



# Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (tredje avdelningen)

den 20 oktober 2022 \*

”Begäran om förhandsavgörande – Lufttransport – Montrealkonventionen – Artikel 17.1 –  
Lufttransportörens skadeståndsansvar för passagerares dödsfall eller skada –  
Begreppet kroppsskada – Posttraumatiskt stressyndrom hos en passagerare efter en  
nödevakuering av ett flygplan”

I mål C-111/21,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Oberster  
Gerichtshof (Högsta domstolen, Österrike) genom beslut av den 28 januari 2021, som inkom till  
domstolen den 25 februari 2021, i målet

**BT**

mot

**Laudamotion GmbH,**

meddelar

DOMSTOLEN (tredje avdelningen),

sammansatt av avdelningsordföranden K. Jürimäe, samt domarna M. Safjan, N. Piçarra (referent),  
N. Jääskinen och M. Gavalec,

generaladvokat: J. Richard de la Tour,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- BT, genom D. Heine, Rechtsanwalt,
- Laudamotion GmbH, genom C. Peitsch, Rechtsanwalt,
- Tysklands regering, genom J. Möller, J. Heitz och M. Hellmann, båda i egenskap av ombud,

\* Rättegångsspråk: tyska.

– Europeiska kommissionen, genom G. Braun, K. Simonsson och G. Wilms, samtliga i egenskap av ombud,

och efter att den 24 mars 2022 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

### **Dom**

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artiklarna 17.1 och 29 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 BT och Laudamotion GmbH, ett lufttrafikföretag, och avser en talan, som väckts av BT, om ersättning för posttraumatisk stress som uppkommit i samband med en akut evakuering av det flygplan som BT transportades med.

### **Tillämpliga bestämmelser**

#### ***Internationell rätt***

- 3 I andra, tredje och femte skälen i Montrealkonventionen anges följande:

”[De fördragsslutande staterna erkänner] behovet av att modernisera och konsolidera [konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 (nedan kallad Warszawakonventionen)] 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,

...

... det 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”.

- 4 I artikel 17 i Montrealkonventionen, med rubriken ”Passagerares dödsfall eller skada – Skada på bagage”, anges följande i punkt 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.”

5 Artikel 29 i konventionen, med rubriken ”Grund för ersättningskrav”, har följande lydelse:

”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 ...”

### ***Unionsrätt***

6 Artikel 2.2 i 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), i dess lydelse enligt 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) har följande lydelse:

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

7 I artikel 3.1 i nämnda förordning anges följande:

”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 nationella domstolen och tolkningsfrågorna**

8 Den 1 mars 2019 gick BT ombord på ett av Laudamotions flygplan för en flygning från London (Förenade kungariket) till Wien (Österrike).

9 Vid starten exploderade den vänstra motorn på det flygplan som skulle utföra nämnda flygning, varpå flygplanet evakuerades. BT lämnade flygplanet via nödutgången och kastades flera meter genom luften när hon träffades av jetstrålen från den högra motorn som ännu inte hade stängts av. Sedan dess har BT fått diagnosen posttraumatiskt stressyndrom för vilket hon genomgår läkarbehandling.

10 BT väckte talan vid Bezirksgericht Schwechat (Distriktsdomstolen i Schwechat, Österrike) mot Laudamotion om ansvar enligt artikel 17.1 i Montrealkonventionen och om ersättning för de behandlingskostnader på 4 353,60 euro som hon åsamkats samt om ersättning för sveda och värk på 2 500 euro jämte avgifter och omkostnader. BT har gjort gällande att Laudamotion under alla omständigheter ansvarar enligt österrikisk rätt som är tillämplig jämsides med konventionen.

11 Laudamotion gjorde till sitt försvar gällande att artikel 17.1 i Montrealkonventionen endast omfattar kroppsskador i strikt mening och inte rent psykiska besvär. Laudamotion har tillagt att österrikisk rätt, i enlighet med artikel 29 i denna konvention, inte är tillämplig i målet vid den nationella domstolen.

12 Genom dom av den 12 november 2019, biföll Bezirksgericht Schwechat (Distriktsdomstolen i Schwechat, Österrike) denna talan. Nämnda domstol fann att det nationella målet inte omfattades av artikel 17.1 i Montrealkonventionen, eftersom det i denna bestämmelse föreskrivs att lufttrafikföretaget endast är ansvarigt för kroppsskada. Domstolen slog emellertid fast att Laudamotion hade ådragit sig skadeståndsansvar enligt österrikisk rätt, i vilken det föreskrivs skadestånd för en rent psykisk skada för det fall skadan når en patologisk nivå.

