



# Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT  
JEAN RICHARD DE LA TOUR  
föredraget den 24 mars 2022<sup>1</sup>

**Mål C-111/21**

**BT**

**mot**

**Laudamotion GmbH**

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

”Begäran om förhandsavgörande – Lufttransport – Montrealkonventionen – Artikel 17.1 – Lufttrafikföretagens ansvar vid olycka – Begreppet kroppsskada – Inbegripande av psykisk skada – Posttraumatiskt stressyndrom till följd av en olycka som inträffat under en avstigning”

## I. Inledning

1. Omfattar begreppet kroppsskada i artikel 17.1 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (nedan kallad Montrealkonventionen)<sup>2</sup> en psykisk skada som, även om den uppnår klinisk nivå, inte följer av en kroppsskada i strikt bemärkelse<sup>3</sup>?

2. Denna fråga, som domstolen i detta mål har ombetts att besvara, har ställts inom ramen för erkännandet av psykiskt lidande och psykologiska trauman inom rätten till ersättning för kroppsskada, ett område som fram till nu har varit präglad av den fysiska skadans grepp om den psykiska skadan, såväl på grund av karaktären av de tvister som denna rättighet bygger på som mot bakgrund av de begränsningar som hittills har funnits inom medicintekniken<sup>4</sup>, eftersom kroppsskada i strikt bemärkelse är synligare och dess realitet mer påtaglig och mer omedelbar än en psykisk skada.

3. Denna begäran om förhandsavgörande har framställts inom ramen för en tvist mellan en passagerare till flygbolaget Laudamotion GmbH (nedan kallat Laudamotion). Sökanden i det nationella målet har framställt ett yrkande om skadestånd på grund av post-traumatiskt

<sup>1</sup> Originalspråk: franska.

<sup>2</sup> 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). Denna konvention trädde i kraft i Europeiska unionen den 28 juni 2004.

<sup>3</sup> Uttrycket ”kroppsskada i strikt bemärkelse” ska i detta förslag till avgörande förstås som en skada enbart på passagerarens fysiska integritet.

<sup>4</sup> Se, i detta hänseende, Guégan-Lécuyer, A., ”L'éventualité de préjudices corporels en l'absence de blessures”, *Gazette du Palais*, Lextenso Éditions, Issy-les-Moulineaux, 8 januari 2015, nr 8, s. 4. Författaren påpekar att den omständigheten att rätten till ersättning för kroppsskada är koncentrerad på följderna av en skada på den fysiska integriteten förklaras av att den har skapats, och fortsätter att utvecklas, på pelaren för kroppsskador, i samband med arbetsskador i slutet av 1800-talet och sedan i ett mer globalt sammanhang med kroppsskador knutna till vägtrafik, transport, sjukvårdsverksamhet, brott och teknologiska katastrofer.

stressyndrom med vilket vederbörande blivit diagnostiserad till följd av en olycka som inträffande under en avstigning. Oberster Gerichtshof (Högsta domstolen, Österrike) har i detta mål uttryckt tvivel beträffande räckvidden av artikel 17.1 i Montrealkonventionen, vilken fastställer de villkor på vilka en passagerare som åsamkats en ”kroppsskada” på grund av en olycka, på ett flygplan eller under en ombordstigning eller avstigning, kan medföra ansvar för det lufttrafikföretag som utförde flygningen.

4. I detta förslag till avgörande, vilket i enlighet med domstolens begäran riktar sig till den första tolkningsfrågan, kommer jag att förklara skälen till varför begreppet kroppsskada i artikel 17.1 i denna konvention, oberoende av huruvida det förkommer en skada på passagerarens fysiska integritet, ska omfatta en skada på vederbörandes psykiska integritet, som han eller hon har orsakats till följd av en olycka, när denna skada har fastställts genom en medicinsk expertis och kräver en medicinsk behandling.

## II. Tillämpliga bestämmelser

### A. *Internationell rätt*

5. I andra, tredje och femte styckena i ingressen till Montrealkonventionen anges följande:

”[De fördragsslutande staterna erkänner] behovet av att modernisera och konsolidera Warszawakonventionen [5] och andra till den knutna dokument,

”[De fördragsslutande staterna erkänner] betydelsen av att skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter och av att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen,

...

[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”.

6. I artikel 17 i Montrealkonventionen, som har rubriken ”Passagerares dödsfall eller skada - Skada på bagage”, föreskrivs följande i punkt 1:

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

7. I artikel 29 i Montrealkonventionen, som har rubriken ”Grund för ersättningskrav”, föreskrivs bland annat 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

<sup>5</sup> Konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929, Nationernas förbund – Traktatsamling volym CXXXVII, s. 12 (nedan kallad Warszawakonventionen).

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.”

## **B. Unionsrätt**

8. Till följd av undertecknandet av Montrealkonventionen, ändrades förordning (EG) nr 2027/97<sup>6</sup> genom förordning nr 889/2002<sup>7</sup>.

