

Anonymiserad version

Översättning

Mål C-687/19-1

Mål C-687/19

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

18 september 2019

Domstol som begär förhandsavgörande:

Cour d'appel de Mons (Belgien)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

5 september 2019

Klagande (svarande i första instans):

Ryanair Ltd

Motpart (sökande i första instans):

PJ

[...]

[...] [Orig. s. 2]

MÅL MELLAN

RYANAIR Ltd [...],

klagande,

[...]

och

PJ, [...]

motpart,

[...] [Orig. s. 3] [förfarandets gång]

I. Huruvida överklagandet kan prövas i sak

Överklagandet [...] kan prövas i sak. [...]

II. Bakgrunden till och föremålet för tvisten

PJ väckte talan mot bolaget [...] Ryanair [...] och yrkade att bolaget skulle förpliktas att till henne betala skadestånd på 60 000 euro jämte ränta, med förbehåll för att nämnda belopp skulle kunna höjas eller sättas ned under förfarandet, samt ett provisoriskt skadestånd på 2 000 euro jämte kompensationsränta från och med den 25 februari 2015.

I en inlägga som ingavs under förhandlingen den 24 januari 2018 begärde PJ att rätten skulle utse en medicinsk expert för att bedöma den skada som PJ hade drabbats av, innan rätten avgjorde målet.

I den överklagade domen, vilken meddelades som tredsdom i förhållande till Ryanair, förpliktades bolaget att till PJ betala ett provisoriskt skadestånd på 1 500 euro och RI utsågs som expert.

[...] [Orig. s. 4].

III Grunden för överklagandet

III.1. De faktiska omständigheterna

1. Den 25 februari 2015 tog PJ flyg FR2829 från Barcelona till Charleroi. Med sig hade PJ sitt barn, SH, som då var 9 månader.
2. När flygplanet befann sig över Pyrenéerna råkade det ut för kraftig turbulens vilket ledde till att två besättningsmedlemmar skadades. En flygvärdinna slungades mot flygplanets innertak och en annan flygvärdinna skadade ankeln när en matvagn körde in i henne. Flygplanet dirigerades om till Bordeaux för att dessa två personer skulle få vård.
3. Flygplanet landade på Charleroi flygplats med fem timmars försening.
4. PJ har gjort gällande att hon chockades svårt av dessa händelser och sedan lider av invalidiserande posttraumatiskt stressyndrom. PJ har yrkat att Ryanair ska förpliktas att ersätta denna skada.
5. PJ har inkommit med följande handlingar:
 - Ett intyg av den 17 augusti 2015, undertecknat av en psykiatriker (TG), vilket redogör för PJ:s uttalanden. Enligt uppgifterna i detta intyg är PJ sedan den

aktuella flygningen rädd för alla slags transporter och återupplever de svåra händelserna. I intyget konstaterar TG att ”patientens uppvisar typiska tecken på invalidiserande posttraumatiskt stressyndrom, vilket kräver psykologisk och medicinsk behandling”.

- Tre intyg [...] som ger vid handen att PJ sedan den 28 april 2015 har gått i terapi till följd av händelserna i fråga,
- Ett intyg från VF, daterat den 20 mars 2017, enligt vilket PJ sedan den 25 februari 2015 lider av postkommotionellt syndrom med oro, sömnsvårigheter, och höger S1 lombosciatalgie.
- Resultatet av en röntgenundersökning som utfördes den 21 februari 2017, vilket visar en ”utbuktning på höger bakre broskskiva L5-S1, vilken vidrör höger framträdande nervrot S1” [Orig. s. 5.

III.2. Bedömning

6. Klaganden har gjort gällande följande:

- Talan är preskriberad.
- Skadestånd kan inte bli aktuellt i förevarande fall då det inte föreligger någon olycka eller, i andra hand, kroppsskada, i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen av den 28 maj 1999 om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter.
- Det har inte styrkts att det föreligger ett orsakssamband.

III.2.1. Preskription

7.-16 [...] [Orig. s. 6] [...]

17. Följaktligen är talan inte preskriberad.

III.2.2. Begreppet olycka

18-20 [...] [Orig. s. 7] [...]

21. I förevarande fall visar de handlingar som har ingetts att flygplanet under flygningen i fråga drabbades av kraftig turbulens vilken ledde till att två besättningsmedlemmar skadades och krävde att flygplanet omdirigerades.

