



Jurisprudentie

ARREST VAN HET HOF (Vierde kamer)

19 december 2019*

„Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verdrag van Montreal – Artikel 17, lid 1 – Aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen – Begrip ‚ongeval‘ – Luchtvaartuig in volle vlucht – Omvallen van een beker met koffie die was neergezet op het uitklaptafeltje van een stoel – Aan de passagier toegebrachte lichamelijke letsels”

In zaak C-532/18,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Oberste Gerichtshof (hoogste federale rechter in civiele en strafzaken, Oostenrijk) bij beslissing van 26 juni 2018, ingekomen bij het Hof op 14 augustus 2018, in de procedure

GN, wettelijk vertegenwoordigd door **HM**,

tegen

ZU, als curator van Niki Luftfahrt GmbH,

wijst

HET HOF (Vierde kamer),

samengesteld als volgt: M. Vilaras, kamerpresident, S. Rodin, D. Šváby, K. Jürimäe en N. Piçarra (rapporteur), rechters,

advocaat-generaal: H. Saugmandsgaard Øe,

griffier: M. Krausenböck, administrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 19 juni 2019,

gelet op de opmerkingen van:

- GN, wettelijk vertegenwoordigd door HM, vertegenwoordigd door G. Rößler, Rechtsanwalt,
- ZU, als curator van Niki Luftfahrt GmbH, vertegenwoordigd door U. Reisch, Rechtsanwältin,
- de Franse regering, vertegenwoordigd door A.-L. Desjonquères en I. Cohen als gemachtigden,
- de Poolse regering, vertegenwoordigd door B. Majczyna als gemachtigde,
- de Europese Commissie, vertegenwoordigd door G. Braun en N. Yerrell als gemachtigden,

* Procestaal: Duits.

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 26 september 2019,
het navolgende

Arrest

- 1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 17, lid 1, van het op 28 mei 1999 te Montreal gesloten Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, dat op 9 december 1999 door de Europese Gemeenschap is ondertekend en namens haar is goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001 (PB 2001, L 194, blz. 38) (hierna: „Verdrag van Montreal”) en dat voor de Europese Unie in werking is getreden op 28 juni 2004.
- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen GN, wettelijk vertegenwoordigd door haar vader HM, en ZU, als curator van de luchtvaartmaatschappij Niki Luftfahrt GmbH, over een schadevordering die GN heeft ingesteld wegens brandwonden die zij heeft opgelopen tijdens een door Niki Luftfahrt uitgevoerde vlucht.

Toepasselijke bepalingen

Internationaal recht

- 3 In de derde alinea van de preambule van het Verdrag van Montreal heet het dat de staten die partij zijn bij dit verdrag „het belang van het waarborgen van bescherming van de belangen van consumenten in het internationale luchtvervoer en de noodzaak van billijke schadevergoeding gegrond op het beginsel van restitutie [erkennen]”.
- 4 In de vijfde alinea van deze preambule staat te lezen:
„[E]en gezamenlijk optreden van de staten ter verdere harmonisatie en codificatie van enige bepalingen tot regeling van het internationale luchtvervoer door middel van een nieuw verdrag [is] het beste middel [...] om een billijk evenwicht van de belangen te bereiken.”
- 5 Artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal luidt:
„De vervoerder is aansprakelijk voor schade die wordt geleden in geval van dood of lichamelijk letsel van een passagier, op grond van het enkele feit dat het ongeval dat de dood of het letsel heeft veroorzaakt, plaats heeft gehad aan boord van het luchtvaartuig of tijdens enige handeling verband houdende met het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig.”
- 6 Artikel 20 van dit verdrag bepaalt:
„Indien de vervoerder bewijst dat schuld of nalatigheid van de persoon die schadevergoeding vordert of van de persoon aan wie deze zijn rechten ontleent, de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen, is de vervoerder geheel of gedeeltelijk ontheven van zijn aansprakelijkheid jegens die persoon, voor zover die schuld of nalatigheid de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen. Wanneer schadevergoeding wordt gevorderd wegens dood of letsel van een passagier door een ander dan de passagier, is de vervoerder eveneens geheel of gedeeltelijk ontheven van zijn aansprakelijkheid voor zover hij bewijst dat de schuld of nalatigheid van die passagier de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen. Dit artikel is van toepassing op alle bepalingen van dit verdrag inzake aansprakelijkheid, met inbegrip van artikel 21, eerste lid.”

