hebben.

- 19 Op grond van artikel 17, lid 1, van dit verdrag is de luchtvervoerder aansprakelijk voor schade die wordt geleden in geval van dood of lichamelijk letsel van een passagier, op grond van het enkele feit dat het ongeval dat de dood of het letsel heeft veroorzaakt, plaats heeft gehad aan boord van het luchtvaartuig of tijdens enige handeling die verband houdt met het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig.
- 20 Het in deze bepaling bedoelde begrip „lichamelijk letsel” wordt echter niet gedefinieerd in het Verdrag van Montreal en evenmin in verordening nr. 2027/97, waarvan artikel 2, lid 2, bepaalt dat aan de in deze verordening opgenomen begrippen die niet in lid 1 van dit artikel zijn gedefinieerd, dezelfde betekenis wordt gegeven als aan die welke in dat verdrag worden gebruikt.
- 21 Met name gelet op het doel van het Verdrag van Montreal, dat erin bestaat eenheid te brengen in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, moet dit begrip in de Unie en haar lidstaten op eenvormige en autonome wijze worden uitgelegd (zie in die zin arrest van 6 mei 2010, *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, punt 21). Bijgevolg kan het Hof geen rekening houden met de verschillende betekenissen die eventueel in het nationale recht van de lidstaten aan dat begrip zijn gegeven, maar dient het de voor de Unie geldende uitleggingsregels van het algemene volkenrecht in aanmerking te nemen (zie naar analogie arrest van 19 december 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, punt 32 en aangehaalde rechtspraak).
- 22 In dat opzicht bepaalt artikel 31 van het Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht, gesloten op 23 mei 1969 (*United Nations Treaty Series*, deel 1155, blz. 331), dat het internationaal gewoonterecht weerspiegelt en waarvan de bepalingen deel uitmaken van de rechtsorde van de Unie (zie in die zin arrest van 27 februari 2018, *Western Sahara Campaign UK*, C-266/16, EU:C:2018:118, punt 58 en aangehaalde rechtspraak), dat een verdrag te goeder trouw moet worden uitgelegd overeenkomstig de gewone betekenis van de termen ervan in hun context en in het licht van het voorwerp en het doel van het verdrag (zie in die zin arrest van 19 december 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, punt 31 en aldaar aangehaalde rechtspraak). Voorts bepaalt artikel 32 van dit verdrag dat er een beroep kan worden gedaan op aanvullende middelen van uitlegging en in het bijzonder op de voorbereidende werkzaamheden van het verdrag in kwestie en op de omstandigheden waaronder het is gesloten.
- 23 Wat de gewone betekenis van het begrip „lichamelijk letsel” in artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal betreft, moet worden benadrukt dat de term „letsel” moet worden opgevat als een verandering van een orgaan, weefsel of een cel, die is veroorzaakt door ziekte of een ongeval, terwijl de term „lichamelijk” verwijst naar het lichaam, het stoffelijk deel van een levend wezen, met name de mens. Daar heeft ook de advocaat-generaal in punt 25 van zijn conclusie op gewezen.
- 24 Het begrip „lichamelijk letsel” kan in de gewone betekenis ervan weliswaar niet aldus worden uitgelegd dat het een psychisch letsel dat met een dergelijk lichamelijk letsel verband houdt uitsluit, maar dit ligt anders wanneer het, zoals in casu en blijkens het dossier waarover het Hof beschikt, gaat om een medisch bewezen psychisch letsel dat geen enkel verband houdt met een lichamelijk letsel in de gewone betekenis van dat begrip. Een dergelijke uitlegging zou immers het onderscheid tussen lichamelijk letsel en psychisch letsel vervagen.
- 25 Het feit dat in de bewoordingen van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal het begrip „lichamelijk letsel” is gebruikt, betekent echter niet noodzakelijkerwijze dat de opstellers van dit verdrag in geval van een „ongeval” in de zin van deze bepaling de aansprakelijkheid van

luchtvervoerders hebben willen uitsluiten wanneer dit ongeval bij een passagier psychische letsels heeft veroorzaakt die geen verband houden met een lichamelijk letsel dat op dezelfde oorzaak berust.