9. I skälen 1, 7, 10 och 18 i förordning nr 889/2002 anges följande:

”(1) Inom ramen för den gemensamma transportpolitiken är det viktigt att säkerställa en rimlig ersättningsnivå för passagerare som är inblandade i flygolyckor.

...

(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.

...

(18) I den mån som ytterligare regler krävs för att genomföra Montrealkonventionen på de punkter som inte omfattas av förordning (EG) nr 2027/97, åligger det medlemsstaterna att fastställa sådana bestämmelser.”

10. 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 tilläggsbestämmelser ...”

11. Artikel 2.2 i förordning nr 2027/97 har följande lydelse:

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

12. I artikel 3.1 i förordning nr 2027/97 föreskrivs följande:

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

<sup>6</sup> Rådets förordning av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor (EGT L 285, 1997, s. 1).

<sup>7</sup> Europaparlamentets och rådets förordning av den 13 maj 2002 om ändring av förordning nr 2027/97 (EGT L 140, 2002, s. 2) (nedan kallad förordning nr 2027/97).

### III. Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

13. En passagerare gick den 1 mars 2019 ombord på ett av Laudamotions flygplan för en flygning från London (Förenade kungariket) till Wien (Österrike). Vid starten exploderade den vänstra flygplansmotorn, varpå flygplanet evakuerades. Passageraren gick via nödutgången ut på den högra vingen. Den högra motorn var fortfarande igång och BT träffades av jetstrålen, som kastade henne flera meter genom luften.

14. Sedan dess lider nämnda passagerare av sömn- och koncentrationssvårigheter, humörsvängningar, plötsliga gråtattacker, extrem trötthet och stamning. Hon har fått diagnosen posttraumatiskt stressyndrom och genomgår läkarbehandling för detta.

15. Sökanden väckte vid Bezirksgericht Schwechat (regionala domstolen i Schwechat, Österrike) talan mot Laudamotion om ansvar enligt artikel 17.1 i Montrealkonventionen och ersättning för de behandlingskostnader på 4 353,60 euro som hon åsamkats samt ersättning för sveda och värk på 2 500 euro jämte avgifter och omkostnader. Hon yrkade även att Laudamotions ansvar för framtida skada skulle fastställas och gjorde gällande att Laudamotion under alla omständigheter ansvarar enligt österrikisk rätt.

16. Genom dom av den 12 november 2019, biföll Bezirksgericht Schwechat (regionala domstolen i Schwechat, Österrike) denna talan. Denna domstol ansåg att artikel 17.1 i Montrealkonventionen visserligen inte var tillämplig, eftersom den endast föreskriver lufttrafikföretagets ansvar för kroppsskada, men att Laudamotion var ansvarigt enligt österrikisk rätt, i vilken en rätt till skadestånd föreskrivs även för rent psykisk skada om den – såsom i det aktuella målet – ligger på en klinisk nivå.

17. Efter överklagande av Laudamotion, bekräftade Landesgericht Korneuburg (regional domstol i Korneubourg, Österrike), i dom av den 7 april 2020, den dom som meddelats av domstolen i första instans i den del den avsåg tolkningen av artikel 17.1 i Montrealkonventionen, men ogillade talan i övrigt, med motiveringen att en tillämpning av den österrikiska rätten är utesluten enligt artikel 29 i Montrealkonventionen.

18. Den domen har överklagades av sökanden till Oberster Gerichtshof (Högsta domstolen, Österrike), som hyser tvivel beträffande huruvida begreppet kroppsskada, i den mening som avses i artikel 17.1 i Motrealkonventionen, omfattar rent psykiska problem och huruvida, om svaret är nekande, en skadeståndstalan grundad på nationell rätt är utesluten enligt artikel 29 i Montrealkonventionen.

19. Mot denna bakgrund beslutade Oberster Gerichtshof (Högsta domstolen, Österrike) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:

- ”1) Ska en psykisk skada som tillfogats en passagerare genom en skadebringande händelse och som uppnår klinisk nivå anses vara en ”kroppsskada”, i den mening som avses i artikel 17.1 i [Montrealkonventionen]?
- 2) Om fråga 1 besvaras nekande[, u]tgör artikel 29 i nämnda konvention hinder för en rätt till ersättning som föreligger enligt tillämplig nationell lagstiftning?”

20. Skriftliga yttranden har getts in till domstolen, dels av svaranden i det nationella målet och Europeiska kommissionen, vilka har bestritt att den psykiska skadan, som sådan, kan ersättas enligt artikel 17.1 i Montrealkonventionen, dels av motparten i det nationella målet och den tyska regeringen, som tvärtom har gjort gällande att en psykisk skada som ligger över klinisk nivå ska kunna ersättas enligt denna artikel.