- 13 Laudamotion överklagade domen till Landesgericht Korneuburg (Regionala domstolen i Korneuburg, Österrike), som genom dom av den 7 april 2020 upphävde domen i första instans och ogillade skadeståndstalan. Nämnda domstol fann inte bara, i likhet med Bezirksgericht Schwechat (Distriktsdomstolen i Schwechat), att artikel 17.1 i Montrealkonventionen inte är tillämplig på rent psykiska skador, utan även att artikel 29 i denna konvention utesluter tillämpning av österrikisk rätt.
- 14 BT överklagade denna dom till Oberster Gerichtshof (Högsta domstolen, Österrike), tillika den hänskjutande domstolen.
- 15 Den hänskjutande domstolen är osäker på huruvida begreppet ”kroppsskada” i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen även omfattar rent psykiska besvär och huruvida, om så inte är fallet, en skadeståndstalan enligt nationell rätt är utesluten enligt artikel 29 i denna konvention.
- 16 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 når en patologisk nivå anses vara en ’kroppsskada’, i den mening som avses i artikel 17.1 i [Montrealkonventionen]?
  - 2) Om fråga 1 besvaras nekande[, u]tgör [då] artikel 29 i nämnda konvention hinder för en rätt till ersättning som föreligger enligt tillämplig nationell lagstiftning?”

## Prövning av tolkningsfrågorna

### *Den första frågan*

- 17 Denna fråga ska förstås så, att den i sak syftar till att fastställa huruvida artikel 17.1 i Montrealkonventionen ska tolkas så, att en psykisk skada som når en patologisk nivå och som tillfogats en passagerare genom en ”skadebringande händelse”, i den mening som avses i denna bestämmelse, ska ersättas i enlighet med denna bestämmelse.
- 18 Domstolen erinrar om att ett EU-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage enligt artikel 3.1 i förordning nr 2027/97 regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för sådant skadeståndsansvar.
- 19 Enligt artikel 17.1 i Montrealkonventionen ansvarar lufttrafikföretaget för dödsfall eller kroppsskada som tillfogats passagerare under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen.
- 20 Begreppet ”kroppsskada” som avses i denna bestämmelse definieras emellertid varken i Montrealkonventionen eller i förordning nr 2027/97. I artikel 2.2 i denna förordning föreskrivs att de begrepp som används i denna förordning och som inte definieras i punkt 1 motsvarar begreppen i denna konvention.

- 21 Detta begrepp bör ges en enhetlig och självständig tolkning för unionen och dess medlemsstater, särskilt med tanke på Montrealkonventionens syfte att förenhetliga vissa regler för internationell lufttransport (se, för ett liknande resonemang, dom av den 6 maj 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punkt 21). Det är således inte de olika betydelser som detta begrepp kan ha getts i medlemsstaternas interna rättssystem som ska beaktas, utan de regler för tolkning av folkrätten som är bindande för unionen (se, analogt, dom av den 19 december 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punkt 32 och där angiven rättspraxis).
- 22 I detta avseende föreskrivs i artikel 31 i Wienkonventionen om traktaträtten av den 23 maj 1969 (*United Nations Treaty Series*, vol. 1155, s. 331), som återspeglar internationell sedvanerätt och vars bestämmelser ingår i unionens rättsordning (se, analogt, dom av den 27 februari 2018, Western Sahara Campaign UK, C-266/16, EU:C:2018:118, punkt 58 och där angiven rättspraxis), att ett traktat ska tolkas ärligt i överensstämmelse med den gängse meningen av traktatets uttryck sedda i sitt sammanhang och mot bakgrund av traktatets ändamål och syfte (se, för ett liknande resonemang, dom av den 19 december 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punkt 31 och där angiven rättspraxis). I artikel 32 i denna konvention föreskrivs dessutom möjligheten att använda supplementära tolkningsmedel, bland annat traktatets förarbeten och omständigheterna vid dess tillkomst.
- 23 Vad gäller den gängse betydelsen av det i artikel 17.1 i Montrealkonventionen använda begreppet ”kroppsskada” ska det understrykas, såsom även generaladvokaten har påpekat, i punkt 25 i sitt förslag till avgörande, att begreppet ”skada” avser en förändring av ett organ, en vävnad eller en cell på grund av sjukdom eller olyckor, medan begreppet ”kropp” avser den materiella delen av en levande varelse, närmare bestämt en människa.
- 24 Även om begreppet ”kroppsskada” i dess vanliga betydelse inte kan tolkas så, att det utesluter en psykisk skada som har samband med en sådan kroppsskada, är situationen annorlunda i ett fall som det aktuella, där det, vilket framgår av handlingarna i ärendet, är fråga om en medicinskt bevisad psykisk skada som inte har något samband med en kroppsskada, i den vanliga betydelsen av detta begrepp. En sådan tolkning skulle nämligen radera ut skillnaden mellan fysisk och psykisk skada.
- 25 Det faktum att begreppet ”kroppsskada” har valts i formuleringen av artikel 17.1 i Montrealkonventionen innebär dock inte nödvändigtvis att upphovsmännen till denna konvention avsåg att utesluta lufttrafikföretagens ansvar i händelse av en ”skadebringande händelse”, i den mening som avses i den bestämmelsen, om händelsen har orsakat en psykisk skada hos en passagerare, som inte har samband med en kroppsskada som orsakats av samma händelse.
- 26 När det gäller de förarbeten som ledde fram till antagandet av konventionen framgår det visserligen att inget av de förslag vars syfte var att uttryckligen inkludera begreppet ”psykisk skada” i Montrealkonventionen godtogs. Såsom generaladvokaten har påpekat, i punkt 41 i sitt förslag till avgörande, framgår det emellertid även av dessa arbeten att begreppet ”kroppsskada” 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” (se protokoll från utskottets sjätte sammanträde i plenum, den 27 maj 1999, Internationella konferensen om luftfartsrätt, Montreal, den 10–28 maj 1999, volym I, protokoll, s. 243).