7 In artikel 21 van datzelfde verdrag staat te lezen:

„1. Voor schade bedoeld in artikel 17, eerste lid, die niet de 100 000 bijzondere trekkingsrechten per passagier te boven gaat, kan de vervoerder zijn aansprakelijkheid niet beperken of uitsluiten.

2. De vervoerder is niet aansprakelijk voor de in artikel 17, eerste lid, bedoelde schade voor zover deze de 100 000 bijzondere trekkingsrechten per passagier te boven gaat, indien hij bewijst dat:

- a) de schade niet te wijten was aan de schuld of nalatigheid van hem of van zijn hulppersonen, of
- b) de schade uitsluitend te wijten was aan de schuld of nalatigheid van een derde.”

8 Artikel 29 van het Verdrag van Montreal luidt:

„Bij het vervoer van passagiers, bagage en goederen kan elke vordering tot schadevergoeding, op welke grond dan ook, hetzij uit hoofde van dit verdrag hetzij op grond van een overeenkomst, een onrechtmatige daad of anderszins, slechts worden ingesteld onder de voorwaarden en binnen de aansprakelijkheidsgrenzen bedoeld in dit verdrag, zonder dat hiermee iets bepaald is omtrent de personen die een vordering kunnen instellen en omtrent hun onderscheiden rechten. Bij een dergelijke vordering kan men geen schadevergoeding verkrijgen bij wijze van straf of voorbeeld noch uit anderen hoofde dan tot herstel van geleden schade.”

Unierecht

9 Naar aanleiding van de ondertekening van het Verdrag van Montreal is in verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage (PB 1997, L 285, blz. 1) wijziging aangebracht bij verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002 (PB 2002, L 140, blz. 2) (hierna: „verordening nr. 2027/97”).

10 In de overwegingen 7 en 10 van verordening nr. 889/2002 staat te lezen:

„(7) Deze verordening en het Verdrag van Montreal versterken de bescherming van passagiers en hun familieleden en kunnen niet worden uitgelegd als een verzwakking van hun bescherming ten opzichte van de huidige wetgeving op de datum van aanneming van deze verordening.

[...]

(10) Een systeem van onbeperkte aansprakelijkheid bij overlijden of letsel van passagiers is passend binnen de context van een veilig en modern luchtvervoerssysteem.”

11 Artikel 2, lid 2, van verordening nr. 2027/97 bepaalt:

„Aan in deze verordening voorkomende begrippen die niet in lid 1 zijn omschreven, wordt dezelfde betekenis gehecht als daaraan in het Verdrag van Montreal wordt gegeven.”

12 Artikel 3, lid 1, van deze verordening luidt:

„De aansprakelijkheid van een luchtvervoerder van de Gemeenschap met betrekking tot de passagiers en hun bagage is onderworpen aan alle bepalingen van het Verdrag van Montreal die op die aansprakelijkheid betrekking hebben.”

