

Anonymiserad version

Översättning

C-111/21 – 1

Mål C-111/21

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

25 februari 2021

Domstol som begär förhandsavgörande:

Oberster Gerichtshof (Österrike)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

28 januari 2021

Klagande:

BT

Motpart:

Laudamotion GmbH

REPUBLIKEN ÖSTERRIKE

[utelämnas]

OBERSTER GERICHTSHOF (HÖGSTA DOMSTOLEN, ÖSTERRIKE)

Oberster Gerichtshof har i egenskap av revisionsdomstol [utelämnas] i målet mellan klaganden, BT, Wien [utelämnas], [utelämnas] mot motparten, Laudamotion GmbH, Schwechat, [utelämnas] rörande 6 953,60 euro jämte ränta och rättegångskostnader, samt fastställelse (tvisteföremålets värde: 5 000 euro), med anledning av klagandens överklagande mot domen som Landesgericht Korneuburg i egenskap av appellationsdomstol, meddelade den 7 april 2020, [utelämnas], vilken ändrade tredskodomen som Bezirksgericht Schwechat meddelade den 12 november 2019 [utelämnas], [utelämnas], meddelat följande

B e s l u t :

I. Följande frågor hänskjuts till Europeiska unionens domstol för förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF: **[Orig. s. 2]**

1. Ska en psykisk skada som tillfogats en passagerare genom en skadebringande händelse, och denna skada ligger över klinisk nivå, anses vara en kroppsskada, i den mening som avses i artikel 17.1 i *konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen) 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?*

2. Om fråga 1 besvaras nekande:

Utgör artikel 29 i nämnda konvention hinder för en rätt till ersättning som föreligger enligt tillämplig nationell lagstiftning?

[utelämnas]

S k ä l :

- [1] 1. Faktiska omständigheter som ska läggas till grund för avgörandet:
- [2] Klaganden, BT, gick den 1 mars 2019 ombord på ett av motpartens, Laudamotion GmbH (nedan kallat Laudamotion), flygplan för en flygning från London till Wien. Vid starten exploderade den vänstra flygplansmotorn, varpå flygplanet evakuerades. BT 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. Sedan dess lider hon av sömn- och koncentrationssvårigheter, humörsvängningar, plötsliga gråtattacker, extrem trötthet och stamning. BT [Orig. s. 3] fick diagnosen posttraumatiskt stressyndrom och genomgår läkarbehandling för detta.
- [3] 2. Parternas grunder och yrkanden:
- [4] BT har begärt ersättning för de behandlingskostnader på 4 353,60 euro som hon åsamkats samt ersättning för sveda och värk på 2 500 euro. Hon har även yrkat fastställande av Laudamotions ansvar för framtida skada. BT gjorde ursprungligen gällande att Laudamotions ansvar följer direkt av artikel 17.1 i Montrealkonventionen. Laudamotion ansvarar under alla omständigheter enligt österrikisk rätt som är tillämplig jämsides med konventionen.
- [5] Laudamotion har gjort gällande att artikel 17.1 i Montrealkonventionen endast omfattar kroppsskada i strikt bemärkelse, men däremot inte rent psykisk skada. Det är inte heller möjligt att tillämpa nationell rätt, eftersom det är uteslutet enligt artikel 29 i Montrealkonventionen. Konventionen har företräde framför nationell rätt.
- [6] 3. Förfarandet i det nationella målet:
- [7] [utelämnas] [förfarandet vid domstolen i första instans]