III.2.3. Begreppet kroppsskada

22. För att skadestånd ska kunna utbetalas måste PJ också visa att denna oväntade och plötsliga händelse har orsakat henne kroppsskada.
23. PJ har aldrig hävdats att hon skadades fysiskt av turbulensen under flygningen i fråga. I den handling genom vilken talan väcktes uppgav PJ endast att hon hade chockats svårt och var traumatiserad av händelserna, utan att hänvisa till någon fysisk skada. [...].
24. [...] **[Orig. s. 8]**
25. Ryanair har hävdats att skadestånd inte utges för rent psykiska skador, varken enligt artikel 17.1 i Montrealkonventionen, som avser kroppsskada, enligt förordning (EG) nr 889/2002, eller enligt bolagets egna allmänna avtalsvillkor vilka ska tillämpas på parterna.
26. I skäl 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 om ändring av rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor erinras det om att det i Montrealkonventionen föreskrivs ett system med obegränsat ansvar vid dödsfall eller skada för flygpassagerare.
27. I artikel 2.2 i denna förordning anges att de begrepp som inte definieras i punkt 1 ska motsvara de begrepp som används i Montrealkonventionen. I ett skäl till förordningen erinras det om att ett system för obegränsat skadeståndsansvar vid passagerares dödsfall eller skada är lämpligt för ett säkert och modernt system för lufttransport.
28. I artikel 3.1 i samma förordning anges att ett EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för sådant skadeståndsansvar. I bilagan till denna förordning anges att det inte finns några ekonomiska gränser för skadeståndsansvaret vid passagerares kroppsskada eller dödsfall.
29. I Ryanairs allmänna avtalsvillkor erinras det om att internationell transport, såsom det definieras i konventionen, omfattas av ansvarsreglerna i konventionen och i rådets förordning nr 2027/97 (ändrad genom förordning nr 889/2002) samt av bolagets allmänna avtalsvillkor i vilka det, i artikel 14.2, anges att ”bolagets ekonomiska ansvar är obegränsat vid dödsfall eller skada för flygpassagerare...”
30. Ryanair har inte bestritt att förordning nr 2027/97 inte ändrar innehållet i Montrealkonventionen.
31. Begreppet kroppsskada definieras varken i Montrealkonventionen eller i förordning (EG) nr 889/2002. Den vanliga betydelsen av begreppet ”skada” är ”en allvarlig förändring i ett organ som har förorsakats av en sjukdom, en olycka

(skada, kontusion, brännsår)", och begreppet "kroppsskada" betyder "som rör kroppen" (fysisk) (se Le Robert illustré, 2012). [Orig. s. 9]

32. Ryanair har gjort gällande följande:

Posttraumatiskt stressyndrom, såsom det som gjorts gällande av PJ, utgör inte "kroppsskada" i den mening som avses i Montrealkonventionen. Att psykiska skador inte ger rätt till ersättning för skada är inte något nytt. Redan innan Montrealkonventionen trädde i kraft föreskrev artikel 17 i Warszawakonventionen ett märkbart snarligt system. Högsta domstolen i Förenta staterna meddelade en principiellt viktig dom i målet Eastern Airlines, Inc. mot Floyd, den 17 april 1991, 499 US 530 (1991), i vilken följande angavs: *Även om vi kan enas om att det är önskvärt, såsom ett politiskt mål, att en rent psykisk skada ska ge rätt till ersättning kan vi inte bevilja en sådan begäran utan konkreta bevis för att detta var vad konventionsparterna önskade med avseende på artikel 17. Såsom redan diskuterats visar varken lydelsen av, förarbetena till eller den efterföljande tolkningen av artikel 17 tydligt att det fanns en sådan önskan.*

Föarbetena till Montrealkonventionen visar att ett antal skandinaviska länder försökte få igenom att mentala skador skulle ingå vid sidan av kroppsskador (International Civil Aviation Organization, International Conference on Air Law, Montreal 10–28 May 1999, volym 1, s. 67).

Parterna till konventionen valde emellertid helt avsiktligt att inte ta med mentala skador när arbetet med konventionen avslutades, och det bestämdes att endast kroppsskador skulle ingå.