Feiten van het hoofdgeding en prejudiciële vraag

- 13 In 2015 reisde de toen zesjarige GN, verzoekster, aan boord van een luchtvaartuig samen met haar vader HM, naast wie zij zat. Deze vlucht van Mallorca (Spanje) naar Wenen (Oostenrijk) is uitgevoerd door Niki Luftfahrt.
- 14 Tijdens de vlucht kreeg HM een beker warme koffie geserveerd. Die beker was neergezet op het uitklaptafeltje vóór HM, is omgevallen en is behalve op zijn rechterdij terechtgekomen op de borstkas van GN, die daardoor tweedegraadsbrandwonden heeft opgelopen.
- 15 Of de koffiebeker is omgevallen door een defect aan het uitklaptafeltje waarop hij was neergezet, dan wel door de trillingen van het vliegtuig, kon niet worden vastgesteld.
- 16 Verzoekster, wettelijk vertegenwoordigd door haar vader, heeft op grond van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal een vordering ingesteld die ertoe strekt de – inmiddels failliete – vervoerder te veroordelen tot vergoeding van de door haar geleden schade die wordt geraamd op 8 500 EUR.
- 17 Verweerster voert aan dat zij niet aansprakelijk kan worden gesteld op grond van die bepaling, omdat er zich geen ongeval heeft voorgedaan. Dat de koffiebeker is beginnen te glijden en dat de inhoud ervan is gemorst, is namelijk niet het gevolg van een plotse en onverwachte gebeurtenis. Volgens verweerster vereist het begrip „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal dat er sprake is van de verwezenlijking van een typisch luchtvaartrisico, een voorwaarde waaraan in casu niet is voldaan.
- 18 Bij uitspraak van 15 december 2015 heeft het Landesgericht Korneuburg (rechter in eerste aanleg Korneuburg, Oostenrijk) verzoeksters vordering tot schadevergoeding toegewezen. Deze rechter heeft vastgesteld dat de door GN geleden schade het gevolg was van een ongeval dat was veroorzaakt door een ongewoon voorval dat berustte op een externe gebeurtenis.
- 19 Het Landesgericht Korneuburg heeft geoordeeld dat zich een typisch luchtvaartrisico had verwezenlijkt, omdat een luchtvaartuig om operationele redenen in verschillende hellingshoeken terecht komt, waardoor voorwerpen die zijn neergezet op een horizontaal oppervlak in het vliegtuig, gaan glijden zonder dat daarvoor een bijzondere manoeuvre vereist is. Diezelfde rechter heeft eveneens geconstateerd dat verweerster geen fout had begaan, omdat het serveren van warme dranken in bekertjes zonder deksel gebruikelijk en sociaal gepast is.
- 20 Bij arrest van 30 augustus 2016 heeft het Oberlandesgericht Wien (hoogste rechterlijke instantie van de deelstaten Burgenland, Neder-Oostenrijk en Wenen, Oostenrijk) de in eerste aanleg gegeven beslissing vernietigd. Volgens deze rechter heeft artikel 17 van het Verdrag van Montreal alleen betrekking op ongevallen die zijn veroorzaakt door een typisch luchtvaartrisico en was verzoekster er in casu niet in geslaagd daarvan het bewijs te leveren. Derhalve is de aansprakelijkheid van verweerster uitgesloten.
- 21 Verzoekster heeft vervolgens bij het Oberste Gerichtshof (hoogste federale rechter in civiele en strafzaken, Oostenrijk) beroep in *Revision* ingesteld teneinde te doen vaststellen dat de vervoerder aansprakelijk is en dat haar vordering tot vergoeding van de geleden schade gegrond is.
- 22 Volgens de verwijzende rechter is de uitlegging van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal omstrede wat betreft de vraag of het begrip „ongeval” in de zin van deze bepaling beperkt is tot de gevallen waarin zich een typisch luchtvaartrisico heeft verwezenlijkt. De verwijzende rechter verwijst in dit verband naar twee verschillende benaderingen die bij de uitlegging kunnen worden gevolgd.
- 23 De eerste benadering houdt in dat het begrip „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal uitsluitend betrekking heeft op situaties waarin zich een typisch luchtvaartrisico heeft verwezenlijkt. Volgens deze benadering moet zich een risico hebben verwezenlijkt dat voortvloeit uit de

aard, de toestand of de exploitatie van het luchtvaartuig of van een luchtvaarttechnische installatie die wordt gebruikt bij het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig. Dat zou dus tot gevolg hebben dat de vervoerder niet aansprakelijk kan zijn voor ongevallen die – zoals het ongeval dat aan de orde is in het hoofdgeding – geen verband houden met activiteiten op het gebied van luchtvervoer en die zich in andere omstandigheden kunnen voordoen, wat zou beantwoorden aan de bedoeling van de staten die partij zijn bij het Verdrag van Montreal. Daarnaast zou de bewijslast in dat geval rusten op de persoon die stelt schade te hebben geleden. In casu zou deze benadering leiden tot de verwerping van het door verzoekster ingestelde beroep, aangezien de oorzaak van het ongeval niet kon worden vastgesteld.

