



Jurisprudentie

CONCLUSIE VAN ADVOCaat-GENERAAL

N. EMILIOU

van 12 januari 2023¹

Zaak C-510/21

DB

tegen

Austrian Airlines AG

[verzoek van het Oberste Gerichtshof (hoogste federale rechter in civiele en strafzaken, Oostenrijk) om een prejudiciële beslissing]

„Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verdrag van Montreal – Aansprakelijkheid van luchtvervoerders voor dood of lichamelijk letsel van passagiers – Exclusiviteit van het verdrag – Artikel 29 – Werkings sfeer – Vorderingen met betrekking tot lichamelijk letsel dat passagiers oplopen als gevolg van een ongeval in de zin van artikel 17, lid 1 – Vordering tot schadevergoeding op basis van het nationale recht inzake wettelijke aansprakelijkheid, met betrekking tot letsels die beweerdelijk zijn veroorzaakt door gebrekkige eerste hulp van het cabinepersoneel na een ongeval – Voldoende causaal verband tussen de letsels en het ongeval – Vordering uitsluitend onderworpen aan artikel 17, lid 1 – Door het verdrag uitgesloten vordering”

I. Inleiding

1. Gedurende de jarenlange toepassing van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer² (hierna: „Verdrag van Montreal”) en zijn voorloper, het Verdrag van Warschau³, is over deze verdragen veel rechterlijke controverse ontstaan. Een centraal twistpunt daarin betreft de mate waarin deze verdragen, die met name betrekking hebben op de aansprakelijkheid van luchtvervoerders in geval van overlijden of lichamelijk letsel van passagiers, in de weg staan aan vorderingen tot schadevergoeding die niet op de bepalingen van deze verdragen, maar op het nationale recht zijn gebaseerd – of deze met andere woorden „uitsluiten”.

2. Dit twistpunt duikt opnieuw op in de onderhavige zaak, die betrekking heeft op een vordering tot schadevergoeding die DB tegen Austrian Airlines AG (hierna: „Austrian Airlines”) heeft ingesteld. DB vordert op grond van het Oostenrijkse recht inzake wettelijke aansprakelijkheid

¹ Oorspronkelijke taal: Engels.

² Dit op 28 mei 1999 in Montreal gesloten verdrag is op 9 december 1999 door de Europese Gemeenschap ondertekend en namens de Europese Gemeenschap goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001 (PB 2001, L 194, blz. 38).

³ Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, ondertekend op 12 oktober 1929 (hierna: „Verdrag van Warschau”).

vergoeding van de schade die hij als passagier op een door die luchtvervoerder uitgevoerde internationale vlucht stelt te hebben geleden doordat het cabinepersoneel geen passende eerste hulp heeft geboden nadat er tijdens de vlucht hete koffie op hem was gemorst. Aangezien hij zijn vordering niet op grond van het Verdrag van Montreal en hoe dan ook na het verstrijken van de in dat verdrag vastgestelde verjaringstermijn – maar binnen de door het Oostenrijkse recht voor civielrechtelijke aansprakelijkheidsvorderingen voorgeschreven langere termijn – heeft ingesteld, is de hoofdvraag, die de kern vormt van beide prejudiciële vragen die het Oberste Gerichtshof (hoogste federale rechter in civiele en strafzaken, Oostenrijk) aan het Hof heeft voorgelegd, of dit verdrag een dergelijke vordering uitsluit. In deze conclusie zal ik uiteenzetten waarom dit wel degelijk het geval is.

II. Toepasselijke bepalingen

A. *Verdrag van Montreal*

3. In de derde overweging van het Verdrag van Montreal staat vermeld dat de staten die partij zijn bij dat 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 overweging van dit verdrag wordt verklaard dat „een 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 het beste middel is om een billijk evenwicht van de belangen te bereiken”.

5. Artikel 17 van het Verdrag van Montreal, met het opschrift „Dood of letsel geleden door de passagier – Schade toegebracht aan de bagage”, bepaalt in lid 1 dat „[d]e vervoerder [...] aansprakelijk [is] 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. Overeenkomstig artikel 29 van dit verdrag, met het opschrift „Basis voor vorderingen”, „[kan] bij het vervoer van passagiers, bagage en goederen [...] 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. [...]”

7. Artikel 35 van dit verdrag, met het opschrift „Termijn voor vorderingen tot schadevergoeding”, bepaalt in lid 1 dat „[d]e rechtsvordering tot schadevergoeding [...], op straffe van verval, [moet] worden ingesteld binnen een termijn van twee jaar te rekenen van de aankomst ter bestemming [...]”.

B. Unierecht

8. Artikel 3, lid 1, van verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage⁴, zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 889/2002⁵ (hierna: „verordening nr. 2027/97”), bepaalt dat „[d]e aansprakelijkheid van een luchtvervoerder van de Gemeenschap met betrekking tot de passagiers en hun bagage [...] onderworpen [is] aan alle bepalingen van het Verdrag van Montreal die op die aansprakelijkheid betrekking hebben”.

III. Feiten, nationale procedure en prejudiciële vragen

9. Op 18 december 2016 nam DB een door Austrian Airlines uitgevoerde vlucht vanuit Tel Aviv (Israël) naar Wenen (Oostenrijk), op grond van een met deze maatschappij gesloten luchtvervoerovereenkomst.

10. Tijdens de vlucht viel een kan koffie van een serveerwagen die door het cabinepersoneel langs de stoelenrij werd gereden. De hete koffie kwam op DB terecht en veroorzaakte brandwonden. Het cabinepersoneel bood vervolgens een vorm⁶ van eerste hulp voor de opgelopen letsels.

11. Op 31 mei 2019 heeft DB op grond van het Oostenrijkse recht inzake wettelijke aansprakelijkheid en binnen de daarin vastgestelde verjaringstermijn van drie jaar⁷ bij het Handelsgericht Wien (handelsrechter Wenen, Oostenrijk) een vordering ingesteld tegen Austrian Airlines. Met deze vordering verlangde hij betaling van een schadevergoeding van 10 196 EUR en verklaring voor recht dat de luchtvervoerder aansprakelijk is voor alle toekomstige schade die voortvloeit uit dat incident. DB heeft in wezen aangevoerd dat hij er ernstige brandwonden door heeft opgelopen en dat Austrian Airlines naar Oostenrijks recht niet alleen aansprakelijk is voor de onoplettendheid van haar personeel waardoor de kan is gevallen, maar ook voor de vermeende ontoereikende en gebrekkige eerste verzorging van zijn verwondingen daarna.⁸

12. Bij vonnis van 17 juni 2020 heeft het Handelsgericht Wien de vordering in haar geheel afgewezen. Deze rechter heeft in wezen geoordeeld dat de betrokken vordering uitsluitend onder het Verdrag van Warschau viel en overeenkomstig dat verdrag verjaard was. Krachtens artikel 29 van dat verdrag geldt voor vorderingen tot schadevergoeding van een luchtvervoerder namelijk een verjaringstermijn van twee jaar en DB heeft zijn vordering na het verstrijken van die termijn ingesteld.

13. Bij arrest van 28 oktober 2020 heeft het Oberlandesgericht Wien (hoogste rechterlijke instantie van de deelstaten Burgenland, Neder-Oostenrijk en Wenen, Oostenrijk) dit vonnis bevestigd. Aangezien het van oordeel was dat het Verdrag van Montreal op de onderhavige feiten van toepassing is⁹, heeft het geoordeeld dat de vordering van DB binnen de werkingsfeer van

⁴ Verordening van de Raad van 9 oktober 1997 (PB 1997, L 285, blz. 1).

⁵ Verordening van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002 (PB 2002, L 140, blz. 2).

⁶ Of de geboden hulp toereikend en adequaat was, is een punt van geschil tussen de partijen in het hoofdgeding (zie voetnoot 8).

⁷ Zie § 1489 van het Allgemeine Bürgerliche Gesetzbuch (Oostenrijks algemeen burgerlijk wetboek).

⁸ DB stelt dat het cabinepersoneel zijn brandwonden niet met koud water heeft behandeld en hem alleen een kleine tube zalf gaf om erop te smeren. Bovendien bevatte de verbandtrommel onvoldoende zalf om de brandwonden te behandelen en evenmin voldoende verband. Austrian Airlines lijkt deze feiten te betwisten.

⁹ De rechter in eerste aanleg ging ervan uit dat het Verdrag van Warschau en niet het Verdrag van Montreal van toepassing was, omdat hij meende dat Israël alleen partij was bij het eerstgenoemde verdrag. Maar zoals de rechter in tweede aanleg terecht heeft opgemerkt, heeft Israël op 19 januari 2011 een akte van toetreding tot het Verdrag van Montreal neergelegd, en is dit verdrag voor die staat op 20 maart van dat jaar in werking getreden (zie https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf).

artikel 17, lid 1, van dit verdrag valt. Van de verwondingen van DB moest immers worden aangenomen dat deze waren veroorzaakt door een „ongeval” aan boord van het luchtvaartuig in de zin van die bepaling, te weten de val van de kan hete koffie, ook al hadden deze letsels door passende eerste hulp wellicht verminderd of voorkomen kunnen worden. Die vordering was dus verjaard, aangezien zij werd ingesteld na afloop van de in artikel 35 van de in dat verdrag vermelde verjaringstermijn van twee jaar.

14. DB heeft tegen dat arrest beroep tot *Revision* ingesteld bij het Oberste Gerichtshof. DB erkende weliswaar dat de val van de koffiekkan een „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal was, maar voerde aan dat de vermeende gebrekkige eerste hulp die hem vervolgens voor zijn verwondingen werd geboden, een afzonderlijke en op zich staande oorzaak van schade was die niet binnen de werkingssfeer van deze bepaling viel. Voor zover zijn vordering op deze bijzondere oorzaak berustte, werd deze dus niet beheerst door dat verdrag, maar door het Oostenrijkse recht, volgens hetwelk zij nog niet verjaard was.

15. In die omstandigheden heeft het Oberste Gerichtshof de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

„1) Moet de eerste hulp die naar aanleiding van een ongeval als bedoeld in artikel 17, lid 1, van het [Verdrag van Montreal] aan boord van het luchtvaartuig is geboden en die leidt tot ander lichamenlijk letsel bij de passagier dat van de eigenlijke gevolgen van het ongeval kan worden afgebakend, samen met de gebeurtenis die het eerste letsel heeft veroorzaakt als één enkel ongeval worden aangemerkt?

2) Indien de eerste vraag ontkennend wordt beantwoord:

Staat artikel 29 van het Verdrag van Montreal in de weg aan een vordering tot vergoeding van de schade die is veroorzaakt door de eerste hulp, wanneer deze vordering wordt ingesteld binnen de op grond van het nationale recht geldende verjaringstermijn, maar de vervaltermijn van artikel 35 van dit verdrag reeds is verstreken?”

16. Het verzoek om een prejudiciële beslissing van 5 augustus 2021 is bij de griffie van het Hof ingekomen op 19 augustus 2021. Schriftelijke opmerkingen zijn ingediend door DB, Austrian Airlines, de Duitse regering en de Europese Commissie. In de onderhavige zaak heeft geen terechtzitting plaatsgevonden.

IV. Analyse

17. In het Verdrag van Montreal is een aantal uniforme regels voor het internationale luchtvervoer vastgesteld. Aangezien dat verdrag onder andere door de Europese Unie is gesloten¹⁰, vormt het sinds de datum van inwerkingtreding ervan voor de Unie op 28 juni 2004 een integrerend bestanddeel van de rechtsorde van de Unie. Bijgevolg is het Hof sindsdien bevoegd om prejudiciële beslissingen te geven over de uitlegging ervan.¹¹

¹⁰ Zie voetnoot 2.

¹¹ Zie met name arrest van 19 december 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, punt 30 en aldaar aangehaalde rechtspraak; hierna: „arrest Niki Luftfahrt”).

18. Zoals de verwijzende rechter opmerkt, valt de vlucht die in het hoofdgeding aan de orde is, binnen de algemene werkingssfeer van het Verdrag van Montreal. DB heeft immers een vervoersovereenkomst gesloten met Austrian Airlines die betrekking had op „internationaal vervoer” in de zin van artikel 1 van dat verdrag, aangezien de plaats van vertrek en de plaats van bestemming van deze vlucht zich situeren op het grondgebied van twee staten die partij zijn bij het verdrag, te weten de Staat Israël en de Republiek Oostenrijk.¹²

19. Hoofdstuk III van dit verdrag bevat verschillende bepalingen inzake de aansprakelijkheid van luchtvervoerders. Artikel 17, lid 1, heeft met name betrekking op hun aansprakelijkheid in geval van dood of „lichamelijk letsel” van passagiers, zoals DB, aan boord van een luchtvaartuig¹³ tijdens een internationale vlucht.

20. Voor vorderingen tot schadevergoeding op grond van deze bepaling geldt de in artikel 35, lid 1, van dat verdrag bedoelde verjaringstermijn van twee jaar om in rechte op te treden, die ingaat op de dag van de aankomst van de betrokken vlucht op haar bestemming.¹⁴ In casu wordt niet betwist dat DB Austrian Airlines voor de rechter heeft gedaagd bijna drie jaar na de landing in Wenen van de vlucht tijdens welke hij de letsels had opgelopen.¹⁵ Voor DB zou dus op grond van de bepalingen van het verdrag geen rechtsmiddel meer openstaan, ongeacht de vraag of zijn vordering gegrond is, aangezien deze simpelweg verjaard is.

21. Zoals ik in de inleiding van deze conclusie heb aangegeven, is de centrale vraag echter of het Verdrag van Montreal DB ook belet om op grond van zijn nationale recht tegen Austrian Airlines een civielrechtelijke aansprakelijkheidsvordering in te stellen.

22. De verwijzende rechter preciseert in dit verband dat naar Oostenrijks recht in het algemeen een driejarige verjaringstermijn voor civielrechtelijke aansprakelijkheidsvorderingen geldt.¹⁶ Krachtens dat recht zou de vordering van DB niet zijn verjaard en zou zij ten gronde kunnen worden behandeld. De grond van de zaak zou dan worden beoordeeld in het licht van de daarin opgenomen aansprakelijkheidsvoorwaarden. Naar nationaal recht is het dus mogelijk dat verzoeker over een rechtsmiddel tegen verweerster beschikt.

23. Gelet op deze omstandigheden en om zo veel mogelijk richtsnoeren aan te reiken, zal ik mijn analyse beginnen met de tweede vraag van de verwijzende rechter, die in wezen betrekking heeft op de draagwijdte van de zogenoemde „exclusieve” en „uitsluitende” werking van het Verdrag van Montreal (A). Mijns inziens moet deze kwestie van meet af aan worden verduidelijkt om de lezer de relevantie te helpen begrijpen van de eerste vraag, die in wezen betrekking heeft op de vraag of van de letsels van DB moet worden aangenomen dat zij werden veroorzaakt door een „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, van dat verdrag. Deze eerste vraag zal dan ook later worden besproken (B).

¹² Zie punt 9 hierboven. Aangezien Austrian Airlines kennelijk een „luchtvervoerder van de Gemeenschap” is in de zin van artikel 2, lid 1, onder b), van verordening nr. 2027/97, is deze verordening ook van toepassing. Wanneer het echter gaat om de aansprakelijkheid van een dergelijke vervoerder voor door passagiers opgelopen letsels, verwijst artikel 3, lid 1, van deze verordening eenvoudigweg naar de bepalingen van het Verdrag van Montreal.

