

# Anonymiseret version

Oversættelse

C-687/19 - 1

## Sag C-687/19

### Anmodning om præjudiciel afgørelse

#### Dato for indlevering:

18. september 2019

#### Forelæggende ret:

Cour d'appel de Mons (appeldomstolen i Mons, Belgien)

#### Afgørelse af:

5. september 2019

#### Appellant, oprindelig sagsøgt:

Ryanair Ltd

#### Indstævnt, oprindelig sagsøger:

PJ

---

[Udelades]

[Udelades][org. s. 2]

#### I SAGEN:

**RYANAIR Ltd** [udelades],

appellant,

[udelades]

#### MOD:

**PJ**, [udelades]

indstævnt,

[udelades][org. s. 3][udelades][retsforhandlingernes forløb]

### I. Appellens antagelighed

Appellen [udelades] kan antages til realitetsbehandling. [Udelades]

### II. Baggrund og aktuel genstand for tvisten

PJ har indstævnet selskabet [udelades] RYANAIR [udelades] med påstand om, at dette tilpligtes at betale hende en erstatning på 60 000 EUR som hovedstol med forbehold for forhøjelse eller nedsættelse under sagens behandling og 2 000 EUR som forskudsbeløb samt udligningsrenter regnet fra den 25. februar 2015.

Ved påstand nedlagt under retsmødet den 24. januar 2018 har hun anmodet om, at der træffes foreløbig afgørelse om udpegelse af en lægesagkyndig med henblik på en vurdering af skaden.

I den indankede afgørelse, der er afsagt in absentia over for selskabet [udelades] RYANAIR [udelades], er sidstnævnte blevet tilpligtet at betale PJ et forskudsbeløb på 1 500 EUR, og, for så vidt angår de resterende krav, er RI blevet udpeget som lægesagkyndig.

**[Udelades][org. s. 4]**

### III. Retsgrundlag for appellen

#### III.1. Relevante faktiske omstændigheder

1. Den 25. februar 2015 benyttede indstævnte flyafgang FR2829 fra Barcelona i retning mod Charleroi. Med sig ombord på flyet havde hun sit ni måneder gamle barn SH.
2. Da flyet fløj over Pyrenæerne, kom det ind i betydelig turbulens, hvilket var skyld i, at to besætningsmedlemmer kom til skade: én stewardesse blev slynget op i loftet, og en anden blev ramt af en serveringsvogn og beskadigede sin ankel. Flyet blev omdirigeret til Bordeaux, så de to tilskadekomne kunne modtage behandling.
3. Flyet landede i lufthavnen i Charleroi med fem timers forsinkelse.
4. Indstævnte har hævdet, at hun som følge af denne hændelse har været voldsomt chokeret og lider af invaliderende posttraumatisk stresssyndrom; hun har nedlagt påstand om, at appellanten skal tilpligtes at godtgøre skaden.
5. Indstævnte har fremlagt:

- en erklæring dateret den 17. august 2015, underskrevet af psykiateren TG, der anfører indstævntes udsagn, og som fastslår, at indstævnte siden hændelsen har næret frygt for alle slags befordringsmidler og genoplever disse ubehagelige øjeblikke, og som konkluderer, at »jeg mener, at patienten udviser typiske karakteristika for posttraumatisk stressyndrom, hvilket er invaliderende og kræver psykologisk og medicinsk behandling«
- tre erklæringer, der [udelades] angiver, at indstævnte indledte et terapeutisk forløb den 28. april 2015 som følge af den omtvistede hændelse
- en erklæring fra VF dateret den 20. marts 2017, ifølge hvilken indstævnte siden den 25. februar 2015 har lidt af postcommotionelt syndrom med angst, søvnforstyrrelser og lænderygmerter med udstråling til S1-roden mod højre
- resultater fra en røntgenundersøgelse foretaget den 21. februar 2017, der konkluderer, at der er tale om »diskussyndrom ved L5-S1 bagtil mod højre, som er i konflikt med forekomsten af radikulære smerter ved S1-roden mod højre.« [Org. s. 5]

### III.2. Forhandling

#### 6. Appellanten har anført:

- at sagsanlægget er forældet
- at der ikke kan ydes erstatning i det foreliggende tilfælde, idet der ikke er tale om nogen ulykke, eller subsidiært om nogen tilskadekomst i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 17, stk. 1, i konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montrealkonventionen)
- at årsagssammenhængen ikke er bevist.

#### III.2.1. Forældelse

7.-16 [Udelades] [org. s. 6] [udelades]

17. Som følge heraf er kravet ikke forældet [udelades].

#### III.2.2. Begrebet ulykke

18.-20. [Udelades] [org. s. 7] [udelades]

21. I den foreliggende sag er det gennem den fremlagte dokumentation blevet påvist, at flyet under den omtvistede flyvning pludselig kom ind i kraftig turbulens, der

var skyld i, at to besætningsmedlemmer kom til skade, og som gjorde det nødvendigt at omdirigere flyet.