- 24 Volgens de tweede benadering hoeft zich daarentegen geen typisch luchtvaartrisiko te hebben verwezenlijkt opdat de vervoerder aansprakelijk is. Deze benadering is gebaseerd op de bewoordingen van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal, waarin geen vereiste in die zin is neergelegd. Bovendien zou de in die bepaling vastgestelde aansprakelijkheidsregeling worden uitgehold indien een dergelijk vereiste werd aanvaard. Vrijwel alle schade zou namelijk uitgesloten zijn, aangezien zij op soortgelijke wijze zou kunnen ontstaan in andere situaties van het leven. Hoe dan ook is er geen reden om te vrezen dat die tweede benadering zou resulteren in een onbeperkte aansprakelijkheid van de luchtvervoerder, aangezien de vervoerder overeenkomstig artikel 20 van het Verdrag van Montreal van zijn aansprakelijkheid kan worden ontheven wanneer de benadeelde mede schuld treft.
- 25 In dit verband preciseert de verwijzende rechter dat er volgens een deel van de rechtsleer sprake is van een „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal wanneer hete dranken of gerechten terechtkomen op het lichaam van een passagier. In casu zou deze benadering leiden tot de vaststelling dat verweerster aansprakelijk is.
- 26 Tevens overweegt de verwijzende rechter – bij wijze van „tussenoplossing” – een uitlegging van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal die zou inhouden dat de aansprakelijkheid enkel berust op het feit dat een ongeval heeft plaatsgehad aan boord van het luchtvaartuig of bij het gebruik van installaties voor het aan boord gaan of verlaten van het luchtvaartuig, zonder dat zich een typisch luchtvaartrisiko hoeft te hebben verwezenlijkt. Bij deze uitlegging kan de luchtvervoerder zich slechts van die aansprakelijkheid bevrijden indien hij aantoont dat het ongeval geen verband hield met de exploitatie of de aard van het luchtvaartuig. In casu zou ook deze benadering leiden tot de vaststelling dat verweerster aansprakelijk is, aangezien de oorzaak van het ongeval niet kon worden vastgesteld.
- 27 In deze omstandigheden heeft het Oberste Gerichtshof de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag:

„Is er sprake van een ‚ongeval’ waarvoor de luchtvervoerder aansprakelijk is in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag [van Montreal] indien een beker met hete koffie die tijdens de vlucht aan boord van een luchtvaartuig is neergezet op het uitklaptafeltje dat aan de stoel daarvoor is bevestigd, door onbekende oorzaken begint te glijden en omvalt, waardoor een passagier brandwonden oploopt?”

Beantwoording van de prejudiciële vraag

- 28 Met zijn vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal aldus moet worden uitgelegd dat het begrip „ongeval” in de zin van deze bepaling zich uitstrekt tot een situatie waarin een passagier lichamelijk letsel oploopt door een voorwerp dat wordt gebruikt voor het bedienen van passagiers, zonder dat hoeft te worden onderzocht of dit ongeval het gevolg is van een typisch luchtvaartrisiko.
- 29 Vooraf dient te worden gepreciseerd dat verordening nr. 2027/97, die in het hoofdgeding van toepassing is, met betrekking tot de aansprakelijkheid van luchtvervoerders voor het luchtvervoer van passagiers en hun bagage op het grondgebied van de Unie, uitvoering geeft aan de relevante

bepalingen van het Verdrag van Montreal. In het bijzonder volgt uit artikel 3, lid 1, van deze verordening dat de aansprakelijkheid van luchtvervoerders uit de Unie ten aanzien van passagiers en hun bagage onderworpen is aan alle bepalingen van het Verdrag van Montreal die betrekking hebben op die aansprakelijkheid (zie in die zin arrest van 6 mei 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punt 18).