¹³ Of „tijdens enige handeling verband houdende met het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig”. In deze conclusie zal ik mij echter richten op letsels die aan boord van het luchtvaartuig zijn opgelopen.

¹⁴ Of, subsidiair, van de dag waarop het luchtvaartuig had moeten aankomen, of van de onderbreking van het vervoer.

¹⁵ Vergelijk de punten 9 en 11 hierboven.

¹⁶ Zie § 1489 van het Oostenrijks algemeen burgerlijk wetboek.

A. Draagwijdte van de uitsluitende werking van het Verdrag van Montreal (tweede vraag)

24. Zoals volgt uit het vorige deel, biedt het Verdrag van Montreal passagiers die een letsel hebben opgelopen tijdens een internationale vlucht, in bepaalde omstandigheden een vorderingsgrond, dat wil zeggen een rechtsgrondslag voor de aansprakelijkheid van de vervoerder. Artikel 17, lid 1¹⁷, van dat verdrag verwijst meer bepaald naar een situatie waarin een passagier overlijdt of een „lichamelijk letsel” oploopt als gevolg van een „ongeval”¹⁸ aan boord van het luchtvaartuig. In dergelijke omstandigheden kan op grond van deze bepaling een vordering worden ingesteld tegen de luchtvervoerder die verantwoordelijk is voor de betrokken vlucht. Het welslagen daarvan hangt af van de voorwaarden van dat verdrag, waaronder de in artikel 35, lid 1, neergelegde verjaringstermijn.

25. Bovendien kunnen de letsels die passagiers op internationale vluchten oplopen, aanleiding geven tot vorderingen op grond van het nationale recht. Verschillende schadelijke gebeurtenissen die zich aan boord van een luchtvaartuig voordoen, kunnen immers in theorie worden aangemerkt als een inbreuk op de vervoersovereenkomst, een onrechtmatige daad op grond van de algemene regels inzake wettelijke aansprakelijkheid enz. Aan elk daarvan is uiteraard een reeks specifieke voorwaarden verbonden, waaronder een verjaringstermijn om de vordering in te stellen.

26. Deze verschillende rechtsgronden hebben soms betrekking op onderscheiden aangelegenheden. Indien een passagier op voorhand een maaltijd bestelt die tijdens de vlucht moet worden opgediend en de luchtvervoerder deze niet verstrekt, is dat normaal gezien een inbreuk op de overeenkomst waarvoor op grond van het nationale recht een rechtsvordering kan worden ingesteld. In dat geval is er echter geen sprake van „lichamelijk letsel” of een „ongeval” en dus ook niet van een vordering op grond van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal. In bepaalde omstandigheden kunnen rechtsgronden echter „samenlopen”. Eén schadelijk gebeurtenis, zoals die waarbij door de onoplettendheid van een lid van het cabinepersoneel een gloeiend hete drank op een passagier terecht komt die daardoor lichamelijk letsel oploopt, kan bijvoorbeeld tegelijkertijd worden beschouwd als i) een nalatigheid in de zin van het nationale recht inzake onrechtmatige daad, ii) een schending van de uit de vervoersovereenkomst voortvloeiende verplichting om de veiligheid te waarborgen en iii) een „ongeval” in de zin van die bepaling.¹⁹ In een dergelijk geval zou de verzoeker theoretisch de rechtsgrondslag kunnen kiezen om een vordering tegen de vervoerder in te stellen en zou zijn ervaren raadsman uiteraard opteren voor de rechtsgrond waar de verzoeker het meeste voordeel bij heeft. Die keuze zou voor de hand liggen wanneer bijvoorbeeld een van de gronden is verjaard, maar de andere nog niet.

27. De opstellers van het Verdrag van Montreal zijn ingegaan op de kwestie van de verschillende en soms concurrerende aansprakelijkheidsregelingen die van toepassing kunnen zijn op luchtvervoerders met betrekking tot door passagiers opgelopen letsels. Om daaraan tegemoet te komen beoogden zij een zekere „exclusieve” werking te verlenen aan de erin opgenomen regeling, en met name aan artikel 17, lid 1. Daartoe is in het verdrag een specifieke bepaling opgenomen, namelijk artikel 29, dat in de desbetreffende delen preciseert dat „[b]ij het vervoer van passagiers, [...] elke vordering tot schadevergoeding, op welke grond dan ook, hetzij uit

¹⁷ In de rest van deze conclusie laat ik de artikelen 18 en 19 van het Verdrag van Montreal buiten beschouwing, aangezien zij in de onderhavige zaak niet relevant zijn.

¹⁸ Zie voor de definitie(s) van dit begrip punt 58 hieronder.

¹⁹ Zie over deze laatste kwestie punt 58 hieronder.

hoofde van dit verdrag hetzij op grond van een overeenkomst, een onrechtmatige daad of anderszins, slechts [kan] worden ingesteld onder de voorwaarden en binnen de aansprakelijkheidsgrenzen bedoeld in dit verdrag”.

28. Hiermee werd echter – op zijn zachtst gezegd – geen volledige duidelijkheid verschaft. Over voornoemde bepaling is er, net als over artikel 24 van het Verdrag van Warschau dat eraan voorafging²⁰, namelijk hevige controverse ontstaan, zoals de verwijzende rechter in de onderhavige zaak heeft benadrukt.

29. Over een eerste twistpunt op het gebied van uitlegging, dat slaat op de methode van exclusiviteit, kan ik kort zijn. Enerzijds kan artikel 29 aldus worden gelezen dat wanneer het Verdrag van Montreal exclusief van toepassing is, een vordering slechts op grond van dit verdrag kan worden ingesteld, waardoor de rechtsgronden van nationaal recht geheel worden uitgesloten. Anderzijds kan het ook aldus worden begrepen dat een verzoeker in een dergelijke situatie een vordering op grond van het nationale recht kan instellen, maar dat wanneer hij dat doet, de in het verdrag gestelde voorwaarden en aansprakelijkheidsgrenzen nog steeds in acht moeten worden genomen. Hoewel de tweede uitlegging mijns inziens de meest voor de hand liggende lezing van deze bepaling is²¹, lijkt de eerste uitlegging de meest gevolgde te zijn.²² Dit twistpunt heeft evenwel weinig tot geen praktische gevolgen. Deze twee methoden verlenen het verdrag immers dezelfde dwingende werking: wanneer het verdrag exclusief van toepassing is, kan de vervoerder slechts aansprakelijk worden gesteld wanneer en voor zover dit instrument daarin voorziet, en kan een verzoeker dit verdrag niet omzeilen door zich op het nationale recht te beroepen.

30. Veel belangrijker is de controverse over de *draagwijdte* van de exclusiviteit van het Verdrag van Montreal, dat wil zeggen welke aansprakelijkheidsvorderingen tegen luchtvervoerders binnen de exclusieve werkingssfeer van dat verdrag vallen. Dit moet diepgaander worden onderzocht.

31. Zoals de verwijzende rechter opmerkt, bestaan er hierover twee tegengestelde opvattingen. Volgens een eerste opvatting, die ik als de „ruime” opvatting zal omschrijven, regelt het Verdrag van Montreal exclusief alle mogelijke vorderingen tegen luchtvervoerders, op welke grond dan ook, voor *elk* letsel dat een passagier heeft opgelopen tijdens een internationale vlucht die binnen de algemene werkingssfeer van dit verdrag²³ valt, ongeacht de oorzaak ervan. Volgens deze opvatting kan de vervoerder slechts aansprakelijk worden gesteld in de in artikel 17, lid 1, bedoelde omstandigheden, dat wil zeggen in geval van dood of „lichamelijk letsel” van een passagier veroorzaakt door een „ongeval”. In andere omstandigheden – bijvoorbeeld wanneer een passagier financiële schade heeft geleden of wanneer de oorzaak van het letsel geen „ongeval” was

²⁰ Ondanks enkele verschillen in de bewoordingen zijn deze twee bepalingen in het algemeen gelijk. De rechterlijke beslissingen en de rechtsleer met betrekking tot artikel 24 van het Verdrag van Warschau zijn derhalve relevant voor de uitlegging van artikel 29 van het Verdrag van Montreal. Hetzelfde geldt voor artikel 17 van het eerste verdrag en artikel 17, lid 1, van het tweede verdrag (zie de conclusie van advocaat-generaal Saugmandsgaard Øe in de zaak Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:788, punten 26, 27 en 43). Derhalve zal ik zonder onderscheid naar uitspraken betreffende het ene of het andere verdrag verwijzen.

²¹ Zie in dezelfde zin Chapman, M., Prager, S., Harding, J., *Saggerson on Travel Law and Litigation*, 5e druk, Wildy, Simmonds & Hill Publishing, Londen, 2013, blz. 513, § 10.103, en Giumulla, E., „Article 29 – Principles for claims”, in *Montreal Convention*, Kluwer, Nederland, 2006, blz. 5-7, § 10-13.

²² Zie met name arrest van 12 januari 1999 van de Supreme Court of the United States (hoogste rechterlijke instantie, Verenigde Staten van Amerika) in de zaak *El Al Israel Airlines Ltd. v. Tsui Yuan Tseng*, 525 US 155 (hierna: „arrest Tseng”). Zie ook het standpunt van Tompkins, G. N., met name in Hobe, S., Ruckteschell (von), N., Heffernan, D. (red.), *Cologne compendium on air law in Europe*, Carl Heymanns Verlag KG, 2013, blz. 1004-1005, § 143-148.

²³ Zie dienaangaande punt 18 hierboven.

– is er op grond van deze bepaling geen rechtsmiddel voorhanden en is elke verhaalmogelijkheid op grond van het nationale recht bovendien eveneens uitgesloten op grond van artikel 29 van het verdrag.

32. Volgens een tweede opvatting, die ik als de „enge” opvatting zal omschrijven, regelt het Verdrag van Montreal niet alle vorderingen tegen vervoerders die kunnen voortvloeien uit internationaal luchtvervoer, maar *uitsluitend* die welke betrekking hebben op de dood of „lichamelijk letsel” van een passagier veroorzaakt door een „ongeval” als bedoeld in artikel 17, lid 1. Wanneer een vordering, op welke grond dan ook, objectief aan deze definitie beantwoordt, staat artikel 29 van dit verdrag eraan in de weg dat de verzoeker zich beroept op gunstiger voorwaarden en aansprakelijkheidsgrenzen waarin het nationale recht voorziet. Andere soorten schade die passagiers aan boord van een luchtvaartuig lijden, vallen daarentegen buiten de werkingssfeer van het verdrag; er staat dan op grond van dit instrument weliswaar geen verhaal open, maar een verzoeker is vrij om op basis van het nationale recht een vordering tegen de vervoerder in te stellen.

33. De vraag of de eerste, dan wel de tweede opvatting juist is, heeft in de onderhavige zaak rechtstreekse gevolgen voor de relevantie van de eerste vraag van de verwijzende rechter met het oog op de beslechting van het hoofdgeding.

34. Indien de ruime opvatting over de exclusiviteit van het Verdrag van Montreal wordt aanvaard, is het voor de beslissing of de vordering van DB op het Oostenrijkse recht kan worden gebaseerd immers niet van belang of zijn letsels werden veroorzaakt door een „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, dan wel door iets anders. Volgens die opvatting wordt deze vordering geacht uitsluitend onder dit verdrag te vallen – en door deze laatste te worden uitgesloten wegens verjaring – om de enkele reden dat zij betrekking heeft op een letsel dat een passagier heeft opgelopen tijdens een internationale vlucht die binnen de algemene werkingssfeer van dat verdrag valt, ongeacht de werkelijke oorzaak van dat letsel.²⁴

35. Indien daarentegen de enge opvatting wordt gevolgd, is de kwestie van de oorzaak van het letsel van DB bepalend voor het lot van zijn vordering. Op grond van die opvatting wordt van die vordering aangenomen dat zij alleen door het Verdrag van Montreal wordt geregeld en erdoor wordt uitgesloten indien zijn letsels verband houden met een „ongeval”. Als dit niet het geval is, kan hij zich op het nationale recht beroepen.

36. Vanuit logisch oogpunt had de tweede vraag betreffende de draagwijdte van de exclusiviteit van het Verdrag van Montreal dus eerst kunnen worden gesteld. De volgorde waarin de verwijzende rechter zijn vragen heeft gesteld, is evenwel volkomen logisch uit pragmatisch oogpunt. Deze complexe en gevoelige kwestie (1) hoeft in casu immers niet volledig te worden beantwoord, aangezien, zoals ik zal uiteenzetten, de vordering van DB hoe dan ook uitgesloten is (2).

²⁴ Volgens de ruime opvatting: indien DB zijn vordering had ingesteld binnen de in artikel 35, lid 1, van het Verdrag van Montreal vastgestelde tweejarige verjaringstermijn, dan zou de vraag of zijn verwondingen door een „ongeval” veroorzaakt werden, behandeld zijn geweest, maar alleen om te bepalen of er überhaupt een rechtsmiddel beschikbaar was.

1. Complexiteit en gevoeligheid van de kwestie

37. De draagwijdte van de exclusiviteit van het Verdrag van Montreal kan een uitgemaakte zaak lijken. Want hoewel het Hof daarover nooit een standpunt heeft ingenomen²⁵, hebben de nationale rechters van andere verdragsluitende staten dat wel gedaan. De ruime opvatting kreeg de steun van gezaghebbende instanties zoals de Supreme Court of the United Kingdom (hoogste rechterlijke instantie van het Verenigd Koninkrijk) in het arrest Sidhu²⁶ en de Supreme Court of the United States in het arrest Tseng, en zij werden daarin spoedig gevolgd door talrijke andere hoogste en gezaghebbende rechterlijke instanties overal ter wereld.²⁷ Hoewel de arresten Sidhu en Tseng betrekking hadden op het Verdrag van Warschau, is de oplossing reeds naar analogie toegepast²⁸ met betrekking tot het Verdrag van Montreal. Bovendien hebben tal van rechtsgeleerden deze opvatting onderschreven.²⁹ Begrijpelijkerwijs wijst ook Austrian Airlines het Hof erop dat dit de juiste en vaste opvatting dienaangaande is.

38. Ik heb er in mijn conclusie in de zaak Austrian Airlines (Ontheffing van aansprakelijkheid van luchtvervoerders)³⁰ reeds op gewezen dat aangezien het Hof slechts één van de vele rechterlijke instanties ter wereld is die bevoegd zijn om het Verdrag van Montreal uit te leggen en aangezien de eenvormige toepassing van dat verdrag in alle verdragsluitende staten een nastrevenswaardig doel is, het Hof naar behoren rekening zou moeten houden met de uitspraken van de rechters van deze staten die partij zijn bij dit verdrag en het belang daarvan correct zou moeten inschatten.

39. Het Hof mag dergelijke nationale precedents uiteraard niet zonder meer volgen.³¹ Het is steeds geboden de motivering die ten grondslag ligt aan de in andere verdragsluitende staten aanvaarde oplossingen, en de daaruit voortvloeiende praktische gevolgen, behoedzaam te onderzoeken.