### III.2.3. Begrebet tilskadekomst

22. For at erstatning kan komme på tale, skal indstævnte ligeledes bevise, at denne uventede og pludselige hændelse har påført hende skade.
23. Indstævnte har aldrig hævdet at være kommet til skade som følge af den turbulens, der opstod under den omtvistede flyvning, heller ikke ifølge ordlyden af stævningen, hvori hun anfører, at hun har været voldsomt chokeret og er blevet traumatiseret af hændelsen, men ikke påberåber sig nogen fysisk skade. [Udelades]
24. [Udelades] **[org. s. 8]**
25. Appellanten har imidlertid gjort gældende, at rent psykiske skader er udelukket fra erstatning, både i henhold til artikel 17, stk. 1, i Montrealkonventionen, der omhandler fysisk tilskadekomst, og i henhold til forordning (EF) nr. 889/2002 samt til selskabets egne almindelige betingelser, der er gældende for parterne.
26. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker henleder i fjerde betragtning opmærksomheden på, at Montrealkonventionen indfører en ordning med ubegrænset erstatningsansvar ved flypassagerers død eller tilskadekomst.
27. Artikel 2, stk. 2, i denne forordning fastsætter, at begreber, som ikke er defineret i stk. 1, er de samme som i Montrealkonventionen. I forordningens indledende betragtninger understreges det, at en ordning med ubegrænset erstatningsansvar i tilfælde af passagerernes død eller tilskadekomst er rimelig inden for et sikkert og moderne luftfartssystem.
28. Samme forordnings artikel 3, stk. 1, bestemmer, at Fællesskabets luftfartsselskabers erstatningsansvar for passagerer og deres bagage er underlagt alle bestemmelserne i Montrealkonventionen vedrørende sådant erstatningsansvar. Ifølge bilaget til denne forordning er der ingen økonomiske grænser for erstatningsansvaret i tilfælde af en passagers tilskadekomst eller død.
29. Appellantens almindelige betingelser henviser til, at international transport som nærmere fastsat i konventionen er underlagt reglerne om erstatningsansvar i konventionen og i Rådets forordning nr. 2027/97 (som ændret ved forordning nr. 889/2002) samt i nærværende betingelser, der i § 14, stk. 2, oplyser: »Der er ingen økonomiske grænser for vores erstatningsansvar i tilfælde af, at en passager bliver dræbt eller lider skade på legeme eller helbred«.

30. Appellanten har ikke bestridt, at forordning nr. 2027/97 ikke ændrer ved indholdet af Montrealkonventionen.
31. Hverken Montrealkonventionen eller forordning (EF) nr. 889/2002 definerer begrebet tilskadekomst. I sin almindelige betydning betegner ordet »skade« »alvorlig forandring frembragt i et organ af en sygdom eller en ulykke (beskadigelse, kvæstelse, forbrænding)«, mens ordet »fysisk« betegner »angående kroppen (fysisk)« (se [ordbogen] *Le Robert illustré*, 2012). [Org. s. 9]
32. Appellanten har fremført følgende argumentation:

Posttraumatisk stresssyndrom, som indstævnte har påberåbt sig at lide af, udgør ikke en »skade« i den betydning, hvori udtrykket er anvendt i Montrealkonventionen. At psykiske skader er udelukket fra erstatningspligten er ikke noget nyt. Allerede inden Montrealkonventionen trådte i kraft, indeholdt Warszawakonventionens artikel 17 en i betydelig grad lignende ordning. USA's højesteret har afsagt en principiel dom i Floyd-sagen (Supreme Court of the United States, Eastern Airlines, Inc. mod Floyd, 17.4.1991, 499 U.S. 530 (1991)), hvori den udtaler: »Selv hvis vi kan blive enige om, at det er ønskværdigt som politisk mål, at der kan ydes erstatning for rent psykiske skader, kan vi ikke efterkomme et sådant ønske uden et konkret bevis for, at dette var underskrivernes vilje med hensyn til artikel 17. Som det har været drøftet, er der ikke i artikel 17 noget klart bevis for en sådan hensigt, hverken i sproget, det forberedende arbejde eller de efterfølgende fortolkninger.«

Det forberedende arbejde til Montrealkonventionen viser, at visse skandinaviske lande forsøgte at få indføjet psykiske skader på lige fod med fysiske skader (International Civil Aviation Organization, International Conference on Air Law, Montreal, 10–28 May 1999, Vol. 1, *Minutes*, p. 67 [Organisationen for International Civil Luftfart, Den internationale konference om luftfartslovgivning i Montreal den 10.-28. maj 1999, bind 1, *Protokol*, s. 67]).

Imidlertid blev denne fremgangsmåde helt bevidst ikke lagt til grund ved afslutningen af arbejdet med konventionen, og det blev besluttet kun at fastholde fysiske skader.