- [8] Domstolen i första instans biföll talan [utelämnas]. Artikel 17.1 i Montrealkonventionen är visserligen inte tillämplig, eftersom den endast föreskriver ansvar för kroppsskada. Laudamotion är emellertid ansvarigt enligt österrikisk rätt, i vilken en rätt till skadestånd föreskrivs även för rent psykisk skada om den – såsom i det aktuella målet – ligger över klinisk nivå. **[Orig. s. 4]**
- [9] Laudamotion överklagade denna dom. [utelämnas]
- [10] Appellationsdomstolen ogillade överklagandet. Den instämde med domstolen i första instans vad gäller konstaterandet att artikel 17.1 i Montrealkonventionen inte omfattar rent psykisk skada. Därmed uppkom frågan huruvida BT kan grunda sitt skadeståndskrav på österrikisk rätt som är tillämplig enligt lagvalsreglerna. I österrikisk lagstiftning föreskrivs en rätt till skadestånd även i situationer där en rent psykisk skada åsamkats, om denna är tillräcklig allvarlig för att uppnå klinisk nivå, det vill säga att den kräver läkarbehandling eller i vart fall kan diagnostiseras. Det följer emellertid av artikel 29 i Montrealkonventionen att bestämmelserna i konventionen har företräde framför österrikisk rätt. När det gäller personskador föreskriver artikel 17.1 i Montrealkonventionen endast en rätt till skadestånd för kroppsskada i strikt mening. Appellationsdomstolen fann slutligen att denna bestämmelse är uttömmande och att det således inte är tillåtet att tillämpa nationell rätt.
- [11] Oberster Gerichtshof ska avgöra BT:s överklagande av denna dom. BT har gjort gällande att ”företrädeslösningen” som ligger till grund för den överklagade domen är felaktig. Hon anser att det i stället är ”ramlösningen” som är den riktiga. Ramlösningen innebär att rättigheter enligt nationell lagstiftning kan tillämpas jämsides med de som följer av konventionen, men att de förstnämnda endast kan göras gällande på de villkor och inom de gränser som följer av konventionen. Oberster Gerichtshof ska inom ramen för målet om överklagandet pröva det angripna avgörandet i alla aspekter. Oberster Gerichtshof ska således även utreda huruvida artikel 17.1 i Montrealkonventionen faktiskt **[Orig. s. 5]** föreskriver att rent psykisk skada inte ger någon rätt till skadestånd.
- [12] 4. Rättslig grund:
- [13] 4.1. Laudamotions ansvar ska bedömas utifrån *konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter* (Montrealkonventionen). Konventionen är tillämplig, eftersom flygningens avgångs- och destinationsort låg inom två fördragsslutande staters territorium (Förenade kungariket, Österrike). Det är således fråga om en internationell transport i den mening som avses i artikel 1 i Montrealkonventionen.
- [14] 4.2. Montrealkonventionen undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 och godkändes på gemenskapens vägnar genom rådets

beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001. Den är (således) en väsentlig del av unions rättsordning, vilket innebär att EU-domstolen har en skyldighet att meddela förhandsavgörande avseende dess tolkning [utelämnas].

- [15] 4.3. Tvisten gäller tolkningen av följande bestämmelser i Montrealkonventionen:

Artikel 17.1 i Montrealkonventionen:

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

Artikel 29 i Montrealkonventionen:

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 [Orig. s. 6] konvention, oavsett 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.

- [16] 4.4. Enligt österrikisk rätt ansvarar den skadevällande även för följderna av rent psykisk skada om denna ligger över klinisk nivå – det vill säga kräver behandling – om de övriga förutsättningarna för ansvar är uppfyllda [utelämnas]. Detta gäller bland annat för ett posttraumatiskt stressyndrom som kräver behandling [utelämnas]. I det aktuella målet följer det av allmänna rättsprinciper att den skadevällande är skyldig att både betala ersättning för den ekonomiska skadan (i synnerhet behandlingskostnaderna) och utge skälig ersättning för sveda och verk för den ideella skadan.

- [17] 5. Fråga 1:

- [18] 5.1. Artikel 17.1 i Montrealkonventionen föreskriver (i den tyska språkversionen) ansvar för dödsfall eller ”kroppsskada” som tillfogats en passagerare. Begreppet kroppsskada betecknas i de officiella språkversionerna av konventionen (som är tillgängliga för den nationella domstolen) som ”*bodily injury*”, ”*lésion corporelle*” och ”*lesión corporal*”. Fråga 1 avser huruvida detta begrepp även omfattar psykisk skada som visserligen ligger över klinisk nivå, men däremot inte är en följd av en kroppsskada i strikt mening.

- [19] 5.2. Artikel 17.1 i Montrealkonventionen i relevanta delar i huvudsak identisk med artikel 17 i *konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran* (nedan kallad Warszawakonventionen). [Orig. s. 7]

- [20] (a) Detta framgår visserligen inte av den (icke officiella) tyska språkversionen av artikel 17 i Warszawakonventionen som har följande lydelse:

”Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der dadurch entsteht, dass ein Reisender getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt wird, wenn der Unfall, durch den der Schaden verursacht wurde, sich an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen ereignet hat.” (”Transportören ansvarar för dödsfall, kroppsskada eller annan skada för hälsan, som tillfogats passagerare om den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen.”)