#### IV. Rättslig bedömning

##### A. Inledande anmärkningar

21. Det ska inledningsvis erinras om att medlemsstaterna, beträffande de områden som omfattas av Montrealkonventionen, har överfört sin behörighet till denna konvention när det gäller lufttrafikföretagens ansvar för skador till följd av en passagerares dödsfall eller skada.<sup>8</sup> I artikel 3.1 i förordning nr 2027/97 föreskrivs vidare att ett EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för sådant skadeståndsansvar.<sup>9</sup> Eftersom dessa bestämmelser utgör en integrerad del av unionsrätten,<sup>10</sup> har domstolen behörighet att pröva tolkningen av dem.

22. I likhet med begreppet olycka och begreppet skada, har inte heller begreppet kroppsskada, i den mening som avses i artikel 17.1, definierats. Mot denna bakgrund har domstolen slagit fast att "[m]ed hänsyn till det mål som eftersträvas med nämnda konvention – att göra bestämmelser för internationella lufttransporter mer enhetliga – ska dessa begrepp emellertid ges en självständig och enhetlig tolkning, oavsett vilka olika betydelser dessa begrepp ges i de fördragsslutande staternas nationella rättsordningar."<sup>11</sup>

23. Domstolen ska, i detta hänseende inte beakta de olika betydelser som begreppet kroppsskada kan ha getts i medlemsstaternas interna rättssystem, utan de regler för tolkning av folkrätten som är bindande för unionen.<sup>12</sup> Således har domstolen en skyldighet att tolka detta begrepp i enlighet med artikel 31 i Wienkonventionen,<sup>13</sup> som kodifierar allmän internationell rätt och enligt vilken bestämmelserna i en internationell 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".<sup>14</sup> Vidare föreskriver artikel 32 i Wienkonventionen, som supplementära tolkningsmedel, bland annat traktatets förarbeten och omständigheterna vid dess tillkomst.

<sup>8</sup> Se, för ett liknande resonemang, punkt 4 i förklaringen avseende den dåvarande Europeiska gemenskapens behörighet i frågor som regleras av Montrealkonventionen, vilken finns i gemenskapens godkännandeinstrument som deponerades den 29 april 2004.

<sup>9</sup> Se, bland annat dom av den 12 maj 2021, *Altenrhein Luftfahrt* (C-70/20, EU:C:2021:379, punkt 30).

<sup>10</sup> Se punkt 25 i den domen.

<sup>11</sup> Dom av den 6 maj 2010, *Walz* (C-63/09, EU:C:2010:251, punkt 21).

<sup>12</sup> Se, för ett liknande resonemang, dom av den 6 maj 2010, *Walz* (C-63/09, EU:C:2010:251, punkterna 22 och 23, och där angiven rättspraxis).

<sup>13</sup> Konvention om traktaträtten, som ingicks i Wien den 23 maj 1969 (Förenade nationernas fördragssamling, vol. 1155, s. 331) (nedan kallad Wienkonventionen).

<sup>14</sup> Dom av den 12 maj 2021, *Altenrhein Luftfahrt* (C-70/20, EU:C:2021:379, punkt 31).

## ***B. Tolkning av begreppet kroppsskada i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen***

### *1. Bokstavstolkning*

24. Vad gäller lydelsen av artikel 17.1 i Montrealkonventionen, ska det inledningsvis erinras om att endast de sex språkversioner som har betecknats som ”autentiska” är giltiga.<sup>15</sup> Tre av dessa versioner motsvarar några av unionens officiella språk, nämligen franska (*lésion corporelle*), engelska (*bodily injury*) och spanska (*lesión coporal*).<sup>16</sup> Jag ser ingen betydande skillnad mellan dessa olika språkversioner, vilka alla är konsekventa och homogena.

25. I enlighet med vad som föreskrivs i artikel 31 i Wienkonventionen ska således begreppet kroppsskada tolkas enligt allmänt språkbruk. Detta begrepp är enkelt och samtidigt komplext. Å ena sidan är det enkelt, eftersom var och en förstår att skadan motsvarar en inverkan på den mänskliga kroppens integritet. Enligt den vedertagna betydelsen ska ”skada” förstås som en lokaliserad inverkan på ett organ, en vävnad eller en cell, på grund av en sjukdom eller en olycka.<sup>17</sup> Det är samtidigt komplext, eftersom ordet ”kropp” avser den materiella delen av en levande varelse, bland annat en människa, i motsats till allt som rör det själsliga livet.<sup>18</sup>

26. Mot bakgrund av dessa definitioner, är den kollektiva bilden således att kroppen är motsatsen till själen, det fysiska till det psykiska, och att idén om en ”kroppsskada” således kategoriskt utesluter alla sorter av ”psykisk skada” som inte följer av en inverkan på den fysiska integriteten.