At psykiske skader blev forkastet under Montrealkonventionen bekræftes i øvrigt af det valg, som revisionsudvalget bag Romkonventionen af 1952 om skader på tredjepart på jorden [forårsaget af udenlandske luftfartøjer] traf, i det omfang konventionen af 2. maj 2009 om godtgørelse af skader på tredjepart forårsaget af luftfartøjer (ikke ratificeret af Belgien) i artikel 3, stk. 3, fastsætter, at »[s]kader, der skyldes død, fysisk tilskadekomst eller psykisk tilskadekomst er erstatningsberettigede. Skader, der skyldes psykisk tilskadekomst, er kun erstatningsberettigede, hvis de skyldes en anerkendt psykisk lidelse, der følger enten af fysisk tilskadekomst eller af direkte udsættelse for sandsynlig, overhængende livsfare eller fare for fysisk tilskadekomst.

Der er tale om det eneste juridiske instrument vedrørende lufttransport, der gør det muligt for en bestemt kategori af ofre at kræve erstatning for psykiske skader i nogle velafgrænsede tilfælde. [Org. s. 10]

Den internationale lovgivers valg er ikke tilfældigt, men skyldes dennes vilje til at sikre et ensartet, fornuftigt og harmonisk kompromis mellem på den ene side at beskytte passagerernes interesser og på den anden side at fremme luftbefordring som en aktivitet, der har til formål at muliggøre fri bevægelighed for personer og varer på et socialt og kommercielt plan.

Enhver anden løsning åbner mulighed for uhensigtsmæssige erstatningskrav fra enhver passager, der måtte hævde at have været udsat for psykisk ubehag af en hvilken som helst karakter som følge af at have benyttet et befordringsmiddel.

33. Indstævnte har fremført følgende argumentation:

Under Floyd-sagen begrænsede USA's højesteret sin behandling af spørgsmålet til rent psykiske skader og så bort fra spørgsmålet om psykiske skader i forbindelse med en fysisk skade og fra spørgsmålet om psykiske skader, der efterfølgende viser sig som en fysisk skade.

I øvrigt, som følge af Floyd-sagen, påberåbte sagsøgeren under sagen Weaver mod Delta Airlines sig, at hun var blevet alvorligt forskrækket under en nødlanding, og at hun havde fået diagnosticeret posttraumatisk stresssyndrom. Hun gjorde gældende, at den seneste medicinske udvikling viser, at ekstrem stress medfører fysiske skader i hjernen, dvs. fysisk nedbrydning eller atrofi af dele af hippocampus i hjernen, og domstolen fulgte hende og anså disse oplysninger som tilstrækkelige (US District Court for the District of Montana (den amerikanske distriktsdomstol for distriktet Montana), Weaver mod Delta Airlines, Inc., 56 F. Supp. 2d 1190 (D. Mont. 1999), 3.6.1999).

Der kan sættes spørgsmålstegn ved grænsen mellem fysiske skader og psykiske skader.

Under Montrealkonventionen ønskede såvel de amerikanske som de svenske og norske repræsentanter som følge af Floyd-sagen at indføre begrebet psykisk skade udtrykkeligt, men mødte imidlertid modstand fra mange af repræsentanterne fra de andre lande, der ikke fandt dette nødvendigt, eftersom begrebet psykisk skade allerede var indeholdt i udtrykket »tilskadekomst«; dette blev bekræftet af den franske repræsentant ved Montrealkonventionen, der påpegede, at udtrykket »tilskadekomst« dækkede både psykiske og fysiske skader (International Civil Aviation Organization, International Conference on Air Law (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air), Montreal (10-28 May 1999), *Minutes*, Doc. 9775-DC/2, p. 68 pt 36 (2001) [Organisationen for International Civil Luftfart, Den internationale konference om luftfartslovgivning (konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring) i Montreal den 10.-28. maj 1999, *Protokol*, Doc. 9775-DC/2, s. 68, pkt. 36 (2001)]).

I tilfælde af tvivl angående de almindelige betingelser skal artikel 1162 i Code civil (den belgiske civillovbog) finde anvendelse. **[Org. s. 11]**

34. I henhold til artikel 267 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde er Den Europæiske Unions Domstol kompetent til at træffe præjudiciel afgørelse om fortolkningen af traktaterne og om gyldigheden og fortolkningen af retsakter udstedt af Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer.

Fortolkningen af EU-retten henhører under Den Europæiske Unions Domstol, hvorfor denne, inden der træffes nærmere afgørelse, skal forelægges det præjudicielle spørgsmål, der er præciseret i nærværende domskonklusion.

#### **PÅ GRUNDLAG AF DISSE PRÆMISSER,**

[udelades]

Inden der træffes nærmere afgørelse, forelægges Den Europæiske Unions Domstol følgende præjudicielle spørgsmål:

*Skal artikel 2, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, og følgelig artikel 17, stk. 1, i konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montrealkonventionen), fortolkes således, at de er til hinder for, at en skade af psykisk karakter, såsom posttraumatisk stresssyndrom, gøres til genstand for erstatning i medfør af disse bestemmelser?*

[underskrifter]

[Udelades][org. s. 12][udelades]