- [21] Hänvisningen till ”skada för hälsan” tyder på att artikel 17 i Warszawakonventionen utöver ”kroppsskada” i strikt mening även omfattar annan ”skada för hälsan”, vilket även kan tolkas som att även rent psykisk skada som ligger över klinisk nivå omfattas. På denna grund återfinns i den tyskspråkiga doktrinen resonemanget att artikel 17.1 i Montrealkonventionen som endast är inriktad på kroppsskada har getts en betydligt snävare formulering, vilket ska tolkas så, att rent psykisk skada inte är ersättningsgill enligt Montrealkonventionen [utelämnas].

- [22] (b) Detta resonemang förbiser dock att de officiella språkversionerna av artikel 17 i Warszawakonventionen inte innehåller någon hänvisning till att ersättning ska utges för någon annan skada än ”*bodily injury*” (”*lésion corporelle*”, ”*lesión corporal*”). Tvärtom anges i denna bestämmelse ”*wounding*” (”*blesure*”, ”*herida*”) som ytterligare grund för ansvar, det vill säga att passageraren blir ”sårad”. Detta begrepp var uppenbarligen snävare än begreppet ”*bodily injury*” (”*lésion corporelle*”, ”*lesión corporal*”) och innefattas således i detta. Det framgår inte varför den icke officiella tyska språkversionen av artikel 17 i Warszawakonventionen inte innehåller en översättning av [Orig. s. 8] ”*wounding*”, men utöver ”kroppsskada” även har infört begreppet ”skada för hälsan”.

- [23] (c) Den enda skillnaden mellan artikel 17.1 i Montrealkonventionen och de officiella språkversionerna av artikel 17 i Warszawakonventionen är således att begreppet ”*wounding*” har fallit bort. Det innebär dock inte en inskränkning av bestämmelsens tillämpningsområde. Begreppet ”*wounding*” i artikel 17 i Warszawakonventionen omfattades nämligen av ”*bodily injury*” och var således i praktiken överflödigt. Omständigheten att begreppet fallit bort ändrar alltså inte bestämmelsens innebörd. Det är följaktligen – i motsats till uppfattningen som framförts i den rättsvetenskapliga litteraturen (se ovan avsnitt [a]) – inte möjligt att härleda en inskränkning av tillämpningsområdet för artikel 17.1 i Montrealkonventionen av en jämförelse av lydelsen av de tyska språkversionerna av artikel 17 i Warszawakonventionen och artikel 17.1 i Montrealkonventionen (se nedan punkt 5.4 om tillkomsten av artikel 17.1 i Montrealkonventionen).