27. Jag anser emellertid att detta skulle innebära att de filosofiska, rättsliga och vetenskapliga frågor som rör definitionen av kroppen och dess förhållande till själen ignoreras. Kroppen är inte begränsad till ett enkelt, observerbart och påtagligt föremål. Den hör också samman med ett rättssubjekt, vars integritet måste skyddas. Enligt artikel 3 i Europeiska unionens stadga för de grundläggande rättigheterna, avser människans rätt till integritet både fysisk och mental integritet. Således ska ”psykisk skada” inte betraktas i förhållande till kroppen, utan det ska fastställas huruvida den ”rent psykiska” skadan ger rätt till ersättning på samma sätt som den kroppsliga skadan i strikt bemärkelse.

28. Genom att undersöka sammanhanget kring och målet med avfattandet av artikel 17.1 i Montrealkonventionen kan denna fråga besvaras.

### *2. Kontextuell och teleologisk tolkning*

29. Det ska inledningsvis påpekas att även om begreppet kroppsskada nämns i artikel 17.1 i Montrealkonventionen, innehåller titeln till denna artikel, ”Passagerares dödsfall eller skada – Skada på bagage”, däremot endast ordet ”skada”, utan förledet ”kropp”. Denna avsaknad återfinnes även i artiklarna 20 och 21 i denna konvention, vilka föreskriver villkor som gör det möjligt att befria lufttrafikföretaget från dess ansvar eller begränsa den skadeståndsskyldighet som åligger företaget vid en ”skada” som passageraren har lidit. Det är slutligen först i artikel 33.2

<sup>15</sup> Se, i detta hänseende, dom av den 17 februari 2016, *Air Baltic Corporation* (C-429/14, EU:C:2016:88, punkterna 23 och 34).

<sup>16</sup> De tre övriga versionerna, som inte motsvarar några av unionens officiella språk, är den arabiska, den kinesiska och den ryska, vilka också hänförs till idén om en kroppsskada.

<sup>17</sup> Se franska akademins ordlista, 9:e upplagan.

<sup>18</sup> Se franska akademins ordlista, 9:e upplagan.

i nämnda konvention, avseende domstolsbehörighet vid en ”ersättning då en passagerare dödats eller skadats” som förledet ”kroppsskada” används på nytt [detta är fallet i den franska språkversionen men inte i den svenska].

30. International Union of Aviation Insurers (internationellt förbund för lufttrafikförsäkringsbolag) hade, i detta hänseende, lämnat förslaget att skadan skulle betecknas som ”kroppsskada” i hela konventionstexten i syfte att undvika att begreppet ”psykisk skada” skulle kunna omfattas av en alltför generös tolkning av begreppet ”skada”.<sup>19</sup> Oavsett om det beror på en bristande noggrannhet eller en avsikt från dem som avfattat konventionen, kan det konstateras att texten inte har avgränsats till en alltför snäv tolkning av begreppet kroppsskada och att begreppet ”psykisk skada” inte heller uttryckligen har uteslutits.

31. Bortsett från Montrealkonventionens lydelse, tycks hela historiken kring utarbetandet av denna vittna om detta. Det kan nämligen konstateras att begreppet ”psykisk skada” har dykt upp i flera skeden av avfattandet tillsammans med situationer av ”dödsfall och kroppsskada”, som omfattas av luftfartsföretagens ansvar.<sup>20</sup>

32. Det var inledningsvis den juridiska kommittén vid International Civil Aviation Organization (Internationella civila luftfartsorganisationen), vilken ansvarade för att upprätta ett förslag till konvention, som förordade att gå längre än Warszawakonventionen, genom att uttryckligen inkludera begreppet ”psykisk skada” i förslaget.<sup>21</sup>

33. Då förslaget inte godtogs av den särskilda gruppen för modernisering och konsolidering av ”Warszawasystemet”,<sup>22</sup> förekom endast uttrycket ”kroppsskada” i artikel 16.1 i konventionsförslaget.<sup>23</sup> Viljan att uttryckligen inkludera begreppet ”psykisk skada” stärktes emellertid när flera delegationer föreslog en ändring av denna artikel för att, återigen, inkludera orden ”psykisk skada” i denna, varvid de preciserade att denna typ av skada borde berättiga till en ersättning för flygpassagerare, även för det fall denna skada inte åtföljdes av en ”kroppsskada” i strikt bemärkelse.<sup>24</sup>

34. I den följande redogörelsen kommer jag att visa dels att de diskussioner som följde efter detta förslag präglas av en stark vilja att godta ersättning för ”psykisk skada” på samma sätt som ”kroppsskada” i strikt bemärkelse, dels att den omständigheten att begreppet kroppsskada behölls i den slutgiltiga konventionstexten inte innebär någon vilja att begränsa ersättningen till vissa typer av skador.

<sup>19</sup> Se, för ett liknande resonemang, yttrande av International Union of Aviation Insurers, Internationella konferensen om luftfartsrätt, Montreal, den 10–28 maj 1999, volym II – Dokument, DCW Dok nr. 28, 13 maj 1999, s. 156.