40. In dit verband heeft de door de arresten Sidhu en Tseng ingezette trend zich niet zonder slag of stoot ontwikkeld. Met de uitspraak in de zaak Tseng werd volgens sommigen een groot aantal andersluidende beslissingen van lagere rechters in de Verenigde Staten terzijde geschoven.³² Zoals DB aangeeft, uit een deel van de rechtsgeleerden bovendien nog steeds kritiek op die

²⁵ Zie niettemin de in de punt 50 hieronder besproken arresten. Deze vraag is ook opgeworpen in de zaak die heeft geleid tot het arrest van 20 oktober 2022, Laudamotion (C-111/21, EU:C:2022:808). Het Hof heeft evenwel geoordeeld dat het in die zaak niet hoefde te antwoorden (zie punt 34 van dat arrest).

²⁶ House of Lords (Scotland), 12 december 1996, Abnett v. British Airways Plc, [1997] A.C. 430 (hierna: „arrest Sidhu”).

²⁷ De opvatting in de arresten Sidhu en/of Tseng is met name gevolgd door de Court of Appeal of New Zealand in zijn arrest Emery Air Freight Corp v. Nerine Nurseries Ltd ([1997] 3 NZLR 723); de Federal Court of Australia in zijn arrest van 9 september 1998, South Pacific Air Motive Pty Ltd v. Magnus (157 ALR 443 (1998)), en de Supreme Court of Canada in zijn arrest van 28 oktober 2014, Thibodeau v. Air Canada ([2014] 3 S.C.R. 340). Ook het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland) heeft zich met zijn arrest van 15 maart 2011 (Az X ZR 99/10) bij de ruime opvatting aangesloten.

²⁸ Zie met name Supreme Court of the United Kingdom, 5 maart 2014, Hook v. British Airways Plc, [2014] WL 795206.

²⁹ Zie met name de in voetnoot 55 genoemde rechtsleer.

³⁰ Conclusie in de zaak C-589/20; hierna: „mijn conclusie in de zaak Austrian Airlines (Ontheffing van aansprakelijkheid van luchtvervoerders)”, EU:C:2022:47, punt 29. Zie naar analogie arrest van 6 oktober 2020, Commissie/Hongarije (Hoger onderwijs) (C-66/18, EU:C:2020:792, punt 92). Bijgevolg zal ik in deze conclusie verwijzen naar de relevante beslissingen van nationale rechterlijke instanties.

³¹ Het Hof heeft reeds duidelijk gemaakt dat het niet voornemens is dit te doen. Zie met name de verschillende definities van het begrip „ongeval” die in punt 58 hieronder worden herhaald.

³² Zie onder meer United States Court of Appeals, Third Circuit, 19 juli 1984, Stanley Abramson v. Japan Airlines Co., Ltd, 739 F.2d 130; US District Court, S.D. New York, 24 september 1991, Walker v. Eastern Air Lines, Inc., 775 F.Supp. 111 (waarin werd gesteld dat de enge opvatting over exclusiviteit vóór het arrest Tseng overeenstemde met „de overweldigende consensus van de rechtbanken die deze kwestie hebben behandeld”), en United States Court of Appeals, Eleventh Circuit, 25 augustus 1997, Krys v. Lufthansa German Airlines, 119 F.3d 1515.

uitspraken.³³ DB, de Duitse regering en de Commissie wijzen er immers – expliciet of impliciet – op dat wanneer het Hof in de onderhavige zaak op de kwestie zou ingaan, het van deze nationale precedentes zou moeten afwijken en zich eerder bij de enge opvatting zou moeten aansluiten.

41. Deze controverse vloeit ongetwijfeld *in de eerste plaats* voort uit het feit dat de draagwijdte van de exclusiviteit van het Verdrag van Montreal theoretisch gezien een ingewikkelde kwestie is. De toepasselijke uitleggingsregels, zoals gecodificeerd in het Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht van 23 mei 1969³⁴, leiden niet tot een eenduidig antwoord. Enerzijds berust de ruime opvatting, zoals die is bevestigd in de arresten Sidhu en Tseng, op een solide uitlegging te goeder trouw van de bewoordingen van het Verdrag van Montreal in hun context en in het licht van het voorwerp en het doel ervan. Ook de voorbereidende werkzaamheden van het verdrag zijn door deze twee hoogste rechterlijke instanties gebruikt om deze uitlegging te bevestigen. Anderzijds kunnen diezelfde elementen mijns inziens redelijkerwijs de tegenovergestelde opvatting ondersteunen.

42. Voorstanders van de ruime opvatting benadrukken dat de *bewoordingen* van het Verdrag van Montreal en meer bepaald artikel 29 ervan niet beperkt zijn tot letsels veroorzaakt door „ongevallen”, maar meer in het algemeen betrekking hebben op vorderingen tot schadevergoeding die voortvloeien uit het „vervoer van personen”, een uitdrukking waaruit moet worden afgeleid dat het om alle vorderingen wegens letsels van passagiers gaat.³⁵ Daarentegen beklemtonen voorstanders van de enge opvatting, zoals DB voor het Hof doet, dat de bewoordingen van artikel 29 niets bevatten dat uitdrukkelijk vorderingen op grond van het nationale recht uitsluit ten nadele van de passagiers, zelfs wanneer er geen sprake is van een „ongeval”. Een dergelijke drastische gevolgtrekking mag alleen voortvloeien uit duidelijke en ondubbelzinnige taal³⁶, en niet uit hetgeen impliciet in de bewoordingen verscholen ligt.

43. Het voorwerp en het doel van het Verdrag van Montreal zijn al even dubbelzinnig. Vast staat dat uit de titel en de preambule³⁷ ervan blijkt dat dit instrument slechts beoogde „enige bepalingen” inzake het internationale luchtvervoer te harmoniseren. Het verdrag heeft met andere woorden betrekking op een aantal kwesties die verband houden met luchtvervoer, niet op allemaal. Over de vraag wat dat doel precies is wanneer het gaat om de aansprakelijkheid van luchtvervoerders, bestaat echter grote onenigheid.

44. Voorstanders van de ruime opvatting stellen dat de aansprakelijkheid van luchtvervoerders *in het algemeen* een kwestie is die het Verdrag van Montreal beoogde te regelen. Volgens hen vormen de bepalingen van hoofdstuk III ervan een alomvattende regeling voor vorderingen die voortvloeien uit internationaal luchtvervoer. Het voornaamste doel van het verdrag bestaat erin het recht op dit gebied eenvormig te maken. Deze bepalingen stellen de omstandigheden vast –

³³ Zie met name Giumulla, E., op. cit., blz. 5, § 9, blz. 8, § 15 en aangehaalde rechtsleer; McDonald, M., „The Montreal Convention and the Preemption of Air Passenger Harm Claims”, *The Irish Jurist*, deel XLIV, 2010, blz. 203-238, en Bernard, N., „Taking Air Passenger Rights Seriously: the Case Against the Exclusivity of the Montreal Convention”, *International Community Law Review*, deel 23, nr. 4, 2021, blz. 313-343.

³⁴ *United Nations Treaty Series*, deel 1155, blz. 331 (hierna: „Verdrag van Wenen”). Zie artikel 31 en artikel 32 van dit verdrag.

³⁵ Dat argument wordt kracht bijgezet door de wijze waarop die bepaling zich in de loop der tijd heeft ontwikkeld. De oorspronkelijke versie van het (toenmalige) artikel 24 van het Verdrag van Warschau bepaalde in wezen dat „in de gevallen, bedoeld in artikel 17 [...]”, vorderingen tot schadevergoeding alleen konden worden ingesteld onder de voorwaarden van dat verdrag. De bewoordingen van artikel 24 zijn later echter gewijzigd bij Protocol nr. 4 van Montreal tot wijziging van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer. De verwijzing naar „in de gevallen, bedoeld in artikel 17” is daarin vervangen door de – waarschijnlijk meer inclusieve – uitdrukking „[b]ij het vervoer van reizigers [...]”.

³⁶ De opstellers van het verdrag hadden bijvoorbeeld kunnen aangeven dat „geen andere rechtsovereenkomst [...] kan worden ingesteld dan die waarin dit verdrag voorziet, met betrekking tot enig verlies of letsels, ongeacht de oorzaak ervan, dat voortvloeit uit internationaal vervoer per luchtvaartuig”. Zie McDonald, M., op. cit., blz. 205 en 227.

³⁷ Zie vijfde overweging van het Verdrag van Montreal.

dat wil zeggen de enige omstandigheden – waarin vervoerders aansprakelijk zouden moeten zijn voor door passagiers opgelopen letsels. Het verdrag, en met name artikel 29 ervan, biedt zekerheid aan de luchtvervoerders, door de soorten vorderingen te beperken die tegen hen kunnen worden ingesteld. Dit artikel zorgt ervoor dat zij de op hen rustende vergoedingsplicht vooraf kunnen bepalen en berekenen, hetgeen met name voor verzekeringsdoeleinden van wezenlijk belang is. Deze doelstelling van eenvormigheid en zekerheid zou in het gedrang komen indien de passagiers andere vorderingen tegen hen zouden kunnen instellen.³⁸

45. Net als DB en de Duitse regering vinden de voorstanders van de enge opvatting dat het Verdrag van Montreal eigenlijk bedoeld was om de aansprakelijkheid van de vervoerders alleen in bepaalde situaties eenvormig te maken, met name bij vliegtuiggerelateerde ongevallen. De verlamme aansprakelijkheid die vervoerders bij vliegtuigcrashes riskeren, was immers een van de redenen waarom in 1929 het Verdrag van Warschau werd gesloten.³⁹ Het lag niet in de bedoeling van dat verdrag om vervoerders in andere omstandigheden van hun aansprakelijkheid te vrijwaren. Aldus opgevat, heeft artikel 29 van het Verdrag van Montreal uitsluitend tot doel te voorkomen dat verzoekers die een vordering instellen die objectief verband houdt met een „ongeval”, de daarin vermelde voorwaarden en aansprakelijkheidsgrenzen omzeilen door zich op het nationale recht te beroepen. Deze doelstelling zou moeten volstaan voor een eenvormige toepassing van het verdrag.⁴⁰

46. Voorstanders van de enge opvatting wijzen er ook op dat het Verdrag van Warschau en het Verdrag van Montreal een andere doelstelling hebben. Zoals DB en de Commissie opmerken, was het eerste vastgesteld om de groei van de zich ontluikende luchtvaartsector te bespoedigen en was de tweede bedoeld om consumentenbescherming in het internationale luchtvervoer te bevorderen.⁴¹ Wat de juiste benadering van het Verdrag van Warschau ook moge zijn, de ruime opvatting over exclusiviteit kan, althans om die reden, niet naar het Verdrag van Montreal worden getransplanteerd.⁴² Voorstanders van de ruime opvatting antwoorden dat het Verdrag van Montreal niet uitsluitend bedoeld was om de consument te beschermen, maar ook „een billijk evenwicht” tot stand moest brengen tussen de belangen van passagiers en die van vervoerders.⁴³ Dit evenwicht is inherent aan de aansprakelijkheidsregeling van het verdrag. Passagiers beschikken maar over een beperkt aantal rechtsmiddelen tegen vervoerders, maar wanneer zij deze kunnen inzetten, leveren zij gemakkelijk en snel resultaat op, voornamelijk wegens de daarin voorziene strikte aansprakelijkheidsregeling.⁴⁴

47. De voorbereidende werkzaamheden voor de twee verdragen kunnen de controversie niet afzwakken, aangezien er geen eenduidige bedoeling van de opstellers ervan met betrekking tot exclusiviteit uit blijkt. Uit de voorbereidende werkzaamheden van het Verdrag van Warschau valt namelijk de uiteindelijke bedoeling van de afgevaardigden van de verdragsluitende staten ter zake

³⁸ Zie met name de arresten Sidhu en Tseng.

³⁹ Zie met name Bernard, N., op. cit., blz. 313-343.

⁴⁰ Zie met name United States Court of Appeals, Third Circuit, 19 juli 1984, Stanley Abramson v. Japan Airlines Co., Ltd, 739 F.2d 130 en aldaar aangehaalde rechtspraak. Zie ook Giemulla, E., op. cit., blz. 5, § 9, blz. 8, § 15, en de diverse verwijzingen naar de rechtsleer.

⁴¹ Zie derde overweging van het Verdrag van Montreal.

⁴² Zie met name McDonald, M., op. cit., en Bernard, N., op. cit.

⁴³ Zie vijfde overweging van het Verdrag van Montreal.

⁴⁴ Zie met name de arresten Sidhu en Tseng.

niet duidelijk af te leiden.⁴⁵ In die van het Verdrag van Montreal worden evenmin nuttige elementen aangereikt. De enige rechtstreekse en inhoudelijke verklaring in dat verband werd door de voorzitter gegeven en is voor interpretatie vatbaar.⁴⁶

48. In de tweede plaats vloeit de controverse over de draagwijdte van de exclusiviteit van het verdrag van Montreal voort uit de grote en vaak nefaste praktische gevolgen die de ruime opvatting met zich meebrengt. In de zaak Sidhu werd de passagiers die drie weken werden vastgehouden door Iraakse strijdkrachten nadat hun vliegtuig in augustus 1990 – tijdens de eerste uren van de inval van de Iraakse strijdkrachten in Koeweit – op de internationale luchthaven van Koeweit was geland, een rechtsmiddel ontnomen. In het arrest Tseng was dat het geval voor een passagier die een mogelijk onrechtmatige veiligheidsfouillering door het personeel van de luchtvervoerder moest ondergaan op de luchthaven John F. Kennedy International te New York voordat zij aan boord ging van een vliegtuig naar Tel Aviv. Ook passagiers met een beperking voor wie de luchtvaartmaatschappij – rechtstreeks in strijd met de vereisten van het Unierecht⁴⁷ – niet naar behoren in aanpassingen had voorzien, of die naar verluidt werden gediscrimineerd door de vervoerder om verboden redenen zoals hun ras, werd in andere beslissingen de mogelijkheid ontnomen een voorziening in rechte in te stellen.⁴⁸ Tegenover duidelijke inbreuken op de vervoersovereenkomst, zoals het niet verstrekken door luchtvaartmaatschappijen van vooraf bestelde maaltijden, zoals in punt 26 van deze conclusie wordt vermeld, stond geen vergoeding.⁴⁹ In al deze zaken werd van de vorderingen tegen de verantwoordelijke vervoerders immers aangenomen dat zij uitsluitend werden beheerst door het Verdrag van Warschau of dat van Montreal, aangezien zij voortvloeiden uit internationaal luchtvervoer. Omdat er echter geen sprake was van „lichamelijk letsel” of „ongeval”, kon op grond van het desbetreffende verdrag geen bescherming in rechte worden verkregen. En toch mochten verzoekers geen vordering op grond van het nationale recht instellen.

49. Voorstanders van de enge opvatting wijzen op deze onbillijke gevolgen. Een ruime opvatting komt er in veel gevallen op neer dat passagiers de toegang tot de rechter wordt ontzegd. Buiten de paar gevallen die in het Verdrag van Montreal zelf worden genoemd, zijn vervoerders dan gevrijwaard van elke vorm van aansprakelijkheid, ongeacht de bron en het doel, zelfs van aansprakelijkheid die anders zou voortvloeien uit het niet-eerbiedigen van wettelijke verplichtingen en/of grondrechten van passagiers. Deze verplichtingen en rechten kunnen hun immers niet onderhands worden tegengeworpen.⁵⁰ De voorstanders van de ruime opvatting stellen dat deze gevolgen nu eenmaal het voortvloeiende zijn van de eenvormigheid en zekerheid die dit verdrag beoogde te bereiken. Zij geven weliswaar toe dat dit passagiers niet altijd een

⁴⁵ Dit werd door Lord Hope in het arrest Sidhu eerlijk toegegeven: „Er zijn verschillende passages in [de notulen van de Second International Conference on Private Aeronautical Law, 4-12 oktober 1929 te Warschau] waarin de afgevaardigden zich uitspreken over het doel van het verdrag. [...] Maar dit zijn slechts summier opmerkingen die naar voren zijn gekomen gedurende verscheidene dagen van grondige bespreking, waaraan vele afgevaardigden hebben bijgedragen. Ik vind hierin geen standpunten over dit punt die voldoende duidelijk en consistent zijn [...]”