- [24] 5.3. Både rättspraxis från *common law*-området och en majoritet inom den tyskspråkiga doktrinen förespråkar en restriktiv tolkning.
- [25] (a) Med hänsyn till den – som visats ovan – i grunden oförändrade lydelsen är det i princip möjligt att använda rättspraxis rörande artikel 17 i Warszawakonventionen för tolkningen av artikel 17.1 i Montrealkonventionen. Enligt en övervägande del av denna rättspraxis, som tar sin utgångspunkt i US Supreme Courts dom i målet *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd* av den 17. 1. 1991 [utelämnas], omfattar begreppet ”kroppsskada” inte rent psykisk skada, det vill säga sådan skada som inte är en följd av en kroppsskada i strikt mening [utelämnas] [**Orig. s. 9**] [utelämnas]. Det gäller bland annat för posttraumatiska stressyndrom som inte yttrar sig fysiskt [utelämnas].
- [26] (b) Trots att dessa avgöranden praktiskt taget uteslutande kommer från *common law*, instämmer majoriteten av den tyska doktrinen med dem. Även i den tyska doktrinen anses rent psykisk skada inte vara ersättningsgill enligt artikel 17.1 i Montrealkonventionen [utelämnas]. Detta motiveras framför allt med bestämmelsens lydelse och med antagandet att dess lydelse innebär en inskränkning i jämförelse med artikel 17 i Warszawakonventionen på grund av att begreppet ”Gesundheitsschädigung” (”skada för hälsan”) fallit bort (se dock ovan punkt 5.2). Andra författare har däremot ansett att ansvar för rent psykisk skada föreligger om det föreskrivs enligt nationell rätt [utelämnas].
- [27] 5.4. Uppfattningen att artikel 17.1 i Montrealkonventionen inte omfattar rent psykisk skada är dock inte tvingande.
- [28] (a) Detta framgår framför allt av en närmare granskning av tillkomsthistorien bakom artikel 17.1 i Montrealkonventionen [utelämnas]. Utkastet till konventionen innehöll ett förslag om att även begreppet [**Orig s. 10**] ”*mental injury*” skulle inkluderas i ansvarsbestämmelsen. Man nådde visserligen inte någon samstämmighet i detta hänseende vid den diplomatiska konferensen. Vid konferensen konstaterades dock att begreppet ”*bodily injury*” tagits upp i konventionen
- “on the basis of the fact that in some States damages for mental injuries are recoverable under certain circumstances, that jurisprudence in this area is developing and that it is not intended to interfere with this development, having regard to jurisprudence in areas other than international carriage by air ...” [utelämnas]
- [29] Frågan lämnades således i praktiken obesvarad vid konferensen. I slutändan lämnades det åt rättsutövningen att tolka begreppet ”*bodily injury*” [utelämnas]. Bestämmelsens tillkomsthistorik utgör således inte hinder för en vidsträckt tolkning av begreppet ”kroppsskada”. Å andra sidan kan man inte heller av resonemangen som dryftades vid konferensen dra slutsatsen att

denna fråga ska bedömas utifrån (annars) tillämplig rätt [utelämnas]. Enhetlig lagstiftning ska i princip ges en enhetlig tolkning, och hänvisningar till nationell rätt ska inte godtas i händelse av tvivel.

- [30] (b) Vad gäller artikel 17.1 i Montrealkonventionen har även psykisk skada som ytrar sig fysiskt erkänts vara ersättningsgill. Detta är allmänt erkänt vad gäller indirekt personskada ([utelämnas] slaganfall, för tidig födsel eller magsår på grund av posttraumatiskt stressyndrom). Därutöver kan man emellertid även hävda att redan symtom till följd av den psykiska skadan är en tillräcklig fysisk yttring som styrker att sjukdomen ligger över klinisk nivå. I det **[Orig. s. 11]** aktuella fallet är detta sömn- och koncentrationssvårigheterna, humörsvängningarna, de plötsliga gråtattacker, den extrema tröttheten och stamningen som BT lider av. Det avgörande enligt detta synsätt är inte de fysiska symtomens omfattning, utan att de (även) styrker att den påstådda psykiska skadan inte endast är simulerad, utan faktiskt föreligger och ligger över klinisk nivå [utelämnas].
- [31] (c) För en extensiv tolkning talar även den omständigheten att störningar som (ytligt) är rent ”psykiska” påverkar omsättningen i vissa neurotransmittersystem [utelämnas], vilket innebär att det – helt bortsett från ovanstående symtom – även förekommer fysiologiska effekter i strikt bemärkelse vilka orsakats av den skadegrandande händelsen. För posttraumatiska stressyndrom har detta påvisats i en nyligen publicerad studie [utelämnas]. Det finns således inte längre några objektiva skäl för en avgränsning mellan kroppsskada i strikt mening och en psykisk skada som ligger över klinisk nivå. Även detta talar för att artikel 17.1 i Montrealkonventionen även ska tillämpas på en psykisk skada som ligger över klinisk nivå (vilket otvivelaktigt är fallet i det aktuella målet).
- [32] (d) Rätten till ersättning för psykisk skada ska inte heller vara beroende av huruvida den uppträder ensam eller som en följd av en – om än **[Orig. s. 12]** lindrigare – kroppsskada i strikt mening, vilken även lett till fysisk smärta [utelämnas]. Sistnämnda har BT inte heller gjort gällande i det aktuella målet, och det kan således konstateras att hon inte åsamkats någon sådan skada. Den hänskjutande domstolen anser emellertid att det inte finns något hållbart argument för att göra en distinktion som grundas på huruvida hon åsamkades en (lindrig) kroppsskada i strikt mening vid den skadegrandande händelsen, eller om hon av en ren tillfällighet undkom oskadd. Det avgörande för hennes rätt till ersättning är de psykiska följderna av den skadegrandande händelsen, vilka ytrar sig fysiskt och vars orsak under alla omständigheter var under lufttrafikföretagets kontroll.