<sup>20</sup> Se, i detta hänseende, de samlade debatter och arbeten som återgavs vid den internationella konferensen om luftfartsrätt, Montreal, den 10–28 maj 1999, Dok 9775-DC/2, volym I – Protokoll, volym II – Dokument och volym III – Förarbeten.

<sup>21</sup> Se förslaget till konvention om vissa enhetliga regler om internationell luftfartstransport, i den lydelse som godkändes vid det 30:e sammanträdet i den juridiska kommittén vid Internationella civila luftfartsorganisationen från den 28 april till den 9 maj 1997, vid den internationella konferensen om luftfartsrätt, Montreal, den 10–28 maj 1999, volym III – Förarbeten, Dok 9636-LC/190, sidorna 145–224, särskilt s. 212.

<sup>22</sup> Se förslag till konvention för vissa enhetliga regler avseende internationell luftfartstransport vid den internationella konferensen för luftfartsrätt, Montreal, den 10–28 maj 1999, volym II – Dokument, DCW DOC nr 4, s. 38 och Volym III – Förarbeten, s. 276.

<sup>23</sup> Se, i detta hänseende, förslaget till konvention om vissa enhetliga regler om internationell luftfartstransport, i den lydelse som godkändes vid det 30:e sammanträdet i den juridiska kommittén vid Internationella civila luftfartsorganisationen från den 28 april till den 9 maj 1997, och ändrades av den särskilda gruppen för modernisering och konsolidering av ”Warszawasystemet”, Montreal, den 14–18 april 1998, vid den internationella konferensen om luftfartsrätt, Montreal, den 10–28 maj 1999, volym II – Förarbeten, DCW Dok nr 3, s. 18.

<sup>24</sup> Se, för ett liknande resonemang, Internationella konferensen om luftfartsrätt, Montreal, den 10–28 maj 1999, volym II – Dokument, Kommentarer till förslaget till konvention om vissa enhetliga bestämmelser för internationell luftfartstransport som lämnats av Norge och Sverige (DCW Dok nr 10, s. 97), Latinamerikanska civilflygsutskottet (DCW Dok nr 14, s. 115) och Columbia (DCW Dok nr 31, s. 191).

a) Viljan att godta ersättning för ”psykisk skada” på samma sätt som ”kroppsskada” i strikt bemärkelse

35. Med utgångspunkt i uppfattningen att det inte var möjligt att dela upp människan i rent fysiska och rent psykiska delar,<sup>25</sup> samtidigt som de erkände att det saknades rättsliga och etiska skäl för att inte ge ersättning för ett lidande som orsakats av en ”psykisk skada”,<sup>26</sup> uttalade sig de flesta delegationerna till förmån för en ändring av artikel 16.1 i förslaget till konventionen för vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter.<sup>27</sup> Andra delegationer förslog till och med bredare formuleringar, såsom ”skada”, utan något prefix eller adjektiv,<sup>28</sup> eller ”personlig skada”.<sup>29</sup>

36. Det går emellertid inte att ignorera att vissa delegationer uttalade sig till förmån för den ursprungliga texten och begärde att begreppet kroppsskada skulle bevaras och att ”psykisk skada” inte skulle nämnas. Två anmärkningar bör göras i detta avseende.

37. För det första ansåg vissa konventionsstater att det franska uttrycket *lesion corporelle* (kroppsskada) redan omfattade ”psykisk skada” och att det således inte var nödvändigt att lägga till en uttrycklig hänvisning till ”psykisk skada”.<sup>30</sup>

38. För det andra vägrade vissa delegationer att lägga till begreppet ”psykisk skada” till begreppet kroppsskada, eftersom de fruktade att detta, alltför vaga,<sup>31</sup> begrepp skulle kunna medföra missbruk och ge upphov till bedrägliga skadeståndsyrkanden, då en ”psykisk skada” är svår att bevisa.<sup>32</sup>

39. Bortsett från dessa sporadiska tvivel, ledde diskussionerna fram till en enighet,<sup>33</sup> ur vilken ett nytt förslag växte fram. Artikel 16 i förslaget till konvention om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter omformulerades genom att begreppet kroppsskada i punkt 1 ersattes av ”skada” och att i en ny punkt 2 lades till en definition av skada som dels avser ”kroppsskada”, psykisk skada knuten till en kroppsskada i strikt bemärkelse och till ”psykisk skada” som påverkar passagerarens hälsa väsentligt.<sup>34</sup>

<sup>25</sup> Se, i detta hänseende Chiles delegations ståndpunkt avseende förslaget till konvention om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter vid den internationella konferensen om luftfartsrätt, Montreal, den 10–28 maj 1999, volym I – Protokoll, s. 67.

<sup>26</sup> Se, i detta hänseende, Dominikanska republikens delegations ståndpunkt avseende förslaget till konventionen för vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, vid den internationella konferensen om luftfartsrätt, Montreal, den 10–28 maj 1999, volym I – Protokoll, s. 68.