- 30 Gepreciseerd moet worden dat het Verdrag van Montreal, dat voor de Unie in werking is getreden op 28 juni 2004, sindsdien een integrerend bestanddeel van de rechtsorde van de Unie vormt, zodat het Hof bevoegd is om een prejudiciële beslissing te geven over de uitlegging ervan (arrest van 12 april 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, punten 19 en 20 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 31 In dit verband wordt in artikel 31 van het Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht van 23 mei 1969 (*United Nations Treaty Series*, vol. 1155, blz. 331) – dat een codificatie is van het algemene volkenrecht, dat bindend is voor de Unie – gepreciseerd dat een verdrag te goeder trouw moet worden uitgelegd overeenkomstig de gewone betekenis van de bewoordingen ervan in hun context en in het licht van het voorwerp en het doel van het betreffende verdrag (arrest van 12 april 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, punt 21 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 32 Voorts heeft het Hof reeds opgemerkt dat de in het Verdrag van Montreal gebezigde begrippen op autonome en uniforme wijze dienen te worden uitgelegd, zodat het Hof bij de uitlegging van deze begrippen naar aanleiding van een verzoek om een prejudiciële beslissing geen rekening hoeft te houden met de uiteenlopende betekenissen die mogelijkterwijs in de nationale rechtsorden van de lidstaten van de Unie zijn toegekend aan die begrippen, maar wel de voor de Unie bindende uitleggingsregels van het algemene volkenrecht in aanmerking moet nemen (arrest van 7 november 2019, Guaitoli e.a., C-213/18, EU:C:2019:927, punt 47).
- 33 In casu blijkt uit de bewoordingen van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal dat de vervoerder slechts aansprakelijk is indien de gebeurtenis die de dood of het lichamelijk letsel van de passagier heeft veroorzaakt, kan worden aangemerkt als „ongeval” en dit ongeval heeft plaatsgehad aan boord van het luchtvaartuig of tijdens enige handeling die verband houdt met het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig.
- 34 Aangezien het begrip „ongeval” niet op enigerlei wijze in het Verdrag van Montreal wordt gedefinieerd, moet de gewone betekenis van dat begrip in de context waarvan het deel uitmaakt tot uitgangspunt worden genomen, waarbij rekening wordt gehouden met het voorwerp en het doel van dat verdrag.
- 35 Volgens de gewone betekenis die aan het begrip „ongeval” toekomt, ziet dit begrip op een schadelijke gebeurtenis die onvoorzien en onopzettelijk is.
- 36 Voorts hebben de staten die partij zijn bij het Verdrag van Montreal, die zich volgens de derde alinea van de preambule van dit verdrag bewust zijn van „het belang van het waarborgen van bescherming van de belangen van consumenten in het internationale luchtvervoer en [van] de noodzaak van billijke schadevergoeding gegrond op het beginsel van restitutie”, besloten te voorzien in een stelsel van objectieve aansprakelijkheid van luchtvervoerders. Een dergelijk stelsel impliceert niettemin, zoals voortvloeit uit de vijfde alinea van de preambule van het Verdrag van Montreal, dat een „billijk evenwicht van de belangen” wordt bewaard, met name wat de belangen van de luchtvervoerders en die van de passagiers betreft (zie in die zin arresten van 6 mei 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punten 31 en 33, en 22 november 2012, Espada Sánchez e.a., C-410/11, EU:C:2012:747, punten 29 en 30).
- 37 In dit verband blijkt uit de voorbereidende werken die hebben geleid tot de vaststelling van het Verdrag van Montreal, dat de verdragsluitende partijen de voorkeur hebben gegeven aan het begrip „ongeval” boven het begrip „gebeurtenis” dat in het oorspronkelijke ontwerp was voorgesteld (zie met name het advies dat was voorgesteld door de International Union of Aviation Insurers, DCW Doc

nr. 28 van 13 mei 1999, en het verslag van de Rapporteur on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System, C-WP/10576). De reden daarvoor is dat de term „gebeurtenis” te ruim werd geacht, omdat deze alle omstandigheden omvat en tot te veel gedingen kan leiden.