5.5. Mot bakgrund av dessa överväganden lutar den hänskjutande domstolen mot att ge artikel 17.1 i Montrealkonventionen en vidsträckt tolkning. Även (objektiva) psykiska störningar som ligger över klinisk nivå bör anses utgöra en kroppsskada i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen. Det är emellertid utan tvekan möjligt att företräda

den motsatta uppfattningen. EU-domstolen ombeds därför klargöra denna fråga.

[34] 6. Fråga 2:

[35] 6.1. Om artikel 17.1 i Montrealkonventionen inte omfattar rent psykisk skada uppkommer frågan huruvida ett ersättningskrav kan grundas på tillämplig nationell rätt. Det är otvistigt mellan parterna att österrikisk rätt är tillämplig i detta hänseende. Detta följer (i avsaknad av lagval), beroende på hur anspråket ska klassificeras, antingen av artikel 4.2 jämförd med artikel 23.1 i Rom II-förordningen (båda parterna har sin vanliga vistelseort i Österrike) eller artikel 5.2 i Rom I-förordningen (BT har sin vanliga vistelseort och bestämmelseort i Österrike).

[36] 6.2. Enligt österrikisk rätt har BT rätt till ersättning. Artikel 29 i Montrealkonventionen föreskriver dock följande: "[i] fråga [Orig. s. 13] om transporter av passagerare ... får en talan om skadestånd, oavsett hur den grundats ... föras endast på de villkor och inom de gränser som fastställs i denna konvention." Det finns två synsätt på denna bestämmelse i tyskspråkig doktrin. Enligt "företrädeslösningen" utesluter artikel 29 i Montrealkonventionen från början skadeståndskrav på andra rättsliga grunder [utelämnas]. Enligt "ramlösningen" består grunderna för ersättningskrav enligt Montrealkonventionen jämte de som följer av nationell lagstiftning. Sistnämnda får visserligen endast föras "på de villkor och inom de gränser" som följer av konventionen, men utesluts inte principiellt [utelämnas].

[37] 6.3. Om artikel 17.1 i Montrealkonventionen ska anses vara en uttömmande reglering av ansvaret för personskada på grund av skadebringande händelser vid driften av luftfartyg, innebär (om fråga 1 besvaras nekande) även "ramlösningen" att nationell rätt inte ska tillämpas. I detta fall vore nämligen ett av de villkor för ansvar som föreskrivs i konventionen – nämligen en kroppsskada i strikt mening – inte uppfyllt. Det vore således endast möjligt att tillämpa nationell lagstiftning om konventionen ska tolkas på så sätt att den från början inte omfattar skador som är rent psykiska. Detta är uppenbarligen BT:s uppfattning. Hon tycks även företräda synsättet att psykiska störningar som ligger över klinisk nivå är ersättningsgilla om de enligt tillämplig nationell lagstiftning omfattas av begreppet kroppsskada [Orig. s. 14] [utelämnas].

[38] 6.4. Detta synsätt har emellertid den nackdelen att omfattningen av ansvaret för en personskada som tillfogats på grund av en skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen vore beroende av innehållet i den nationella lagstiftning som är tillämplig i det enskilda fallet. Det skulle motverka konventionens syfte, som är att upprätta en gemensam ram för skadeståndsansvar. Dessutom är premissen, att konventionen från början inte omfattar rent psykiska följder av en

skadebringande händelse, tveksam. Artikel 17.1 i Montrealkonventionen kan nämligen – om fråga 1 besvaras nekande – tolkas så, att personskada på grund av en skadebringande händelse endast ska medföra ansvar just i dödsfall eller då en passagerare tillfogas kroppsskada i strikt mening.

[39] 6.5. Dessa överväganden talar mot att skadeståndsanspråk enligt nationell rätt ska godtas i fall där artikel 17.1 inte föreskriver ett sådant ansvar. Då det emellertid inte är möjligt att helt utesluta en annorlunda tolkning av artikel 29 i Montrealkonventionen ombeds EU-domstolen klargöra denna fråga.

[40] 7. Förfarandet förklaras vilande:

[utelämnas]

ARBETS-DOKUMENT