<sup>27</sup> Det rör sig, för att nämna några, om Kanadas, Chiles, Colombias, Danmarks, Spaniens, Finlands, Frankrikes, Dominikanska republikens, Förenade kungarikets och Schweiz delegationer.

<sup>28</sup> Se Pakistans delegations ståndpunkt beträffande förslaget till konventionen för vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, vid den internationella konferensen om luftfartsrätt, Montreal, den 10–28 maj 1999, volym I – Protokoll, s. 70.

<sup>29</sup> Se Italiens delegations ståndpunkt beträffande förslaget till konventionen för vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, vid den internationella konferensen om luftfartsrätt, Montreal, den 10–28 maj 1999, volym I – Protokoll, s. 70.

<sup>30</sup> Se Internationella konferensen om luftfartsrätt, Montreal, den 10–28 maj 1999, volym I – Protokoll. Den tyska och den franska delegationen ansåg att den franska texten omfattade ”fysisk skada” och ”psykisk skada”, att problemet alltid hade omfattats i dess helhet och att tolkningssvårigheten endast avsåg den engelska versionen (s. 68). Den spanska delegationen förespråkade, för sin del, en uttrycklig hänvisning till ”psykisk skada”, men ansåg att det franska begreppet ”kroppsskada” var en god kompromiss som redan omfattade ”psykisk skada” (s. 74).

<sup>31</sup> Se Internationella konferensen om luftfartsrätt, Montreal, den 10–28 maj 1999, volym I – Protokoll, s. 70.

<sup>32</sup> Se Etiopiens, Indiens och Singapores delegationers ståndpunkt beträffande förslaget till konventionen för vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, vid den internationella konferensen om luftfartsrätt, Montreal, den 10–28 maj 1999, volym I – Protokoll, sidorna 70–72.

<sup>33</sup> Den franska delegationen erinrade om att diskussionerna lett fram till en enighet avseende erkännandet av ”psykisk skada” som inte är nära knuten till kroppsskada i strikt bemärkelse. Se Internationella konferensen om luftfartsrätt, Montreal, den 10–28 maj 1999, volym I – Protokoll, DCW-Min. FCG/1, s. 120.

<sup>34</sup> Se, i detta hänseende, Internationella konferensen om luftfartsrätt, Montreal, den 10–28 maj 1999, volym II - Dokument, DCW-FCG Dok nr. 1, s. 495.



*b) Formuleringen "kroppsskada" valdes för en extensiv tolkning av begreppet*

40. Även om de långtgående förslagen visade en uppenbar vilja att inkludera begreppet "psykisk skada" i Montrealkonventionens anda, beslutades, i sista sekunden, att i dess artikel 17.1 endast bevara begreppet kroppsskada. Även om denna plötsliga vändning av situationen är förvånande,<sup>35</sup> innebär den ändå en vilja att avstå från ersättning för "rent psykisk skada"? Detta är inte min uppfattning.

41. Tvärtom anges i en förklaring av utskottet i plenum vid Montrealkonferensen att begreppet kroppsskada, när det gäller tolkningen av Montrealkonventionen, valdes "på grund av att skadestånd för psykiska skador, i vissa stater, berättigar till ersättning på vissa villkor, att rättspraxis är under utveckling på detta område och att det inte finns anledning att bryta denna utveckling, som utgår från rättspraxis på andra områden än internationell luftfartstransport".<sup>36</sup>

42. Denna förklaring följer av oro som har uttryckts av Förenta staterna. Detta land erinrade nämligen om att dess rättspraxis redan tolkade ordet "kroppsskada" på så sätt att det inkluderade psykisk skada knuten till en kroppsskada i strikt bemärkelse. För det fall att det enda framsteg som Montrealkonventionen kan åstadkomma är att hänföra till en psykisk skada till följd av en kroppsskada i strikt bemärkelse, skulle detta, för Förenta staternas vidkommande, vara ett "steg bakåt"<sup>37</sup> i förhållande till amerikansk rättspraxis.

43. Enligt Förenade kungariket skulle den omständigheten, att "psykisk skada" definieras genom att exempelvis klassificera den som "väsentlig", också vara ett "steg bakåt". Passagerare som kan yrka ersättning vid en psykisk skada knuten till en kroppsskada i strikt bemärkelse, men utan att denna psykiska skada klassificerats som "väsentlig", skulle nämligen inte längre kunna erhålla sådan ersättning om Montrealkonventionen antog en alltför strikt definition av "psykisk skada".<sup>38</sup>

44. Det var i detta sammanhang som begreppet "psykisk skada", vilket nämns i artikel 16.1 i förslaget till konvention om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter och definitionen av begreppet, som angavs i artikel 16.2 i detta, avlägsnades. De olika formuleringar som föreslogs vid omprövningen av detta projekt har således inte till syfte att hindra den fortgående utvecklingen av rättspraxis, vilken ska uppfylla kraven i nutidens samhälle.<sup>39</sup>

*c) Ersättning för "psykisk skada" i nutidens samhälle*

45. Det nuvarande synsättet avseende mänsklig hälsa tillåter, enligt min uppfattning, att skingra eventuella återstående tvivel beträffande vilken betydelse som ska ges begreppet kroppsskada.