⁴⁶ „Artikel [29] had tot doel ervoor te zorgen dat, in omstandigheden waarin het verdrag van toepassing was, het niet mogelijk was de bepalingen ervan te omzeilen door een vordering tot schadevergoeding in te stellen [...] op grond van een overeenkomst, onrechtmatige daad of anderszins. Zodra het verdrag van toepassing is, zijn de voorwaarden en de aansprakelijkheidsgrenzen ervan van toepassing” (zie *International Conference on Air Law*, notulen van de zeventiende vergadering, blz. 3, § 10). Helaas heeft de voorzitter de „omstandigheden” niet uiteengezet „waarin het verdrag van toepassing is”.

⁴⁷ Zie Supreme Court of the United Kingdom, 5 maart 2014, *Stott v. Thomas Cook Tour Operators Limited*, [2014] UKSC 15, betreffende verordening (EG) nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen (PB 2006, L 204, blz. 1).

⁴⁸ Zie met name United States Court of Appeals, Second Circuit, 22 maart 2002, *King v. American Airlines, Inc.*, 284 F.3d 352.

⁴⁹ Zie met name United States District Court, D. Maryland, 31 januari 2007, *Knowlton v. American Airlines, Inc.*, 31 Avi 18.486. Zie voor andere voorbeelden van passagiers aan wie elk rechtsmiddel werd ontnomen, *McDonald, M.*, op. cit., blz. 220-223.

⁵⁰ Zie met name *Giumulla, E.*, op. cit., blz. 5, § 9, en *McDonald, M.*, op. cit.

billijke oplossing biedt, zeker niet wanneer er sprake is van discriminatie, maar wijzen erop – niet geheel onterecht – dat het niet aan de rechter staat om een internationaal verdrag te herschrijven uit billijkheidsoverwegingen.⁵¹

50. Al met al is de draagwijdte van de exclusiviteit van het Verdrag van Montreal zeker geen kwestie waar het Hof licht overheen kan lopen. Zoals de Commissie betoogt, heeft het Hof in zijn arresten in de zaken IATA en ELFAA⁵² en Nelson e.a.⁵³, het onderwerp weliswaar reeds aangeroerd en zich in zekere zin een voorzichtige opvatting gevormd. Toen het Hof in die arresten echter oordeelde dat er geen sprake was van een conflict tussen het Verdrag van Montreal en verordening (EG) nr. 261/2004⁵⁴, is het amper op de kwestie ingegaan en heeft het voor recht verklaard dat het eerste instrument alleen betrekking heeft op individuele schadevorderingen, terwijl het tweede verplichtingen tot bijstand aan passagiers en een gestandaardiseerde schadevergoeding bevat. De vijandige reacties op deze twee arresten, zoals die in een aanzienlijk deel van de rechtsleer te vinden zijn, benadrukken echter nog maar eens de gevoelige aard van het debat.⁵⁵

2. Het Hof hoeft in de onderhavige zaak geen standpunt in te nemen

51. Te midden van de onduidelijkheid die deze controverser creëert, is er toch een lichtpuntje: zoals ik reeds heb aangegeven, hoeft het Hof in de onderhavige zaak geen volledig standpunt in te nemen over de draagwijdte van de exclusiviteit van het Verdrag van Montreal.

52. Aangezien de enge opvatting in de ruime besloten ligt, over lappen zij elkaar op één punt. Op grond van artikel 29 van het Verdrag van Montreal lijdt het in ieder geval geen twijfel dat dit verdrag exclusief van toepassing is op een vordering tegen luchtvervoerders, op welke grond dan ook, die objectief betrekking heeft op de dood of het lichamelijk letsel dat een passagier heeft opgelopen tijdens een internationale vlucht die binnen de algemene werkingssfeer van dat verdrag valt, wegens een ongeval aan boord van het luchtvaartuig, zoals bedoeld in artikel 17, lid 1, van dat verdrag. In een dergelijk geval wordt algemeen aanvaard dat het de verzoeker niet is toegestaan de in dat instrument vastgestelde voorwaarden en aansprakelijkheidsgrenzen te omzeilen door zich op het nationale recht te beroepen.⁵⁶ De opvattingen lopen alleen uiteen bij vorderingen waarbij geen sprake is van dood, lichamelijk letsel of ongeval: volgens de enge opvatting kan de verzoeker dan een vordering op grond van het nationale recht instellen, terwijl hem volgens de ruime opvatting elke mogelijkheid wordt ontnomen om een rechtsmiddel aan te wenden.⁵⁷

53. Zoals ik in het volgende deel zal toelichten, heeft een vordering als die van DB tegen Austrian Airlines objectief gezien betrekking op een lichamelijk letsel van een passagier dat werd veroorzaakt door een ongeval in de zin van artikel 17, lid 1. Het Hof hoeft dus geen keuze te

⁵¹ Zie met name Supreme Court of the United Kingdom, 5 maart 2014, *Stott v. Thomas Cook Tour Operators Limited*, [2014] WL 795206, § 63-65.

⁵² Arrest van 10 januari 2006 (C-344/04, EU:C:2006:10, punten 33-48).

⁵³ Arrest van 23 oktober 2012 (C-581/10 en C-629/10, EU:C:2012:657, punten 41-60).

⁵⁴ Verordening van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (PB 2004, L 46, blz. 1).

⁵⁵ Zie met name Wegter, J.J., „The ECJ Decision of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004: Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention”, *Air & Space Law*, deel 31, nr. 2, 2006, blz. 133-148; Radošević, S., „CJEU's Decision in *Nelson and Others* in Light of the Exclusivity of the Montreal Convention”, *Air & Space Law*, deel 38, nr. 2, 2013, blz. 95-110, en Tompkins, G. N., „Are the Objectives of the 1999 Montreal Convention in Danger of Failure”, *Air & Space Law*, deel 39, nr. 3 (2014), blz. 203-214.

⁵⁶ Dat wil zeggen in geval van „samenloop” van gronden (zie punt 26).

⁵⁷ Vergelijk punten 31 en 32 hierboven.

maken tussen de enge en de ruime opvatting. Los van de vraag welke van die twee opvattingen de juiste is, wordt die vordering immers *hoe dan ook* uitsluitend beheerst door dat verdrag, en erdoor uitgesloten, omdat de verjaring is ingetreden.⁵⁸

54. Naar mijn mening zou het Hof blijk geven van een lovenswaardige uiting van „judicial restraint” indien het zich hier zou beperken tot deze vanzelfsprekende vaststelling en geen definitief standpunt zou innemen over de ruimere kwestie van de draagwijdte van de exclusiviteit van het Verdrag van Montreal. In de toekomst kan het Hof nog met zaken geconfronteerd worden waarin het door die zure appel heen zal moeten bijten. Er kunnen bijvoorbeeld vorderingen wegens discriminatie van passagiers tegen luchtvervoerders aan het Hof worden voorgelegd. Indien en wanneer een dergelijke zaak zich voordoet, kan deze het best worden beslist door de Grote kamer, na zorgvuldige overweging van alle hierboven uiteengezette aspecten.

B. Van letsels als die van DB moet worden aangenomen dat zij zijn veroorzaakt door een „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal (eerste vraag)

55. In het vorige deel heb ik er reeds op gewezen dat een vordering als die welke DB tegen Austrian Airlines heeft ingesteld, volgens mij uitsluitend door het Verdrag van Montreal wordt beheerst, aangezien zij objectief gezien verband houdt met de in artikel 17, lid 1, van dit verdrag bedoelde situatie. Bijgevolg kan verzoeker de daarin vastgestelde verjaringstermijn van twee jaar niet omzeilen door zich op het nationale recht te beroepen. Hieronder zal ik mijn standpunt dienaangaande toelichten.

56. In het hoofdgeding wordt niet betwist dat de vordering van DB betrekking heeft op „lichamelijk letsel” – te weten ernstige brandwonden – die zijn opgelopen door een passagier – te weten hijzelf – tijdens een internationale vlucht die onder de algemene werkingssfeer van het Verdrag van Montreal valt, zoals in punt 18 van deze conclusie is uiteengezet, en dat de gebeurtenis of gebeurtenissen die tot dit letsel hebben geleid, plaatsvonden aan boord van het luchtvaartuig. Het enige punt waarover discussie bestaat, is of van deze letsels al of niet rechtens mag worden aangenomen dat zij door een „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, zijn veroorzaakt.

57. In dit verband herinner ik eraan dat tijdens de vlucht van DB naar Wenen, een kan onbedoeld van een serveerwagen viel die door het cabinepersoneel tussen de stoelenrij werd gereden. DB kreeg gloeiendhete koffie over zich heen en liep daardoor ernstige brandwonden op.⁵⁹

58. Zoals de verwijzende rechter opmerkt, kan een dergelijk ongelukkig voorval ongetwijfeld als een „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal worden aangemerkt. Dat is het geval ongeacht of de definitie van dit begrip wordt gehanteerd die de United States Supreme Court vele jaren geleden in de zaak *Air France v. Saks*⁶⁰ heeft gegeven – „onverwachte of ongewone, van buiten de passagier komende gebeurtenissen of voorvallen” – dan wel de nieuwe definitie die het Hof in het arrest *Niki Luftfahrt* heeft vastgesteld – „een schadelijke gebeurtenis

⁵⁸ Zoals ik zojuist heb uiteengezet, had het Hof alleen een standpunt hoeven in te nemen over de draagwijdte van de exclusiviteit indien van een letsel zoals dat van DB *niet* kon worden aangenomen dat het een gevolg was van een „ongeval”. Daarom heeft de verwijzende rechter de vraag op pragmatische wijze subsidiair aan de orde gesteld.

⁵⁹ Zie punt 10 hierboven.

⁶⁰ Supreme Court of the United States, 4 maart 1985, 470 U.S. 392 (1985) (hierna: „arrest *Air France v. Saks*”).

die onvoorzien en onopzettelijk is”⁶¹. Wanneer een passagier aan boord van een vliegtuig gaat, verwacht/voorziet hij uiteraard niet dat hij tijdens de vlucht een kan hete koffie over zich zal krijgen.⁶²

59. Deze vaststelling wordt door DB niet betwist.⁶³ In de bewoordingen van de vordering van verzoeker voor de rechter in tweede aanleg en de verwijzende rechter stond echter niet het „ongeval” centraal, maar veeleer wat erna heeft plaatsgevonden. Volgens de stelling waarop DB zich beroept, vloeit zijn vordering tot schadevergoeding immers voort uit een andere oorzaak, namelijk de beweerde⁶⁴ ontoereikende en gebrekkige eerste verzorging van zijn verwondingen door het cabinepersoneel⁶⁵, in strijd met de zorgplicht waartoe luchtvervoerders jegens hun passagiers gehouden zijn. Deze oorzaak *staat los* van het oorspronkelijke „ongeval” en heeft tot een *afzonderlijk* letsel geleid, namelijk de verergering van zijn brandwonden. Enkel voor dat letsel vordert hij schadevergoeding.

60. Volgens DB heeft zijn vordering – zoals deze werd uiteengezet – dan ook uitsluitend betrekking op lichamelijk letsel dat niet is veroorzaakt door de „onbedoelde” val van de kan hete koffie, maar door de daaropvolgende reactie van het cabinepersoneel. Bijgevolg valt deze vordering niet onder artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal en kan zij dus op basis van het Oostenrijkse recht overeenkomstig de daarin gestelde voorwaarden – met name de verjaringstermijn – worden behandeld.

61. Gelet op dit argument vraagt de verwijzende rechter zich met zijn eerste vraag af of de val van de kan gloeiendhete koffie, en de eerste hulp die daarna door het cabinepersoneel voor de brandwonden werd geboden, als afzonderlijke oorzaken van het letsel moeten worden beschouwd, dan wel als onderdeel van één „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal.

62. Naar mijn mening moet die eerste vraag enigszins anders worden geformuleerd. In het hoofdgeding wordt in het licht van het betoog van DB, immers duidelijk de vraag naar een *causaal verband* gesteld. Of verzoekers vordering onder artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal valt en als zodanig alleen door dit instrument wordt beheerst, hangt in wezen af van de vraag of van het eerste ongeval aan boord van het vliegtuig, namelijk de val van de kan, al of niet kan worden aangenomen dat dit het letsel waarvoor hij vergoeding vordert heeft „veroorzaakt” in de zin van deze bepaling, gelet op het feit dat het cabinepersoneel ondertussen eerste hulp heeft

⁶¹ Punt 35.

⁶² Zie naar analogie arrest Niki Luftfahrt (punten 14 en 43).

⁶³ Zie punt 14 hierboven.

⁶⁴ Ik wijs erop dat dit aspect in het huidige stadium van het hoofdgeding nog niet is vastgesteld. Het wordt immers betwist door Austrian Airlines (zie voetnoot 8), en de verwijzende rechter heeft aangegeven dat, indien dit van belang zou zijn voor het lot van de vordering van DB, verdere bewijzen en vaststellingen in dit verband noodzakelijk zijn.

⁶⁵ Zie voor meer informatie voetnoot 8.

geboden. Deze vraag moet als zodanig worden behandeld.⁶⁶ Het zou daarentegen verkeerd zijn om de problematiek enigszins indirect te behandelen in het kader van het begrip „ongeval” en zich de vraag te stellen of deze twee afzonderlijke elementen moeten worden aangemerkt als één gebeurtenis voor de toepassing van dezelfde bepaling.⁶⁷

63. Daarom zal ik hierna uiteenzetten waarom de „onbedoelde” val van de kan, in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal rechtens moet worden geacht het lichamenlijk letsel te hebben „veroorzaakt” waarop de vordering van DB betrekking heeft, los van het feit dat de daarna geboden eerste hulp eveneens tot dat letsel kan hebben bijgedragen (1).⁶⁸ Aangezien Austrian Airlines bovendien het Hof de vraag heeft voorgelegd of deze tweede gebeurtenis op zich hoe dan ook als een „ongeval” in de zin van deze bepaling kan worden aangemerkt, zal ik hier volledigheidshalve kort op ingaan (2).