Beslutet att inte ta med mentala skador i Montrealkonventionen bekräftas dessutom av det val som kommittén för översyn av 1952 års Romkonvention gjorde med avseende på skada tillfogad tredje man på jordytan [av främmande luftfartyg], i den mån som det i artikel 3.3 i konventionen om ersättning för skada som orsakats tredje parter genom luftfartyg av den 2 maj 2009 (som inte har ratificerats av Belgien) föreskrivs att *skada till följd av dödsfall, kroppsskada eller psykisk skada kan utgöra föremål för ersättning. Psykisk skada ska endast ersättas om den orsakats av en känd psykiatrisk sjukdom till följd av antingen en kroppsskada eller en direkt exponering för risken för dödsfall eller en nära förestående kroppsskada.*

Det rör sig om en enda och unik rättsakt som rör lufttransporter som ger en viss kategori av skadelidande möjlighet att göra anspråk på ersättning för psykisk skada i väl avgränsade fall. [Orig. s. 10]

Den internationella lagstiftarens val beror inte på slumpen, utan följer av dess vilja att säkerställa en enhetlig, rimlig och balanserad kompromiss mellan å ena sidan skyddet av passagerarnas intressen och å andra sidan främjandet av lufttransport som en verksamhet som syftar till att möjliggöra fri rörlighet för personer och egendom, på ett socialt och kommersiellt plan.

Varje annan slutsats skulle öppna dörren för orimliga krav på skadestånd från vilken passagerare som helst som påstår sig ha utsatts för psykiskt obehag, av vilket slag som helst, till följd av nyttjandet av ett transportsätt.

33. PJ har gjort gällande följande:

I målet *Floyd* begränsade Högsta domstolen i Förenta staterna sin prövning till frågan om en rent mental skada, och berörde inte frågan om en mental skada jämte en fysisk skada eller frågan om en mental skada som senare visar sig genom en fysisk skada.

Efter det att dom hade meddelats i målet *Floyd* gjorde sökanden i målet *Weaver v. Delta Airlines* gällande att hon hade varit skräckslagen under en nödlandning och hade diagnostiserats med posttraumatiskt stressyndrom. Nämnda sökanden gjorde gällande att den senaste medicinska utvecklingen visade att extrem stress ger upphov till fysiska skador på hjärnan, det vill säga fysisk förstöring eller atrofi av delar av Hippo campus i hjärnan, och domstolen höll med om det och fann att dessa omständigheter var tillräckliga (US District Court for the District of Montana, *Weaver v. Delta Airlines, Inc.*, 56 F.Supp.2d (D.Mont.1999), den 3 juni 1999). *Delta Airlines, Inc.*, 56 F.Supp.2d 1190 (D.Mont.1999), 3 juni 1999).

Det finns således anledning att fråga sig var gränsen går mellan fysisk och mental skada.

Efter domen i målet *Floyd* ville de amerikanska företrädarna, i likhet med företrädarna från Sverige och Norge, att begreppet mental skada uttryckligen skulle läggas till i Motrealkonventionen. De möttes emellertid av motstånd från ett stort antal representanter från andra länder vilka ansåg att detta var onödigt eftersom begreppet psykisk skada redan var inkluderat i begreppet ”kroppsskada”. Detta bekräftades av den franska företrädaren som angav att begreppet ”kroppsskada” omfattar såväl mentala som fysiska skador (International Civil Aviation Organization, International Conference on Air Law, (convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air), Montreal (10–28 maj, 1999), *Minutes*, Dok. 9775 — DC/2, s. 68 punkt 36 (2001).

För det fall tveksamhet föreligger i fråga om de allmänna avtalsvillkoren ska artikel 1162 i den belgiska civillagen tillämpas. **[Orig. s. 11].**

34. Enligt artikel 267 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt är EU-domstolen behörig att meddela förhandsavgöranden angående tolkningen av fördragen och giltigheten och tolkningen av rättsakter som beslutats av unionens institutioner, organ eller byråer.

Eftersom det ankommer på Europeiska unionens domstol att tolka unionsrätten ska den tolkningsfråga som anges nedan hänskjutas till EU-domstolen innan rätten avgör målet.

MOT DENNA BAKGRUND BESLUTAS FÖLJANDE

[...]

Innan målet avgörs hänskjuts följande tolkningsfråga till Europeiska unionens domstol:

Ska artikel 2.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 om ändring av rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor, och följaktligen artikel 17.1. i Montrealkonventionen av den 28 maj 1999 om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, tolkas så, att de utgör hinder för att psykisk skada, till exempel posttraumatiskt stressyndrom, utgör föremål för ersättning på grundval av dessa bestämmelser?

[underskrifter]

[...] [Orig. s. 12] [...]

ARBETSDOKUMENT