46. För det första är det nuvarande synsättet inte längre en dikotomi, utan bygger på uppfattningen att fysisk hälsa och mental hälsa utgör en helhet. Världshälsoorganisationen definierar "hälsa" som "ett tillstånd av fullständigt fysiskt, mentalt och socialt välbefinnande och

<sup>35</sup> Se McKay, C., "The Montreal Convention: Can passengers finally recover for mental injuries?", *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, volym 41, nr 4, oktober 2008, s. 1075.

<sup>36</sup> Protokoll av utskottets sjätte sammanträde i plenum, den 27 maj 1999, vid Internationella konferensen om luftfartsrätt, Montreal, den 10–28 maj 1999, volym I – Protokoll, sidorna 240 och 243, och volym II – Dokument, s. 285 (fri översättning).

<sup>37</sup> Internationella konferensen om luftfartsrätt, Montreal, den 10–28 maj 1999, volym I – Protokoll, s. 112 (fri översättning).

<sup>38</sup> Se, i detta hänseende, Internationella konferensen om luftfartsrätt, Montreal, den 10–28 maj 1999, volym I – Protokoll, s. 115.

<sup>39</sup> Se, för ett liknande resonemang, Internationella konferensen om luftfartsrätt, Montreal, den 10–28 maj 1999, volym I – Protokoll, s. 201.

[som] inte enbart [består] i att det inte föreligger sjukdom eller handikapp”.<sup>40</sup> Vad gäller artikel 3 i stadgan om de grundläggande rättigheterna, ska det erinras om att den fastställer människans rätt till integritet som så att var och en ”har rätt till fysisk och mental integritet”. På transportområdet, och särskilt beträffande det civilrättsliga ansvaret vid framförande av motorfordon, har domstolen slagit fast att ”begreppet personskada avser varje skada ... som följer av en kränkning av personens integritet, vilket omfattar såväl fysiskt som psykiskt lidande”.<sup>41</sup> Slutligen nämner de nationella lagstiftarna, inom straffrätten, numera mänsklig skada med betoning på denna dubbla beståndsdel av fysisk integritet och psykisk integritet, som förstärks av brottet psykiskt våld eller psykisk misshandel.<sup>42</sup>

47. Det förefaller således i dag viktigt att tolka begreppet kroppsskada på ett sådant sätt att en skada på den psykiska integriteten erkänns, på samma sätt som en skada på den fysiska integriteten, så snart den skadar den skadelidande personens förmåga att använda sin kropp eller sin själ i utövandet av de funktioner som vederbörande hade.<sup>43</sup> Varje ovanlig händelse, som en individ upplever som ett allvarligt och omedelbart hot mot dennes liv, såsom en naturkatastrof, en terroristattack, en allvarlig trafikolycka eller en aggression,<sup>44</sup> kan utgöra ett trauma, visserligen psykiskt, men lika verkligt och förödande som den kroppsliga skadan som sådan. Att inte inkludera dessa psykiska skador i begreppet ”kroppslig skada” skulle innebära en ”föråldrad och ohållbar dikotomi”.<sup>45</sup> Hur skulle det vidare kunna förklaras att två personer som lidit skada – den ena fysiskt och den andra psykiskt, eller till och med den ena psykiskt till följd av kroppsskador i strikt bemärkelse och den andra ”rent psykiskt” – av samma allvarsgrad och till följd av samma olycka, inte ska ersättas på ett identiskt sätt av lufttrafikföretaget?<sup>46</sup>

48. För det andra ska det påpekas att Montrealkonventionen var tänkt att markera en vändning i förhållande till Warszawakonventionens huvudsakliga ändamål, nämligen att begränsa lufttrafikföretagens ansvar för att främja tillväxten i civilflygindustrin som då var begynnande.<sup>47</sup>

49. Det följer av andra, tredje och femte styckena i ingressen till Montrealkonventionen att den nya konventionen, utöver målet att ”modernisera och konsolidera” Warszawakonventionen, har till syfte att skydda ”konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter” och sörja för ”rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen”, genom ett system för objektivt ansvar för lufttrafikföretagen, och samtidigt bevara ”en rättvis sammanvägning av alla intressen”.<sup>48</sup>

<sup>40</sup> Första stycket i ingressen till Världshälsoorganisationens stadgar, som antogs av Internationella hälsokonferensen, vilken hölls i New York från den 19 juni till den 22 juli 1946, och trädde i kraft den 7 april 1948.