- 38 Daartegenover staat dat na deze begripwijziging is besloten om de laatste volzin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal te schrappen. In die volzin was bepaald dat de vervoerder niet aansprakelijk was voor zover het overlijden of de verwondingen het gevolg waren van de gezondheidstoestand van de passagier. In wezen was men namelijk van mening dat de handhaving van een dergelijke exoneratie het evenwicht tussen de in het geding zijnde belangen ten nadele van de passagier zou verstoren en dat artikel 20 van voornoemd verdrag hoe dan ook reeds een algemeen exoneratiebeding bevatte.
- 39 Daarom voorziet het Verdrag van Montreal in bepaalde gevallen – met het oog op het bewaren van het vorenbedoelde evenwicht – in een ontheffing van de aansprakelijkheid van de vervoerder of in een beperking van de op hem rustende verplichting tot restitutie. Artikel 20 van dit verdrag bepaalt namelijk dat de vervoerder geheel of gedeeltelijk ontheven is van zijn aansprakelijkheid jegens de passagier indien hij bewijst dat schuld of nalatigheid van die passagier de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen. Daarnaast volgt uit artikel 21, lid 1, van het Verdrag van Montreal dat de luchtvervoerder zijn aansprakelijkheid voor schade als bedoeld in artikel 17, lid 1, van dit verdrag niet kan beperken of uitsluiten indien deze schade niet een bepaalde drempel voor schadevergoeding te boven gaat. Slechts boven deze drempel kan de luchtvervoerder op grond van artikel 21, lid 2, van dat verdrag zijn aansprakelijkheid uitsluiten door aan te tonen dat de schade ofwel niet is veroorzaakt door een fout die hij zelf heeft begaan ofwel uitsluitend is veroorzaakt door een fout die een derde heeft begaan.
- 40 Door deze beperkingen kunnen passagiers gemakkelijk en snel schadeloosgesteld worden zonder dat evenwel aan de luchtvervoerders een zeer zware, moeilijk vast te stellen en te berekenen restitutieverplichting wordt opgelegd die hun economische activiteit zou kunnen ontwrichten of zelfs lamleggen (zie in die zin arresten van 6 mei 2010, *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, punten 34-36, en 22 november 2012, *Espada Sánchez e.a.*, C-410/11, EU:C:2012:747, punt 30).
- 41 Hieruit volgt dat het – zoals de advocaat-generaal in punt 60 van zijn conclusie heeft opgemerkt – niet strookt met de gewone betekenis van het begrip „ongeval” als bedoeld in artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal, noch met de doelstellingen van dit verdrag, om de aansprakelijkheid van de vervoerder afhankelijk te stellen van de voorwaarde dat de schade te wijten is aan de verwezenlijking van een typisch luchtvaartrisico dan wel van de voorwaarde dat er een verband bestaat tussen het „ongeval” en de exploitatie of de beweging van het luchtvaartuig.
- 42 Daarbij komt dat het om te vermijden dat aan luchtvervoerders een buitensporige restitutieverplichting wordt opgelegd, niet noodzakelijk is hun restitutieverplichting te beperken tot ongevallen die verband houden met een typisch luchtvaartrisico. Zoals is opgemerkt in punt 39 van dit arrest, kunnen zij hun aansprakelijkheid immers uitsluiten of beperken.
- 43 Op de prejudiciële vraag dient dan ook te worden geantwoord dat artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal aldus moet worden uitgelegd dat het begrip „ongeval” in de zin van deze bepaling zich uitstrekt tot alle situaties die zich voordoen aan boord van een luchtvaartuig en waarbij een passagier lichamelijk letsel oploopt door een voorwerp dat wordt gebruikt voor het bedienen van passagiers, zonder dat hoeft te worden onderzocht of die situaties het gevolg zijn van een typisch luchtvaartrisico.

Kosten

- 44 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechter over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Vierde kamer) verklaart voor recht:

Artikel 17, lid 1, van het op 28 mei 1999 te Montreal gesloten Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, dat op 9 december 1999 door de Europese Gemeenschap is ondertekend en namens haar is goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001, moet aldus worden uitgelegd dat het begrip „ongeval” in de zin van deze bepaling zich uitstrekt tot alle situaties die zich voordoen aan boord van een luchtvaartuig en waarbij een passagier lichamelijk letsel oploopt door een voorwerp dat wordt gebruikt voor het bedienen van passagiers, zonder dat hoeft te worden onderzocht of die situaties het gevolg zijn van een typisch luchtvaartrisico.

ondertekeningen