- 27 När det gäller Montrealkonventionens mål bör det erinras om att det andra och det tredje skälet i konventionen, utöver målet med att modernisera och omarbete Warszawakonventionen, även betonar betydelsen av att ”skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter och av att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen”, särskilt vid olyckor, genom att ålägga transportörerna ett strikt skadeståndsansvar. Kravet på rättvis ersättning, vilket även kräver att passagerare som lidit skada av samma allvarsgrad och till följd av samma händelse, oavsett om skadan är fysisk eller psykisk, behandlas lika, skulle emellertid äventyras om artikel 17.1 i Montrealkonventionen tolkades så, att den utesluter ersättning för psykiska skador som orsakats av en sådan olycka när de inte har samband med kroppsskada.
- 28 Situationen för en passagerare som drabbats av en psykisk skada till följd av en olycka kan nämligen, beroende på hur allvarlig den skadan är, vara jämförbar med situationen för en passagerare som drabbats av en fysisk skada.
- 29 Det bör därför anses att artikel 17.1 i Montrealkonventionen medger ersättning för psykisk skada som orsakats av en ”skadebringande händelse”, i den mening som avses i den bestämmelsen, och som inte har samband med en ”kroppsskada”, i den mening som avses i nämnda bestämmelse.
- 30 Behovet av skälig ersättning måste dock vägas mot behovet av att uppnå en ”rättvis sammanvägning av alla intressen” mellan lufttrafikföretag och passagerare, vilket framgår av det femte skälet i Montrealkonventionen (se, för ett liknande resonemang, dom av den 19 december 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punkt 36, och dom av den 12 maj 2021, Altenrhein Luftfahrt, C-70/20, EU:C:2021:379, punkt 36).
- 31 Lufttrafikföretaget kan således endast ådra sig skadeståndsansvar på grundval av artikel 17.1 i Montrealkonventionen om den skadelidande passageraren, på ett rättsligt tillfredsställande sätt, till exempel genom ett läkarutlåtande och bevis på medicinsk behandling, kan visa att dennes psykiska integritet har skadats till följd av en ”skadebringande händelse”, i den mening som avses i denna bestämmelse, som är så allvarlig eller intensiv att den påverkar det allmänna hälsotillståndet, särskilt med hänsyn till de psykosomatiska effekterna, och som inte kan avhjälpas utan medicinsk behandling.
- 32 Denna tolkning gör det möjligt både för skadade passagerare att få rättvis ersättning, i enlighet med kompensationsprincipen, och för lufttrafikföretagen att skydda sig från bedrägliga skadeståndsyrkanden, så att de inte belastas med en mycket tung ersättningsbörd som svårigen kan fastställas och beräknas, vilket skulle kunna äventyra, eller till och med paralysera, deras ekonomiska verksamhet (se, analogt, dom av den 19 december 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punkt 40).
- 33 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den första frågan besvaras enligt följande. Artikel 17.1 i Montrealkonventionen ska tolkas så, att en psykisk skada som tillfogats en passagerare genom en ”skadebringande händelse”, i den mening som avses i denna bestämmelse, och som inte har samband med en ”kroppsskada”, i den mening som avses i denna bestämmelse, ska ersättas på samma sätt som en sådan kroppsskada, förutsatt att den skadelidande passageraren visar att det föreligger en skada på hans eller hennes psykiska integritet som är så allvarlig eller intensiv att den påverkar hans eller hennes allmänna hälsotillstånd och inte kan avhjälpas utan medicinsk behandling.

### *Den andra frågan*

- 34 Med hänsyn till att den hänskjutande domstolen har ställt den andra frågan endast för det fall att den första frågan besvaras nekande och att den första frågan har besvarats jakande, saknas anledning att besvara den andra frågan.

### **Rättegångskostnader**

- 35 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 (tredje 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 en psykisk skada som tillfogats en passagerare genom en ”skadebringande händelse”, i den mening som avses i denna bestämmelse, och som inte har samband med en ”kroppsskada”, i den mening som avses i denna bestämmelse, ska ersättas på samma sätt som en sådan kroppsskada, förutsatt att den skadelidande passageraren visar att det föreligger en skada på hans eller hennes psykiska integritet som är så allvarlig eller intensiv att den påverkar hans eller hennes allmänna hälsotillstånd och inte kan avhjälpas utan medicinsk behandling.**

Underskrifter