<sup>41</sup> Dom av den 24 oktober 2013, Haasová (C-22/12, EU:C:2013:692, punkt 47).

<sup>42</sup> Se, bland annat, i fransk rätt, artikel 222–14–3 i code pénal (strafflagen) (JORF av den 10 juli 2010, nr 0158).

<sup>43</sup> Se, i detta hänseende, De Mol, J., *Le dommage psychique – Du traumatisme à l'expertise*, Larcier, Bryssel, 2012. Se även, beträffande behovet av att erkänna och rättsligt skydda den psykologiska integriteten, Bublitz, J.-C., ”The Nascent Right to Psychological Integrity and Mental Self-Determination” i von Arnould, A., von der Decken, K. och Susi, M., *The Cambridge handbook of new human rights: recognition, novelty, rhetoric*, Cambridge University Press, Cambridge, 2020, sidorna 387–403.

<sup>44</sup> Se, i detta hänseende, De Mol, J., *Le dommage psychique – Du traumatisme à l'expertise*, Larcier, Bruxelles, 2012, s. 10.

<sup>45</sup> Andrews, C., ”Psychiatric Injury in Aviation Accidents under the Warsaw and Montreal Conventions: The Interface between Medicine and Law”, *The Journal of air law and commerce*, volym 76, nr 1, januari 2011, s. 39 (fri översättning).

<sup>46</sup> Se, för ett liknande resonemang, Norges och Sveriges delegationers kommentarer till förslaget om en konvention om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, i den lydelse som godkändes vid det 30:e sammanträdet i den juridiska kommitténs vid Internationella civila luftfartsorganisationen från den 28 april till den 9 maj 1997 och ändrades av den särskilda gruppen för modernisering och konsolidering av ”Warszawasystemet”, Montreal, den 14–18 april 1998, Internationella konferensen om luftfartsrätt, Montreal, den 10–28 maj 1999, DCW Dok nr 10, volym II – Dokument, s. 97.

<sup>47</sup> Se protokoll från utskottets första sammanträde i plenum, den 10 maj 1999, vid Internationella konferensen om luftfartsrätt, Montreal, den 10–28 maj 1999, volym I – Protokoll, s. 37.

<sup>48</sup> Se dom av den 12 maj 2021, Altenrhein Luftfahrt (C-70/20, EU:C:2021:379, punkt 36 och där angiven rättspraxis).

50. Numera skulle det vara fullt förenligt med dessa syften att låta en flygpassagerare erhålla ersättning på grund av en psykisk skada till följd av en transportolycka, på samma sätt som den ersättning som skulle utgå för en kroppsskada.

51. Det ska erinras om att bevisbördan åvilar flygpassageraren. Lufttrafikföretaget kan endast hållas ansvarigt för det fall den skadelidande passageraren, på grundval av en medicinsk expertis, visar en skada på den psykiska integriteten som lidits på grund av en olycka av sådant allvar eller sådan intensitet att denna skada påverkar vederbörandes hälsa på ett väsentligt sätt och inte kommer att upphöra utan medicinsk behandling. Ett sådant synsätt gör det möjligt att bevara en "rättvis sammanvägning av alla intressen" för lufttrafikföretagen och passagerarna,<sup>49</sup> då de förstnämnda kan skydda sig från bedrägliga skadeståndsyrkanden, så att de inte belastas med en mycket tung ersättningsbörda, som svårigen kan fastställas och beräknas, vilket skulle kunna äventyra, eller till och med paralysera, deras ekonomiska verksamhet.<sup>50</sup>

52. Mot denna bakgrund föreslår jag att domstolen ska fastställa att artikel 17.1 i Montrealkonventionen ska tolkas så, att begreppet kroppsskada, oberoende av huruvida det föreligger en skada på passagerarens fysiska integritet, omfattar en skada på vederbörandes psykiska integritet till följd av en olycka när skadan har fastställts genom en medicinsk expertis och kräver en medicinsk behandling.

53. Mot bakgrund av det svar som jag föreslår på den första tolkningsfrågan, saknas det anledning att pröva den hänskjutande domstolens andra tolkningsfråga.

## V. Förslag till avgörande

54. Mot bakgrund av vad som ovan anförts, föreslår jag att domstolen ska besvara Oberster Gerichtshofs (Högsta domstolen, Österrike) första tolkningsfråga enligt 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 kroppsskada, oberoende av huruvida det föreligger en skada på passagerarens fysiska integritet, omfattar en skada på vederbörandes psykiska integritet till följd av en olycka när skadan har fastställts genom en medicinsk expertis och kräver en medicinsk behandling.

<sup>49</sup> Se McKay, C., "The Montreal Convention: Can passengers finally recover for mental injuries?", *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, volym 41, nr 4, oktober 2008, s. 1069.

<sup>50</sup> Se, analogt, dom av den 3 september 2020, NIKI Luftfahrt (C-530/19, EU:C:2020:635, punkt 40).