1. Van de „onbedoelde” val van de kan moet rechtens worden aangenomen dat die het lichamenlijk letsel heeft „veroorzaakt” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal

64. Om te beginnen moet worden benadrukt dat hoewel artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal niet preciseert in welke omstandigheden van een bepaald ongeval kan worden aangenomen dat het de dood of lichamenlijk letsel van een passagier heeft „veroorzaakt”, en dit begrip in het algemeen niet door het verdrag wordt gedefinieerd, het niet moet worden uitgelegd aan de hand van het op de betrokken vervoersovereenkomst toepasselijke nationale recht⁶⁹, zoals DB en Austrian Airlines suggereren. Gelet op de door dit verdrag nagestreefde doelstelling van eenvormigheid⁷⁰ en het feit dat het verdrag geen andere betekenis aan dit begrip verleent⁷¹, moet er eerder een autonome uitlegging aan worden gegeven, gelet op de uitleggingsregels van het

⁶⁶ In die context kan terecht de vraag worden gesteld hoe het Hof zich in het kader van de prejudiciële procedure van artikel 267 VWEU, die beperkt is tot vragen van uitlegging van het Unierecht, zou kunnen buigen over de vraag of van een gegeven ongeval moet worden aangenomen dat het een bepaald letsel heeft „veroorzaakt” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal. Mijns inziens kan het Hof dat doen, maar dan slechts ten dele. Zoals ik in het volgende deel zal uiteenzetten, komt een causaal verband immers neer op twee vragen. In de eerste plaats moet worden uitgemaakt of het „ongeval” al dan niet heeft bijgedragen tot het ontstaan van het letsel (zie punten 66-68). Dat is duidelijk een feitelijke vraag, die in elke zaak door de nationale rechter moet worden opgehelderd. In casu bestaat hierover geen betwisting (zie punt 75). In de tweede plaats moet worden nagegaan of er voldoende causaal verband bestaat tussen het „ongeval” en het betrokken letsel om de toepassing van artikel 17, lid 1, beleidsmatig te rechtvaardigen (zie punten 69-74). Dat is een punt van (Unie)recht, en het enige dat hier aan de orde is (zie punten 77 e.v.). Men kan zich ook de vraag stellen of het Hof dat wel moet doen. In punt 77 van mijn conclusie in de zaak Austrian Airlines (Ontheffing van aansprakelijkheid van luchtvervoerders) heb ik reeds mijn bedenkingen uiteengezet wanneer het Hof via de prejudiciële procedure vragen moet beantwoorden die op zeer gedetailleerde en specifieke feiten zijn toegesneden. Aangezien de onderhavige zaak de eerste is die betrekking heeft op het in artikel 17, lid 1, vastgelegde causaliteitsvereiste, en deze zaak een illustratief karakter heeft voor toekomstige zaken, acht ik het evenwel nuttig en gepast er in deze conclusie op in te gaan.

⁶⁷ Dat het hier om een kunstmatige benadering gaat, wordt mijns inziens aangetoond door het feit dat Austrian Airlines en de Commissie antwoorden op de vraag of de val van de kan en de daarna geboden eerste hulp moeten worden beschouwd als één „ongeval” door in wezen een causaliteitsargument aan te voeren, waarnaar ik in voorkomend geval zal verwijzen. Zelfs de Duitse regering, die eerst ingaat op de vraag of de twee gebeurtenissen als één „ongeval” kunnen worden beschouwd, en daarna de vraag behandelt of van het letsel van DB kan worden aangenomen dat het „veroorzaakt” is door de val van de kan, voert in beide onderdelen in wezen dezelfde redenering aan. Ook in de verwijzingsbeslissing wordt de kwestie van een causaal verband door de verwijzende rechter zelf besproken.

⁶⁸ Ik deel in dit opzicht het standpunt van de rechter in tweede aanleg in het hoofdgeding (zie punt 13 hierboven).

⁶⁹ In casu is dat het Oostenrijkse recht, op grond van artikel 5, lid 2, van verordening (EG) nr. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome I) (PB 2008, L 177, blz. 6).

⁷⁰ De voorwaarden voor de aansprakelijkheid van de vervoerder, althans bij ongevallen, maken zeker deel uit van de bepalingen inzake het internationale luchtvervoer die het Verdrag van Montreal beoogde eenvormig te maken (zie punten 44 en 45 hierboven). Toetsing van een van deze voorwaarden aan de lex contractus zou afbreuk doen aan deze doelstelling van eenvormigheid, omdat de aansprakelijkheid dan kan variëren naargelang van het gerecht waar een vordering wordt ingediend – de rechtskeuzeregels van de verdragsluitende staten kunnen immers verschillende lex contracti aanwijzen – en uiteindelijk naargelang van de inhoud van dat recht.

⁷¹ Het Verdrag van Montreal verwijst voor bepaalde kwesties expliciet – zie met name artikel 33, lid 4 – of impliciet – zie artikel 29, eerste volzin, laatste deel („[...] zonder dat hiermee iets is bepaald omtrent [...]”) – naar nationaal recht. Het bevat echter geen verwijzingen naar het in artikel 17, lid 1, vastgelegde causaliteitsvereiste.

Verdrag van Wenen.⁷² Dat het nationale recht hier los van staat, hoeft evenwel niet te betekenen dat het volledig terzijde mag worden geschoven. Bij een basisbegrip van aansprakelijkheidsrecht zoals het causaal verband, waarvan de bijzonderheden in alle eerlijkheid niet zonder meer kunnen worden afgeleid uit de „gewone betekenis” van die term, de „context” waarin deze wordt gebruikt en het „voorwerp en doel” van het Verdrag van Montreal alleen, moet ook inspiratie worden gehaald uit de algemene beginselen die de rechtsstelsels van de verdragsluitende staten gemeen hebben.⁷³

65. Overeenkomstig deze uitleggingsregels en gelet op deze beginselen ben ik, samen met alle interveniënten voor het Hof van mening dat, om in elke zaak te bepalen of van een betrokken „ongeval” kan worden aangenomen dat dit het letsel van de passagier „veroorzaakt” heeft waarop de vordering slaat, achtereenvolgens *twee aanvullende toetsen* moeten worden uitgevoerd.

66. Zoals Austrian Airlines, de Duitse regering en de Commissie betogen, vloeit de *eerste toets* rechtstreeks voort uit de gebruikelijke betekenis van het in artikel 17, lid 1, gebruikte werkwoord „veroorzaken”, namelijk „iets bewerkstelligen”. Deze toets is van *feitelijke aard*. Hij komt overeen met wat in het recht van de verdragsluitende staten een „sine qua non”-, „but-for”- of „gelijkwaardige” causaliteit wordt genoemd. In het kader van deze toets wordt ervan uitgegaan dat elke gedraging of gebeurtenis die feitelijk een noodzakelijke voorwaarde vormt voor een bepaald letsel – dat wil zeggen zonder welke het niet zou zijn ontstaan –, wordt geacht het letsel te hebben veroorzaakt. Aangezien elk letsel het resultaat is van een combinatie van factoren die elk bijdragen aan het ontstaan ervan⁷⁴, wordt dit voor de „but-for”-toets geacht niet *één*, maar *meerdere* oorzaken te hebben. Al deze factoren worden immers beschouwd als feitelijke oorzaken van dat letsel of „schakels” in de „causale keten” die daartoe leidt.⁷⁵

67. Zo is voor de toepassing van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal dus aan de eerste toets voldaan wanneer het desbetreffende „ongeval” feitelijk een noodzakelijke voorwaarde is voor het letsel van de passagier dat het voorwerp is van de vordering, wat betekent dat het letsel zonder die gebeurtenis („but-for”) niet zou zijn ontstaan. Dit betekent ook dat het volstaat dat het „ongeval” *één van de factoren* is die hebben bijgedragen tot de ontwikkeling van dat letsel; het is een „schakel” in de „causale keten” die ertoe heeft geleid. Zoals de verwijzende rechter heeft opgemerkt, is deze benadering uitdrukkelijk bevestigd door de Supreme Court of the United States in het arrest *Air France v. Saks*.⁷⁶

68. Mijns inziens strookt deze eerste toets zowel met de doelstelling van consumentenbescherming⁷⁷ als met de door het Verdrag van Montreal nagestreefde doelstelling van eenvormigheid. Ter verduidelijking geef ik in dit verband het hypothetische voorbeeld van het lichamelijk letsel van een passagier dat is veroorzaakt door de combinatie van – minstens – twee factoren, namelijk i) de bestaande gezondheidstoestand van de betrokken passagier, die hem vatbaar maakte voor hartaanvallen, en ii) de extreme stress die werd opgewekt door de

⁷² Zie naar analogie arrest van 20 oktober 2022, Laudamotion (C-111/21, EU:C:2022:808, punt 21 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

⁷³ Zie mijn conclusie in de zaak Austrian Airlines (Ontheffing van aansprakelijkheid van luchtvervoerders) (punt 72).

⁷⁴ Een typisch voorbeeld is een fietser die een voetganger aanrijdt. De aanrijding gebeurt wegens een combinatie van de snelheid van de fiets, gebrekkig werkende remmen, onoplettendheid van de voetganger enz.

⁷⁵ Zie met name voor een vergelijkende analyse van het recht van de lidstaten van de Europese Unie en van het Verenigd Koninkrijk, Von Bar, C. e.a. (red.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference (DCFR); prepared by the Study Group on a European Civil Code and the Research Group on EC Private Law (Acquis Group)*, Sellier, European Law Publishers, München, 2008, deel IV, boek VI („Non contractual liability arising out of damage caused to another”), Hoofdstuk 4: Causation, blz. 3566-3608.

⁷⁶ „Een letsel is steeds het resultaat van een causale keten en de passagier moet alleen kunnen aantonen dat een bepaalde schakel in die keten [een ‚ongeval’ in de zin van artikel 17, lid 1,] was.”

⁷⁷ Zie de derde overweging van het Verdrag van Montreal.

„onbedoelde” noodlanding van het vliegtuig, met een hartaanval tot gevolg. In dat geval draagt de hierboven beschreven toets er enerzijds immers toe bij dat het slachtoffer op grond van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal gemakkelijk schadeloos kan worden gesteld⁷⁸, omdat het zonder meer volstaat dat het „ongeval” een „schakel” vormt in de „causale keten” die tot de dood of het letsel van de passagier heeft geleid. Indien daarentegen het „ongeval” de „enige/voldoende oorzaak” of zelfs de „belangrijkste oorzaak” van het letsel van de passagier zou moeten zijn, zou dit zijn vordering ernstig belemmeren. Op grond van de eerste alternatieve toets zou het in het voorbeeld volledig uitgesloten kunnen zijn om in rechte op te treden.⁷⁹ De tweede toets zou dan weer tot onzekerheid leiden. De keuze tussen de twee hierboven uiteengezette factoren is immers verdedigbaar en kan als zodanig tot heftige discussies tussen de procespartijen leiden, waarbij de uiteindelijke beslissing van de rechter enigszins willekeurig zou zijn.⁸⁰ Anderzijds draagt de „but-for”-toets ook wel bij tot de uniforme toepassing van dat verdrag: de vraag of een vordering al dan niet onder artikel 17, lid 1, valt, hangt namelijk af van een objectieve band tussen het letsel van de passagier en een „ongeval”, en niet van de wijze waarop de oorzaak van dat letsel door de verzoeker wordt aangevoerd of door de vervoerder wordt verdedigd. Ik kom hier straks op terug.

69. Zoals alle partijen en de interveniënten voor het Hof eenduidig hebben benadrukt, kan voor de toepassing van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal, de hierboven besproken „but for”-toets niet onverkort worden toegepast. De draagwijdte van deze bepaling en uiteindelijk die van de aansprakelijkheid van de vervoerder uit hoofde daarvan zou dan immers een te ruime invulling krijgen.

70. Ter verduidelijking geef ik in dit verband het volgende hypothetische voorbeeld: een van de motoren van het vliegtuig dat een nationaal voetbalteam naar het wereldkampioenschap brengt, raakt „onbedoeld” beschadigd en het vliegtuig maakt een noodlanding. De spelers lopen bij dit voorval geen verwondingen op, maar zijn er begrijpelijkerwijs erg van onder de indruk. Het trauma van dat „ongeval” wordt in de loop van de week groter, totdat een van de spelers tijdens een wedstrijd zijn concentratie verliest, de bal mist, uit evenwicht raakt, valt en zijn enkel verzwikt – een letsel dat tot aanzienlijke schade zou kunnen leiden gelet op de schadelijke gevolgen die het met zekerheid zou hebben voor het vermogen van die speler om nog aan andere wedstrijden van dat sportevenement deel te nemen.

71. Het is mogelijk dat de speler zonder („but for”) het aanvankelijke „ongeval” het betrokken lichamelijk letsel niet zou hebben opgelopen. Het zou echter onredelijk ver gaan artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal aldus uit te leggen dat letsels zoals deze, die slechts in zeer geringe mate verband houden met een „ongeval”, onder die bepaling vallen. Indien luchtvervoerders aansprakelijk zouden zijn voor gevolgen die zo weinig van doen hebben met een ongeval aan boord van hun luchtvaartuigen, zou dit hun bovendien een zeer zware, moeilijk te bepalen en te berekenen verplichting tot schadeloosstelling opleggen. Het door de opstellers van het verdrag nagestreefde „billijke evenwicht van de belangen” tussen passagiers en vervoerders zou niet

⁷⁸ Niettemin kunnen er zich situaties voordoen waarin moeilijk kan worden vastgesteld dat „zonder” een bepaald „ongeval” het betrokken letsel niet zou zijn opgelopen. Zie op dit punt met name Defosse, D., „Contaminated Air: Is the ‘But For’ Test Saving Air Carriers?”, *Air & Space Law*, deel 44, nr. 2, 2019, blz. 185-202.

⁷⁹ Aangezien de „onbedoelde” landing niet op zich de hartaanval en het lichamelijk letsel van de passagier zou hebben veroorzaakt, maar enkel in samenhang met diens bestaande gezondheidstoestand.

⁸⁰ Zie in die zin Supreme Court of the United States, 24 februari 2004, *Olympic Airways v. Husain*, 124 S.Ct. 1221.

gewaarborgd zijn.⁸¹ Zoals DB heeft benadrukt, wordt naar analogie in het recht van de verdragsluitende staten, algemeen aanvaard dat de „but for”-toets niet volstaat om de aansprakelijkheid binnen redelijke grenzen te houden.⁸²

72. Daarom moet in elke zaak een tweede toets worden toegepast. Dit is een *juridische* toets en houdt als zodanig een beleidskeuze in. Het gaat erom te bepalen of het causaal verband tussen een „ongeval” en het letsel van een passagier niet alleen voldoet aan de “but-for”-toets, maar voldoende relevant is om, in het licht van het voorwerp en het doel van het Verdrag van Montreal, de toepassing van artikel 17, lid 1, te rechtvaardigen en de vervoerder uit hoofde van die bepaling aansprakelijk te stellen. Deze toets komt overeen met wat in landen met een rechtsstelsel op basis van het burgerlijk recht de „adequate oorzaak” wordt genoemd en in landen met een common law-stelsel de „proximate cause” (voldoende rechtstreekse oorzaak). Het gaat erom te bepalen of het oorzakelijk verband tussen een „ongeval” en het letsel van een passagier, naast het voldoen aan de „maar voor”-test, voldoende significant is, zodat het in het licht van het voorwerp en het doel van het Verdrag van Montreal gerechtvaardigd en redelijk lijkt om artikel 17, lid 1, toe te passen.