- 26 Uit de voorbereidende werkzaamheden die tot de aanneming van dit verdrag hebben geleid, blijkt stellig dat geen van de voorstellen om het begrip „psychisch letsel” uitdrukkelijk in de tekst van het Verdrag van Montreal op te nemen, werden aanvaard. Zoals de advocaat-generaal in punt 41 van zijn conclusie heeft opgemerkt, blijkt uit deze werkzaamheden echter ook dat het begrip „lichamelijk letsel” werd opgenomen „op grond van het feit dat in sommige staten onder bepaalde omstandigheden schadevergoeding voor psychisch letsel kan worden verkregen, dat de jurisprudentie zich op dit gebied ontwikkelt en dat het niet de bedoeling is in deze ontwikkeling, die afhangt van de rechtspraak op andere gebieden dan het internationale luchtvervoer, in te grijpen” (verslag van de 6e vergadering van de plenaire commissie van 27 mei 1999, *Internationale Luchtrechtconferentie*, Montreal, 10-28 mei 1999, deel I – Verslagen, blz. 243).
- 27 Wat voorts de doelstellingen van het Verdrag van Montreal betreft, zij eraan herinnerd dat in de tweede en de derde overweging van dit verdrag, naast de modernisering en herziening van het Verdrag van Warschau, gewag wordt gemaakt van „de bescherming van de belangen van consumenten in het internationale luchtvervoer en de noodzaak van een billijke schadevergoeding gegrond op het beginsel van restitutie”, met name in geval van ongevallen, door middel van een stelsel van objectieve aansprakelijkheid van luchtvervoerders. De noodzaak van een billijke schadevergoeding, die ook verlangt dat passagiers die ten gevolge van hetzelfde ongeval even ernstige – lichamelijke of psychische – letsels hebben opgelopen, gelijk worden behandeld, zou echter in twijfel worden getrokken indien artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal aldus zou worden uitgelegd dat het de vergoeding van psychische letsels die door een dergelijk ongeval zijn veroorzaakt, uitsluit wanneer zij geen verband houden met een lichamelijk letsel.
- 28 De situatie van een passagier die als gevolg van een ongeval psychisch letsel heeft opgelopen, kan immers – naargelang van de ernst van de daaruit voortvloeiende schade – vergelijkbaar zijn met die van een passagier die lichamelijk letsel heeft opgelopen.
- 29 Bijgevolg moet worden geoordeeld dat artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal toestaat dat schadevergoeding wordt betaald voor een psychisch letsel dat is veroorzaakt door een „ongeval” in de zin van deze bepaling en dat geen verband houdt met een „lichamelijk letsel” in de zin van deze bepaling.
- 30 De noodzaak van een billijke schadevergoeding moet echter in overeenstemming worden gebracht met de noodzaak om een „billijk evenwicht van de belangen” van luchtvervoerders en passagiers te bereiken, zoals blijkt uit de vijfde overweging van het Verdrag van Montreal (zie in die zin arresten van 19 december 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, punt 36, en 12 mei 2021, *Altenrhein Luftfahrt*, C-70/20, EU:C:2021:379, punt 36).
- 31 De luchtvervoerder kan aldus slechts aansprakelijk worden gesteld op grond van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal voor zover de getroffen passagier op basis van onder meer een medisch rapport en bewijs van medische behandelingen rechtens genoegzaam aantoonde dat de gevolgen voor een „ongeval”, in de zin van deze bepaling, op zijn psychische gezondheid zodanig ernstig of intens zijn dat zij, met name gezien de psychosomatische gevolgen ervan, zijn algemene gezondheidstoestand aantasten en zonder medische behandeling niet zullen verdwijnen.

- 32 Op grond van deze uitlegging kunnen benadeelde passagiers een billijke schadevergoeding krijgen overeenkomstig het beginsel van restitutie en kunnen luchtvaartmaatschappijen zich tegen frauduleuze schadevorderingen beschermen waarbij hun een zeer zware en moeilijk vast te stellen en te berekenen schadevergoedingslast wordt opgelegd die hun economische activiteit zou kunnen ontwrichten en zelfs lamleggen (zie naar analogie arrest van 19 december 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punt 40).
- 33 Gelet op een en ander dient op de eerste vraag te worden geantwoord dat artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal aldus moet worden uitgelegd dat voor een psychisch letsel dat een passagier heeft opgelopen ten gevolge van een „ongeval” in de zin van deze bepaling en dat geen verband houdt met een „lichamelijk letsel” in de zin van genoemde bepaling, op dezelfde wijze schadevergoeding moet worden betaald als voor een dergelijk lichamenlijk letsel, voor zover de getroffen passagier aantoont dat er sprake is van nadelige effecten op zijn psychische gezondheid die zodanig ernstig of intens zijn dat zij zijn algemene gezondheidstoestand aantasten en zonder medische behandeling niet zullen verdwijnen.

Tweede vraag

- 34 Aangezien de verwijzende rechter de tweede vraag slechts heeft gesteld voor het geval dat de eerste vraag ontkennend zou worden beantwoord en deze vraag bevestigend is beantwoord, behoeft de tweede vraag niet te worden beantwoord.

Kosten

- 35 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechter over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Derde kamer) verklaart voor recht:

Artikel 17, lid 1, van het op 28 mei 1999 te Montreal gesloten Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, dat op 9 december 1999 door de Europese Gemeenschap is ondertekend en namens haar is goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001,

moet aldus worden uitgelegd dat:

voor een psychisch letsel dat een passagier heeft opgelopen ten gevolge van een „ongeval” in de zin van deze bepaling en dat geen verband houdt met een „lichamelijk letsel” in de zin van genoemde bepaling, op dezelfde wijze schadevergoeding moet worden betaald als voor een dergelijk lichamenlijk letsel, voor zover de getroffen passagier aantoont dat er sprake is van nadelige effecten op zijn psychische gezondheid die zodanig ernstig of intens zijn dat zij zijn algemene gezondheidstoestand aantasten en zonder medische behandeling niet zullen verdwijnen.

ondertekeningen