73. In de wetgeving van de verdragsluitende staten⁸³ zal algemeen genomen van alle factoren die tot een bepaald letsel hebben bijgedragen, een bepaalde gedraging of gebeurtenis worden beschouwd als een⁸⁴ „adequate” of „voldoende rechtstreekse”⁸⁵ oorzaak van dat letsel, met andere woorden een oorzaak van dat letsel die aanleiding kan geven tot een rechtsvordering indien het letsel een natuurlijk gevolg is van de gedraging of gebeurtenis. De klassieke subtoets bestaat erin na te gaan of het betrokken letsel een voorzienbaar gevolg van die gedraging of gebeurtenis was, dat wil zeggen of een hypothetische toeschouwer achteraf, rekening houdend met alle omstandigheden en eerdere ervaringen, redelijkerwijs had kunnen voorzien dat dit letsel erdoor zou ontstaan. Een andere, nauw daarmee samenhangende door de Duitse regering genoemde subtoets bestaat erin na te gaan of het letsel kan worden beschouwd als de verwezenlijking van een risico dat inherent is aan de betrokken gedraging of gebeurtenis.⁸⁶ Wanneer het onwaarschijnlijk lijkt dat de desbetreffende gedraging of gebeurtenis tot dat letsel heeft geleid, en dat het letsel alleen is ontstaan door een bijzonder atypische of zeer buitengewone reeks gebeurtenissen, dan is aan geen van beide subtoetsen voldaan. Die juridische toets moet niet op abstracte wijze worden toegepast, maar veeleer met de intentie van duidelijk en deugdelijk beleid voor ogen: hoewel personen normaliter rekenschap moeten afleggen voor hun schadelijke handelingen, mag de civielrechtelijke aansprakelijkheid zich niet uitstrekken tot verzochte gevolgen ervan.

⁸¹ Zie in die zin het arrest Niki Luftfahrt (punt 40).

⁸² Zie met name Von Bar, C. e.a. (red.), op. cit., blz. 3570, en voor een vergelijkende analyse van het recht van de lidstaten op dit gebied, blz. 3574-3585.

⁸³ Zie met name voor een vergelijkende analyse van het recht van de lidstaten op dit gebied, Von Bar, C. e.a. (red.), op. cit., blz. 3574-3585.

⁸⁴ Een letsel kan meer dan één „adequate” of „voldoende rechtstreekse” oorzaak hebben.

⁸⁵ Voor de onderhavige zaak worden de begrippen „adequaat” en „voldoende rechtstreeks” als synoniemen gebruikt, waarbij geen rekening wordt gehouden met de nuances van het nationale recht.

⁸⁶ Zie voor het recht van de Verenigde Staten, Restatement (Third) of Torts: liability for physical harm (Basic Principles), „Scope of liability – Proximate cause”, § 29. Ik neem in dit verband het voorbeeld van een student die laat van de universiteit naar huis terugkeert omdat zijn college is uitgelopen, bij het oversteken van de straat door een auto wordt aangereden en daardoor overlijdt. Het besturen van een auto als zodanig brengt een risico op ongevallen met zich mee; het tijdstip waarop het college eindigt, daarentegen niet. Het eerste element is een „adequate/voldoende rechtstreekse” oorzaak van het letsel; het tweede element, dat weliswaar een noodzakelijke voorwaarde is voor dat letsel (feitelijke oorzaak), is dat niet.

74. Zoals alle partijen en interveniënten eenduidig hebben gesuggereerd⁸⁷, betekent dit in de context van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal dat de draagwijdte van die bepaling en de omvang van de aansprakelijkheid van de vervoerder uit hoofde daarvan beperkt zijn tot letsels die de voorzienbare gevolgen van het betrokken „ongeval” zijn, of anders gezegd, letsels die de verwezenlijking van een aan die gebeurtenis inherent risico vormen. Deze moeten in rechte worden geacht te zijn „veroorzaakt” door het betrokken „ongeval” in de zin van deze bepaling. Met letsels die achteraf onwaarschijnlijke gevolgen van het „ongeval” lijken te zijn, en er alleen uit voortspruiten door een bijzonder atypische of uiterst buitengewone reeks gebeurtenissen, mag daarentegen geen rekening worden gehouden. Ook in dit geval volgen met name de rechterlijke instanties van de Verenigde Staten deze benadering. Om aan het causaliteitsvereiste van artikel 17, lid 1, te voldoen, moet een verzoeker volgens hen niet alleen bewijzen dat een „ongeval” deel uitmaakt van de „causale keten” die tot zijn letsel leidt, maar ook dat het ongeval „voldoende rechtstreeks” tot het letsel heeft geleid.⁸⁸

75. In het hoofdgeding staat buiten kijf dat aan de hierboven beschreven eerste toets is voldaan. De verwijzende rechter heeft dit reeds vastgesteld. Uiteraard zou DB vanuit feitelijk oogpunt zonder de „onbedoelde” val van de koffiekkan de letsels niet hebben opgelopen waarvoor hij vergoeding vordert, zelfs indien zijn redenering wordt aanvaard dat de aanvankelijke brandwonden die hij heeft opgelopen, in dat opzicht moeten worden onderscheiden van de latere „verergering” ervan.⁸⁹ Zoals deze rechter en alle interveniënten hebben opgemerkt, zou DB immers, wanneer de val van de koffiekkan buiten beschouwing wordt gelaten, geen brandwonden hebben opgelopen en konden deze – dan – niet-bestaande brandwonden uiteraard nadien niet zijn „verergerd”.

76. Het beweerde verzuim van het cabinepersoneel om vakkundige eerste hulp te bieden kan – indien bewezen – natuurlijk wel worden beschouwd als een andere „schakel” in de „causale keten” die tot die zogenoemde „verergering” heeft geleid. Ervan uitgaande dat i) het cabinepersoneel wettelijk verplicht was om zich op een bepaalde manier over de brandwonden van DB te ontfermen omdat er een zorgplicht jegens passagiers⁹⁰ en/of sectornormen bestonden⁹¹, ii) het dit niet heeft gedaan, en dat iii) indien het dit toch had gedaan, de

⁸⁷ Zie in dezelfde zin ook Giumulla, E., op. cit., blz. 19, § 45.

⁸⁸ Zie, naast vele andere beslissingen, United States District Court, S.D., New York, 6 september 2007, *Zarlin v. Air France*, 2007 WL 2585061, en aldaar aangehaalde rechtspraak.

⁸⁹ Zie punt 59 hierboven. De verwijzende rechter lijkt weliswaar dit aspect van de redenering van DB te onderschrijven – aangezien het een premisse is van zijn eerste vraag – maar ik heb er wat moeite mee. DB heeft het immers over twee verschillende letsels, terwijl het eigenlijk om één letsel gaat: de brandwonden die hij heeft opgelopen. Het beweerde verzuim van het cabinepersoneel om eerste hulp te bieden heeft niet geleid tot een „ander” letsel in eigenlijke zin; dat zou wel het geval geweest zijn indien een lid van het cabinepersoneel tijdens de verzorging van de brandwonden van DB op zijn voet was gaan staan met gebroken tenen tot gevolg. De brandwonden werden evenmin „verergerd” door het optreden van het cabinepersoneel, in de eigenlijke betekenis van „*ernstiger* gemaakt dan zij waren”. Zoals ik in punt 76 hieronder uiteenzet, gaat het hier immers om de vraag of het cabinepersoneel nalatig is geweest bij het verlichten van zijn brandwonden, dat wil zeggen deze *minder ernstig* te maken dan zij oorspronkelijk waren, of beter dan het geval zou zijn geweest indien zij zich „natuurlijk” zouden hebben ontwikkeld. Zoals hierboven reeds werd opgemerkt, zou de redenering in deze conclusie niettemin mutatis mutandis ook opgaan indien de geboden eerste hulp werkelijk een onderscheiden letsel zou hebben veroorzaakt.

⁹⁰ In veel rechtsgebieden wordt erkend dat vervoerders een zorgplicht hebben jegens passagiers. Overeenkomstig het Oostenrijkse recht, dat op de aan de orde zijnde vervoersovereenkomst van toepassing is (zie voetnoot 69), komt door het sluiten ervan voor de vervoerder de verplichting tot stand om de veiligheid van de passagiers te waarborgen [zie mijn conclusie in de zaak *Austrian Airlines* (Ontheffing van aansprakelijkheid van luchtvervoerders), voetnoot 5].

⁹¹ In de Europese Unie zijn er sectornormen opgenomen in verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart (PB 1991, L 373, blz. 4), zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 1899/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 (PB 2006, L 377, blz. 1), bijlage III. Zie met name OPS 1.745 (verplichting te voorzien in verbandtrommels voor eerste hulp bij ongevallen die gemakkelijk toegankelijk dienen te zijn); OPS 1.755 (verplichting te voorzien in een medisch noodpakket); OPS 1.760 (verplichting te voorzien in eerste-hulpzuurstof); OPS 1.1005 en OPS 1.1010 (basisopleiding veiligheid en doorlopende opleiding van het betrokken cabinepersoneel, met name de inhoud en het gebruik van verbandtrommels voor eerste hulp, eerste-hulpzuurstof en medische noodpakketten).

brandwonden van DB minder erg hadden kunnen zijn, zou men kunnen stellen dat deze letsels zonder dit verzuim niet de vorm hadden kunnen aannemen die zij uiteindelijk hebben aangenomen; zij zouden niet „verergerd” zijn in de zin die DB aanvoert. Deze overweging is echter niet van belang. Zoals in punt 67 is vastgesteld, volstaat het om aan de eerste toets te voldoen, dat het „ongeval” *een* van de factoren is die hebben bijgedragen tot het ontstaan van het betrokken letsel; het hoeft niet de enige oorzaak te zijn.

77. Aan de tweede toets is in casu ook kennelijk voldaan, ondanks de pogingen van DB om het Hof van het tegendeel te overtuigen. Verzoeker voert in wezen aan dat van de „onbedoelde” val van de koffiekant niet kan worden aangenomen dat deze het gestelde letsel – de „verergering” van zijn brandwonden – „adequaat” of „voldoende rechtstreeks” heeft veroorzaakt, aangezien het letsel geen voorzienbaar gevolg van dat „ongeval” was. Volgens DB is die „verergering” alleen het gevolg van een atypische reeks gebeurtenissen. Normaal gezien krijgt iemand die aan boord van een vliegtuig brandwonden oploopt namelijk toereikende en adequate eerste hulp, waardoor zijn verwondingen niet erger kunnen worden. Het buitengewone verzuim van het cabinepersoneel om die hulp te bieden, zou hier fungeren als een „absolute oorzaak”, waardoor de „keten” die teruggaat tot het oorspronkelijke „ongeval” wordt verbroken.

78. Bij nader onderzoek houdt dit argument echter geen steek. Ten eerste is het ook hier zo dat zelfs indien de aanvankelijke brandwonden van DB zouden worden onderscheiden van de „verergering” ervan, die verergering uiteraard een voorzienbaar gevolg van het oplopen van de brandwonden was, aangezien „verergering” het gevolg zou zijn geweest – of hier mogelijk anderszins is geweest – van de natuurlijke ontwikkeling van de wonden. Zoals de Duitse regering stelt, was het risico van „verergering” van de brandwonden met andere woorden reeds inherent aan de „onbedoelde” val van de koffiekant. De door het cabinepersoneel geboden eerste hulp had juist tot doel te voorkomen dat dit risico bewaarheid werd. Er is dus een duidelijke en nauwe „oorzaak-gevolg”-relatie tussen de letsels van DB en het desbetreffende „ongeval”, ook al zouden deze letsels kunnen/moeten worden onderscheiden van de verergering.

79. In dat verband stel ik voor een voorbeeld te geven dat niets te maken heeft met passagiersvervoer, maar mijns inziens zeer illustratief is. Iemand laat uit onachtzaamheid een brandende kaars op een gordijn in het huis van zijn buurman vallen. Er ontstaat brand. De opgeroepen brandweerlieden hebben verzuimd de nodige uitrusting mee te brengen en slagen er niet in de vlammen naar behoren onder controle te krijgen. Uiteindelijk brandt het huis af. Volgens de redenering van DB zou dat worden beschouwd als een onwaarschijnlijk gevolg van het laten vallen van de kaars, omdat de schade aan het huis beperkt zou zijn geweest indien de brandweerlieden hun taken met de nodige zorgvuldigheid hadden verricht en de brand hadden kunnen blussen. De logische denkfout ligt voor de hand: het was duidelijk te voorzien dat het laten vallen van een kaars op een gordijn er uiteindelijk toe kon leiden dat het huis zou afbranden. Anders gezegd, dit eindresultaat lag duidelijk „binnen het risico” dat inherent is aan die handeling.

80. Anders dan DB beweert, kan de reactie van het cabinepersoneel op de val van de kan in het onderhavige geval ten tweede, zoals ik reeds heb aangegeven, voor zover bewezen is dat deze ondermaats was, zeker worden beschouwd als een andere oorzaak van de „verergering” van zijn letsels, maar er kan echter niet worden gesteld dat die reactie „de keten verbreekt” die start bij het „ongeval” dat aan de basis van het letsel lag. Zoals blijkt uit de punten 73 en 74 hierboven, is dit slechts het geval indien het gedrag van het cabinepersoneel *dermate* atypisch of *uitermate* uitzonderlijk was geweest dat deze gedraging – en het uiteindelijk opgelopen letsel – achteraf

voor een hypothetische toeschouwer *onwaarschijnlijk* zou lijken.⁹² Alleen dan zou het beleidsmatig onredelijk zijn om die letsels aan dat „ongeval” toe te rekenen. De lat wordt hier erg hoog gelegd en kan in een situatie als in het hoofdgeding eenvoudigweg niet worden bereikt.

81. Zoals Austrian Airlines, de Duitse regering en de Commissie scherpzinnig opmerken, kan het achteraf immers nauwelijks onwaarschijnlijk lijken voor die toeschouwer dat een lid van het cabinepersoneel, dat wellicht slechts een beperkte medische opleiding heeft genoten, andere taken heeft en zich over andere passagiers moet ontfermen, in de potentieel stressvolle nasleep van een „ongeval” nalaat een gewonde passagier de vereiste medische verzorging en aandacht te geven.⁹³ Dat is niet zo „atypisch” of „buitengewoon”. Dat kan aannemelijk zijn, want de ervaring leert dat mensen in dergelijke omstandigheden fouten maken. Verzuimen om de verbandtrommel aan te vullen voor een vlucht kan evenmin moeilijk als atypisch of buitengewoon worden aangemerkt.⁹⁴

82. Een vergelijkbaar voorbeeld is dat van een persoon die wordt aangereden door een onachtzame bestuurder en die als gevolg daarvan een operatie moet ondergaan voor zijn gebroken arm. Tijdens de operatie besteedt de chirurg onvoldoende zorg en aandacht aan de patiënt en behandelt hij het letsel niet op vakkundige wijze, verergert het letsel door zijn toedoen, of veroorzaakt hij zelfs een ander letsel. In de wetgeving van de verdragsluitende staten „doorbreken” dergelijke medische fouten doorgaans niet de keten die teruggaat tot de aanvankelijke nalatigheid van de bestuurder, aangezien zij niet zo atypisch of uitzonderlijk zijn dat zij achteraf gezien onwaarschijnlijk lijken, omdat zij helaas frequent voorkomen.⁹⁵

83. Naar mijn mening is deze uitlegging van het in artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal neergelegde causaliteitsvereiste in een situatie als die in het hoofdgeding, volkomen in overeenstemming met het *stelsel*, het *voorwerp* en het *doel* van dit verdrag.

⁹² Naar analogie wordt in het nationale recht van de verdragsluitende staten het gedrag van een derde dat tussen het aanvankelijke onrechtmatige handelen van de verweerder en het uiteindelijk door het slachtoffer opgelopen letsel komt, slechts als een „absolute oorzaak” beschouwd, wanneer dit gedrag achteraf gezien *onvoorzienbaar* of *onwaarschijnlijk* zou zijn geweest. Wanneer dat niet het geval is, wordt de „causale keten” die tot het handelen van de verweerder leidt, niet verbroken. Een klassiek voorbeeld is een persoon die uit onachtzaamheid een geladen pistool op een schoolplein achterlaat, waarna een kind het oppakt en op zijn vriendje schiet. In een dergelijke situatie wordt de „causale keten”, die teruggaat tot het nalatige gedrag van de eerste persoon, niet verbroken door het gedrag van het kind. Als iemand een wapen op een schoolplein laat liggen, kan immers redelijkerwijs worden verwacht dat een kind het oppakt en gebruikt. Zie met name Von Bar, C. (red.), e.a., op. cit., blz. 3571-3572 en 3578-3581.

⁹³ Om verwarring te voorkomen, wil ik benadrukken dat de vraag of het vermeende verzuim van het cabinepersoneel om vakkundig eerste hulp te bieden „voorzienbaar” was, met het oog op de beslissing of van de letsels van DB al dan niet kan worden aangenomen dat zij adequaat zijn „veroorzaakt” door de „onbedoelde” val van de koffiekkan, duidelijk verschilt van de vraag of dat verzuim op zich een „ongeval” kan vormen – dat wil zeggen een „onvoorzienbare” gebeurtenis (zie onder B.2 van deze conclusie) volgens de door het Hof vastgestelde definitie van dat begrip (zie punt 58). Stelt u zich zo u wilt een lid van het cabinepersoneel voor dat een beker hete koffie serveert aan een passagier. Die beker glijdt van het tafeltje van de passagier, met brandwonden tot gevolg. *Enerzijds* is dat een „voorzienbare” gang van zaken, in de zin van het causaal verband. Een redelijke waarnemer had dit kunnen voorzien. Het risico op brandwonden is immers inherent aan het schenken van warme dranken. Wanneer rekening wordt gehouden met gebruikelijke omstandigheden zoals de bewegingen van het vliegtuig, kan het aannemelijk zijn dat de beker van het tafeltje valt. Omdat dit inderdaad gebeurt, wordt koffie soms geserveerd in een beker met een deksel. *Anderzijds* kan de val van de beker, wanneer die zich daadwerkelijk voordoet, nog steeds worden beschouwd als een „onvoorzienbare gebeurtenis” en dus als een „ongeval”, aangezien de verwonde passagier (tenzij hij alwetend is) voor die val zich voordeed niet wist dat die zich op dat moment zou voordoen. Kortom, veel „ongevallen” waren weliswaar „onvoorzien”, maar „voorzienbaar”.

⁹⁴ Indien daarentegen, zoals de Duitse regering in haar betoog laat doorschemeren, het lid van het cabinepersoneel dat zich ontfermt over de letsels van DB, na de val van de koffiekkan om onverklaarbare redenen een woedeaanval kreeg en de passagier opzettelijk sloeg zou dat gedrag achteraf ongetwijfeld onvoorzienbaar/onwaarschijnlijk zijn gebleken.

⁹⁵ In dat geval zou de bestuurder aansprakelijk kunnen worden gesteld voor alle letsels (zie met name Cour de cassation (hoogste rechterlijke instantie, Frankrijk), 27 januari 2000, nr. 97-20.889), ongeacht het feit dat het slachtoffer ook een vordering tegen de arts kan instellen, *uitsluitend* met betrekking tot het tweede letsel. Zie met name voor een vergelijkende analyse van het recht van de lidstaten in dat verband, Von Bar, C. (red.), e.a., op. cit., blz. 3574-3585.

84. *In de eerste plaats* is in de aansprakelijkheidsregeling van het Verdrag van Montreal in geval van „lichamelijk letsel” van een passagier, de vraag of het personeel van de vervoerder bij een „ongeval” de vereiste maatregelen heeft genomen om het letsel af te wenden, slechts bedoeld om een rol te spelen in het stadium van de *verdediging*, op grond van artikel 21, lid 2, onder a), van dat verdrag, teneinde de aansprakelijkheid van de vervoerder krachtens artikel 17, lid 1, te beperken.⁹⁶ Bijgevolg moet dit aspect logischerwijs niet vooraf in aanmerking worden genomen bij de beoordeling of van dat „ongeval” al dan niet kan worden aangenomen dat het dat letsel heeft „veroorzaakt” en dus of de betrokken vordering al dan niet onder deze laatste bepaling valt.

85. In de tweede plaats strookt deze uitlegging met het door de opstellers van het Verdrag van Montreal nagestreefde „billijke evenwicht van de belangen” tussen passagiers en vervoerders. Zij garandeert dat wanneer een vordering tot schadevergoeding krachtens artikel 17, lid 1, van dat verdrag is ingesteld binnen de daarin bepaalde tweejarige verjaringstermijn, een verzoeker krachtens die bepaling schadeloos kan worden gesteld voor *alle* schadelijke gevolgen die „voldoende rechtstreeks” uit het betrokken „ongeval” voortvloeien, zelfs die welke eventueel gedeeltelijk zijn ontstaan door de latere toediening van gebrekkige of ontoereikende eerste hulp.⁹⁷ Een dergelijke aansprakelijkheid is bovendien niet buitensporig, maar veeleer gerechtvaardigd en redelijk, gelet op het belang van het „ongeval” in de situatie.⁹⁸

86. In de derde plaats ben ik net als de verwijzende rechter en de Commissie van mening dat die uitlegging ook bijdraagt tot een uniforme toepassing van het Verdrag van Montreal. Zoals ik in het eerste deel van mijn analyse heb aangegeven, voorziet dit instrument in een dwingende aansprakelijkheidsregeling. Zoals in punt 68 hierboven is vermeld, moet de vraag of een vordering onder artikel 17, lid 1, daarvan valt, bijgevolg niet worden beoordeeld in het licht van de wijze waarop zij is uiteengezet, maar objectief, gelet op de concrete feiten. Mijn uitlegging garandeert juist dat telkens wanneer een vordering betrekking heeft op letsels die objectief en

⁹⁶ Volgens deze bepaling „[is] de vervoerder [...] 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: [...] de schade niet te wijten was aan de schuld of nalatigheid [...] van zijn hulppersonen”. De vraag of het personeel van een vervoerder voldoet aan de zorgplicht en aan de sectornormen nadat zich een „ongeval” heeft voorgedaan, wordt immers traditioneel in het kader daarvan beoordeeld. Zie bijvoorbeeld United States District Court, S.D. Florida, 10 maart 2018, *Quevedo v. Iberia Lineas aereas de España, Sociedad Anónima Operadora Co.*, 2018 WL 776754.

⁹⁷ Concreet betekent dit bijvoorbeeld dat indien DB zijn vordering binnen de verjaringstermijn van het Verdrag van Montreal had ingesteld, hij krachtens artikel 17, lid 1, schadevergoeding had kunnen krijgen voor de *volledige omvang* van zijn letsels, aangezien zelfs de vermeende afzonderlijke gevolgen van de eerste hulp niettemin „adequaat” of „voldoende rechtstreeks” verband hielden met de „onbedoelde” val van de kan koffie. De tegenovergestelde uitlegging zou daarentegen zwaarder zijn voor passagiers. Dit zou betekenen dat een passagier, om in een soortgelijk scenario volledig schadeloos te worden gesteld, niet slechts één, maar *twee* oorzaken zou moeten aanvoeren en bewijzen. In plaats van enkel te moeten aantonen dat een hete drank werd gemorst, zou hij ook moeten bewijzen dat de bemanning nalatig heeft gereageerd – een taak die niet altijd gemakkelijk zou zijn, zoals uiteengezet in punt 95 hieronder.

⁹⁸ Dit lijkt des te redelijker wanneer de gebrekkige eerste hulp door het personeel van de luchtvervoerder is geboden. Zelfs in een scenario waarin de eerste hulp zou zijn geboden door bijvoorbeeld een verpleegster die toevallig aan boord was, zou de vervoerder krachtens artikel 17, lid 1, nog steeds aansprakelijk zijn voor alle letsels van de passagier, aangezien, zoals ik in deze conclusie heb aangetoond, van het „ongeval” kan worden aangenomen dat het alles heeft „veroorzaakt” in de zin van die bepaling, hoewel in dat geval de passagier ook een vordering tegen de verpleegster zou kunnen instellen, aangezien haar gedrag het letsel mede heeft veroorzaakt. Dit zou echter een kwestie van nationaal recht zijn, aangezien het Verdrag van Montreal alleen van toepassing is op aansprakelijkheidsvorderingen tegen luchtvervoerders.

nauw verband houden met een „ongeval”, een bekwame raadsman het verdrag, en met name de verjaringstermijn van twee jaar om een rechtsvordering in te stellen, niet zal kunnen omzeilen door, zoals DB trachtte te doen⁹⁹, dat letsel op slinkse wijze los te koppelen van die gebeurtenis.¹⁰⁰

2. De vraag of het verzuim van het cabinepersoneel om adequate en toereikende eerste hulp te bieden op zich een „ongeval” kan vormen

87. In haar opmerkingen heeft Austrian Airlines aangevoerd dat het geen verschil zou uitmaken indien van de val van de koffiekkan rechtens niet kan worden aangenomen dat die het door DB aangevoerde letsel heeft „veroorzaakt”. Volgens de luchtvervoerder kan het door verzoeker als werkelijke „oorzaak” van die verwondingen aangevoerde element, namelijk de door het cabinepersoneel geboden eerste hulp, op zich immers worden aangemerkt als een „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal. De vordering van DB zou dus hoe dan ook, zelfs bij een enge opvatting van de exclusiviteit van dat instrument¹⁰¹, binnen de werkingsfeer ervan vallen en, omdat de verjaringstermijn verstreken is, dus worden uitgesloten.

88. Deze vraag verschilt wezenlijk van die welke de verwijzende rechter stelt. Het gaat niet meer om een causaal verband op zich, maar om een juridische kwalificatie van een bepaald gedrag van het cabinepersoneel. Bovendien is over deze vraag geen discussie ten gronde gevoerd voor het Hof. Zij is in de opmerkingen van DB en Austrian Airlines namelijk maar oppervlakkig aan bod gekomen. Bovenal is het voor de onderhavige zaak niet nodig om erop in te gaan, zoals ik het volgende punt zal uiteenzetten. Om al deze redenen verzoek ik het Hof eerbiedig deze discussie niet te voeren. Voor het geval dat het Hof dit toch zou doen, zal ik dit punt kort en subsidiair behandelen.

89. Wanneer er zich tijdens een internationale vlucht een „ongeval” voordoet zoals de onbedoelde val van een kan gloeiendhete koffie op een passagier met lichamelijk letsel tot gevolg, zoals in het hoofdgeding, is het algemeen gezien niet nodig zich af te vragen of het daaropvolgende verzuim van het cabinepersoneel om vakkundige eerste hulp te bieden, ook als zodanig kan worden aangemerkt. Zoals in het vorige punt is uiteengezet, volstaat het feit dat het eerste „ongeval” „adequaat” of „voldoende rechtstreeks” tot dat letsel heeft bijgedragen voor de toepassing van artikel 17, lid 1 – ongeacht of de vervoerder wordt veroordeeld tot schadeloosstelling van het slachtoffer dan wel, zoals in het hoofdgeding, de vordering van het slachtoffer wordt afgewezen omdat zij door het verdrag is uitgesloten. Het is niet nodig in de „causale keten” die tot het letsel heeft geleid verder te zoeken naar (een) ander(e) „ongeval/ongevallen”.¹⁰²

⁹⁹ Dergelijke trucjes van de raadsman blijken duidelijk uit het feit dat DB tussen de eerste en de tweede aanleg de details van zijn vordering lijkt te hebben gewijzigd, mogelijk om het verdrag te omzeilen (vergelijk de punten 11 en 14 hierboven).

¹⁰⁰ Zie voor een zeer vergelijkbare zaak United States Court of Appeals, Second Circuit, 5 januari 1998, *Fisman by Fisman v. Delta Air Lines, Inc.*, 132 F.3d 138. In die zaak heeft een kind tijdens een vlucht brandwonden opgelopen nadat een lid van het cabinepersoneel per ongeluk kokend water over haar had gemorst. Het ging duidelijk om een „ongeval” in de zin van artikel 17 van het (toenmalige) Verdrag van Warschau. De passagier en haar moeder hebben een vordering wegens nalatigheid ingesteld tegen de vervoerder, maar deden dit twee jaar na de gebeurtenis. Om te vermijden dat de vordering door het verdrag zou worden uitgesloten, hebben die verzoekers net als DB in het hoofdgeding, niet het „ongeval” zelf, maar de beweerdelijk nalatige weigering van het cabinepersoneel om daarna eerste hulp te bieden als „oorzaak” van het letsel aangevoerd. De nationale rechter heeft dit argument afgewezen en geoordeeld dat „de grondslag van de vordering [...] het oplopen van brandwonden door [het kind was]. [...] De aanleidende oorzaak, het „ongeval”, [...] kan niet kunstmatig van de resultaten ervan worden gescheiden [...] om het Verdrag van Warschau te omzeilen”.

¹⁰¹ Ik herinner eraan dat, indien wordt uitgegaan van een „ruime” opvatting van de exclusiviteit van het verdrag, de vordering van DB zou worden uitgesloten door het enkele feit dat hij een letsel aan boord van het luchtvaartuig heeft opgelopen, ongeacht of dit letsel is veroorzaakt door een „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1.

¹⁰² De erkenning dat niet één, maar twee „ongevallen” het letsel van een passagier hebben veroorzaakt, zou met name geen invloed hebben op het bedrag van de schadevergoeding dat deze laatste op grond van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal zou kunnen krijgen. Dergelijke schadevergoeding is immers bedoeld om het opgelopen letsel te vergoeden. Het bedrag ervan hangt dus af van de omvang van dat letsel, niet van het aantal „ongevallen” dat daartoe heeft bijgedragen.

90. Deze vraag is alleen relevant in situaties – andere dan die in het hoofdgeding – waarin bij een passagier tijdens een internationale vlucht een medisch probleem optreedt zoals een beroerte of een hartaanval, dat niet het gevolg is van een abnormale gebeurtenis, maar uitsluitend van een bestaande gezondheidstoestand die toevallig aan boord tot uiting komt. Deze medische problemen worden immers in het algemeen niet beschouwd als „ongevallen” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal, aangezien zij zich niet „extern” tot de betrokken passagiers voordoen¹⁰³, maar zich louter „intern” afspelen.¹⁰⁴ In dit verband is het argument aangevoerd – nu eens door passagiers, dan weer door luchtvaartmaatschappijen, afhankelijk van de context¹⁰⁵ – dat het verzuim van de bemanning om adequaat op het medische probleem in kwestie te reageren – zij negeerde het probleem, bood onvoldoende eerste hulp, had daarvoor niet het vereiste materiaal aan boord, besloot ten onrechte het vliegtuig niet om te leiden naar een nabijgelegen luchthaven voor onmiddellijke behandeling enz. – op zich een dergelijk „ongeval” vormde dat heeft bijgedragen tot het uiteindelijke lichamelijk letsel of de dood van de betrokken passagier.

91. Met name de rechterlijke instanties van de Verenigde Staten hebben zich al vaak over deze kwestie uitgesproken. Deze rechtspraak is echter niet volledig consistent. DB en Austrian Airlines hebben immers elk beslissingen overgelegd ter ondersteuning van hun tegengestelde standpunten.

92. In een eerste reeks beslissingen – door DB voorgesteld als het „meerderheidsstandpunt” – verwierpen deze rechterlijke instanties het argument dat het verzuim van de bemanning om behoorlijke medische verzorging te bieden, adequate medische uitrusting aan boord te hebben of het vliegtuig naar een nabijgelegen luchthaven om te leiden, op zich „ongevallen” in de zin van artikel 17, lid 1, konden vormen.¹⁰⁶

93. Niettemin wordt in een tweede reeks beslissingen, die door Austrian Airlines wordt voorgesteld als het „echte” meerderheidsstandpunt en begint met het historische arrest van de US Supreme Court in de zaak Husain¹⁰⁷, daarentegen gesteld dat de reactie van de bemanning op een medisch probleem van een passagier in bepaalde situaties als een „ongeval” kan worden aangemerkt. Dit is het geval wanneer het personeel van de vervoerder afwijkt van zorgvuldigheidsnormen van de sector en/of van richtsnoeren en procedures van de

¹⁰³ Een relevant criterium, althans in de definitie van het begrip „ongeval” in de zaak *Air France v. Saks* (zie punt 58 hierboven).

¹⁰⁴ Zie met name *United States Court of Appeals, Eleventh Circuit, Krys v. Lufthansa German Airlines*, 25 augustus 1997, 119 F.3d 1515.

¹⁰⁵ Vóór de arresten *Sidhu en Tseng*, toen een enge opvatting van de exclusiviteit van het Verdrag van Warschau/Montreal werd onderschreven, was het immers in het belang van de verzoekers om aan te voeren dat er in dergelijke omstandigheden geen sprake was van een „ongeval”: deze vaststelling betekende dat het verdrag werd geacht niet van toepassing te zijn, zodat zij op grond van het nationale recht, dat vaak gunstiger was voor hen, een vordering konden instellen. Luchtvaartmaatschappijen hadden er daarentegen belang bij om aan te voeren dat zich een „ongeval” had voorgedaan, omdat de zaak daardoor weer onder de exclusieve werkingssfeer van dat verdrag werd gebracht. Na de arresten *Sidhu en Tseng*, toen een ruime opvatting van de exclusiviteit de norm werd, hadden ook passagiers er belang bij een „ongeval” aan te voeren, aangezien dat de enige manier was om een schadevergoeding te krijgen. Het is daarentegen voor de luchtvaartmaatschappijen van belang geworden om aan te voeren dat er geen sprake is van een „ongeval” zodat zij op grond van die vaststelling zouden worden beschermd tegen aansprakelijkheid.

¹⁰⁶ Zie met name respectievelijk *United States Court of Appeals, Third Circuit*, 19 juli 1984, *Stanley Abramson v. Japan Airlines Co., Ltd.*, 739 F.2d 130; *United States District Court, S.D. New York*, 22 februari 1996, *Tandon v. United Air Lines*, 926 F.Supp. 366, en *United States Court of Appeals, Eleventh Circuit*, 25 augustus 1997, *Krys v. Lufthansa German Airlines*, 119 F.3d 1515.

¹⁰⁷ In de zaak die tot dat arrest heeft geleid, werd een passagier onterecht een plaats in het rokersgedeelte van het vliegtuig toegewezen, terwijl hij leed aan astma waardoor hij zeer gevoelig was voor de gevolgen van passief roken. De echtgenote van de passagier had een lid van het cabinepersoneel herhaaldelijk verzocht of haar echtgenoot in een andere zone van het vliegtuig mocht plaatsnemen, hetgeen werd geweigerd. Tijdens de vlucht werd er steeds meer gerookt, waardoor hij ziek werd. Hij kreeg nog medische zorgen van een meereizende arts, maar overleed daarna. De Supreme Court heeft geoordeeld dat de weigering van het lid van het cabinepersoneel om de passagier een andere plaats toe te wijzen als een „ongeval” kon worden aangemerkt, aangezien het ging om een „gebeurtenis” die duidelijk „buiten de wil om” van de passagier plaatsvond en die ook „onverwacht en ongewoon” was omdat ermee werd afgeweken van de normen van de sector en het beleid van de luchtvaartmaatschappij.

luchtvaartmaatschappij, die hun in bepaalde omstandigheden oplegt op een bepaalde manier te handelen – het toedienen van zuurstof in geval van een hartaanval enzovoort – en wel in die mate dat hun reactie als „ongewoon” en/of „onverwacht” kan worden beschouwd.¹⁰⁸

94. Zoals ik hierboven heb aangegeven, geloof ik niet dat het Hof zich in de onderhavige zaak over deze vraag moet uitspreken, met name omdat zij, nogmaals, irrelevant is voor de zaak in het hoofdgeding. Mocht dat toch gebeuren, is er mijns inziens enige voorzichtigheid geboden. In de redenering van de US Supreme Court in de zaak Husain is de reikwijdte van het begrip „ongeval” naar mijn mening aanzienlijk verruimd. Dat het gedrag van het cabinepersoneel op zich als een „gebeurtenis” kan worden beschouwd, doet reeds een aantal conceptuele problemen rijzen.¹⁰⁹ Het meest omstreden aspect van deze constructie is echter de onderliggende gedachte dat het „ongewone of onverwachte” (of „onvoorziene”) karakter van een dergelijke „gebeurtenis” afhangt van de vraag of het cabinepersoneel is afgeweken van een bepaalde wettelijk voorgeschreven gedraging, met andere woorden, of het *nalatig* is geweest.

95. Door die benadering zou het onderzoek naar de vraag of er zich een „ongeval” heeft voorgedaan – wat in wezen tamelijk eenvoudig moet zijn – kunnen uitgroeien tot een ellenlange redenering met complexe feitelijke en juridische beoordelingen. Behalve in zeldzame duidelijke gevallen zoals in de zaak Husain, is het in dat verband vaak betwistbaar wat in een bepaalde situatie nu precies vereist is, ondanks het feit dat in veel rechtsgebieden wordt erkend dat voor vervoerders een zorgplicht geldt ten aanzien van hun passagiers, en dat in de sector normen bestaan voor medische kwesties^{110, 111} Bovenal herinner ik eraan dat met „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal, een objectief begrip beoogd wordt. Nalatig gedrag van de vervoerder is normaal gesproken niet relevant om uit te maken of een bepaalde gebeurtenis als een ongeval kan worden aangemerkt.¹¹² Zoals hierboven in punt 84 is aangegeven, mag dat aspect krachtens artikel 21, lid 2, onder a), van dat verdrag alleen een rol spelen in de fase van de verdediging. In dat verband kan op de zaak Husain worden aangemerkt dat zij het zwaartepunt van het onderzoek naar het „ongeval” heeft verlegd van de aard van de gebeurtenis die het letsel heeft veroorzaakt, naar het beweerde verzuim van de luchtvaartmaatschappij om het ongeval af te wenden.

¹⁰⁸ Zie bijvoorbeeld United States District Court, S.D. Indiana, Indianapolis Division, 10 oktober 2007, *Watts v. American Airlines*, 2007 WL 3019344.

¹⁰⁹ Er zou heel goed kunnen worden geoordeeld dat handelingen of nalatige gedragingen van het cabinepersoneel op zich niet als „ongevallen” kunnen worden aangemerkt, aangezien het strikt genomen geen „gebeurtenissen” zijn, hoewel zij tot dergelijke toevallige gebeurtenissen kunnen leiden. In het onderhavige geval is het „ongeval” bijvoorbeeld niet het verzuim van het lid van het cabinepersoneel om voorzichtig met de kar te rijden waarop de koffiekant rustte, maar wel de daaruit resulterende val van die kan.

¹¹⁰ Zie voetnoten 90 en 91.

¹¹¹ Dat punt lijkt bijvoorbeeld in het hoofdgeding tussen partijen namelijk hevig te worden betwist (zie voetnoot 8). De adequate reactie op de brandwonden van DB zou met name kunnen afhangen van de ernst ervan ter plaatse, hetgeen kan worden betwist. Zie ook met name United States District Court, S.D. Florida, 15 juni 2011, *Cardoza v. Spirit Airlines, Inc.*, 2011 WL 2447523. In die zaak is tussen de partijen uitvoerig gediscussieerd over de vraag of de beslissing van de piloot om, gelet op het medische probleem van een passagier, het vliegtuig niet om te leiden naar een nabijgelegen luchthaven, onder de gegeven omstandigheden passend en als zodanig „gewoon” en „te verwachten” was in de zin van artikel 17, lid 1. Hierbij werden argumenten aangevoerd over feitelijke kwesties zoals i) de werkelijke ernst van de toestand van de passagier en de mate waarin de piloot daarvan daadwerkelijk op de hoogte was gesteld, ii) wat de normen en procedures van de sector feitelijk voorschrijven en iii) wat de piloot feitelijk heeft gedaan.

¹¹² Zie met name arrest van 2 juni 2022, *Austrian Airlines (Ontheffing van aansprakelijkheid van luchtvervoerders)* (C-589/20, EU:C:2022:424, punten 22 en 23).

96. Wat evenwel uiteindelijk naar mijn mening, alles welbeschouwd, als richtsnoer moet dienen voor het Hof bij de uitlegging van het begrip „ongeval” in die situaties¹¹³ – en nog een reden waarom het Hof die beslissing beter voorbehoudt aan een toekomstige zaak – is het standpunt dat het ooit zal innemen over de draagwijdte van de exclusiviteit van het Verdrag van Montreal.

97. Indien het Hof de ruime opvatting van deze exclusiviteit zou onderschrijven, zou het enerzijds moeten oordelen dat een verzuim van het cabinepersoneel om adequaat op het medische probleem van een passagier te reageren wel degelijk een „ongeval” vormt, ondanks de conceptuele moeilijkheden die deze uitlegging met zich brengt. Indien het dit niet zou doen, wordt de benadeelde passagiers immers *elk* rechtsmiddel ontnomen – aangezien geen vordering op grond van artikel 17, lid 1, zou kunnen worden ingesteld en vorderingen wegens nalatigheid op grond van het nationale recht door het verdrag zouden worden uitgesloten – terwijl zij letsels hebben opgelopen die gedeeltelijk aan het gedrag van het personeel van de vervoerder kunnen worden toegeschreven. Een dergelijk resultaat kan nauwelijks worden beschouwd als een weerspiegeling van een „billijk evenwicht van de belangen” tussen luchtvervoerders en passagiers. Bovendien zou het de luchtvaartmaatschappijen niet langer stimuleren om hun zorgplicht en de toepasselijke normen van de sector na te leven, aangezien zij bij verzuim daaraan niet aansprakelijk zouden zijn jegens de slachtoffers.

98. De zaak Husain moet in feite in dat licht worden gezien. De beslissing in deze zaak werd genomen nadat dezelfde Supreme Court in het arrest Tseng had geoordeeld dat een passagier ofwel een rechtsmiddel heeft op grond van het Verdrag van Montreal, of er helemaal geen heeft. Gevallen van nalatig optreden van het cabinepersoneel bij medische problemen vielen volgens deze rechterlijke instantie onder het begrip „ongeval”, waardoor werd verzekerd dat de slachtoffers van dergelijk gedrag een aanspraak op bescherming in rechte konden doen gelden.¹¹⁴

99. Mocht het Hof zich daarentegen aansluiten bij de enge opvatting over de draagwijdte van de exclusiviteit van het Verdrag van Montreal, dan stel ik anderzijds voor de in artikel 17, lid 1, gebruikte „traditionele” uitlegging van het begrip „ongeval” te handhaven. De vaststelling dat de onachtzaamheid van het cabinepersoneel bij de behandeling van zieke passagiers op zich niet als een „ongeval” kan worden aangemerkt, zou in dat geval een rechtsmiddel op grond van dit instrument zeker uitsluiten. Zij zou echter tegelijkertijd de weg vrijmaken voor vorderingen wegens nalatigheid op grond van het nationale recht. Deze situaties zouden dan niet langer onbeslist blijven.

¹¹³ Voor de duidelijkheid herhaal ik dat deze discussie alleen relevant is voor gevallen waarin het medische probleem van de passagier uitsluitend voortvloeit uit een bestaande gezondheidstoestand die toevallig tijdens een internationale vlucht tot uiting komt. Wanneer de kwestie daarentegen, zoals in casu, voortvloeit uit een „ongeval”, valt de vordering reeds om net die reden onder artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal, en is de vervoerder op grond daarvan aansprakelijk (zie punten 89 en 90 hierboven).

¹¹⁴ De in voetnoot 106 genoemde zaken zijn daarentegen uitspraken die dateren van vóór het arrest Tseng. De vaststelling in die zaken dat er geen sprake was van een „ongeval” betekende ook dat vorderingen wegens nalatigheid op grond van het nationale recht mochten worden ingesteld, die vaak succesvol waren. In de na het arrest Tseng beslechte zaken heeft dezelfde vaststelling ertoe geleid dat de verzoeker geen beroep meer kon instellen (zie met name United States District Court, E. D. New York, 13 maart 2000, Rajcoar v. Air India Ltd., 89 F.Supp.2d 324). De zaak Husain kan worden gezien als een antwoord op die onbevredigende situatie.

V. Conclusie

100. Gelet op het voorgaande geef ik het Hof in overweging de prejudiciële vragen van het Oberste Gerichtshof te beantwoorden als volgt:

„1) Artikel 29 van het op 28 mei 1999 te Montreal gesloten Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationaal luchtvervoer, ondertekend door de Europese Gemeenschap op 9 december 1999 en namens laatstgenoemde goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001 (hierna: ‚Verdrag van Montreal’),

moet aldus worden uitgelegd dat

een vordering tegen een luchtvervoerder, op welke grond dan ook, die objectief verband houdt met lichamelijk letsel dat een passagier heeft opgelopen tijdens een internationale vlucht die binnen de algemene werkingssfeer van dat verdrag valt, als gevolg van een ongeval dat aan boord van het luchtvaartuig heeft plaatsgevonden, in de zin van artikel 17, lid 1, van dat verdrag, uitsluitend onder dat instrument valt. Bijgevolg zijn de daarin opgenomen voorwaarden en aansprakelijkheidsgrenzen, met inbegrip van de verjaringstermijn van twee jaar van artikel 35, lid 1, van dat verdrag, dwingend van toepassing op een dergelijke vordering. Dit antwoord loopt niet vooruit op de vraag of andere soorten letsels van passagiers ook exclusief onder hetzelfde verdrag vallen.

2) Artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal

moet aldus worden uitgelegd dat

voor de toepassing van artikel 17, lid 1, van dat verdrag, een ‚ongeval’ wordt geacht lichamelijk letsel van een passagier te hebben ‚veroorzaakt’ wanneer i) dit letsel zonder die gebeurtenis niet zou zijn opgelopen en ii) dit letsel een voorzienbaar gevolg was van die gebeurtenis, ongeacht het feit dat een andere factor, zoals de daaropvolgende gebrekkige eerste hulp die door het cabinepersoneel is geboden, eveneens tot het betrokken letsel kan hebben bijgedragen.”