



# Jurisprudentie

CONCLUSIE VAN ADVOCaat-GENERAAL

N. EMILIOU

van 20 januari 2022<sup>1</sup>

**Zaak C-589/20**

**JR**

**tegen**

**Austrian Airlines AG**

[verzoek van het Landesgericht Korneuburg (rechter in tweede aanleg Korneuburg, Oostenrijk)  
om een prejudiciële beslissing]

„Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verdrag van Montreal – Artikel 17, lid 1 – Aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen voor dood of lichamelijk letsel van passagiers – Vereisten van een daarmee in causaal verband staand ‚ongeval‘ dat plaatsvond ‚tijdens enige handeling verband houdende met [...] het verlaten van het luchtvaartuig‘ – Passagier die bij het verlaten van het luchtvaartuig ten val komt op de vliegtuigtrap – Artikel 20 – Verweer van medeschuld – Passagier die heeft nagelaten zich aan de leuning vast te houden”

## I. Inleiding

1. De onderhavige zaak heeft betrekking op het dagelijks aanwezige risico van gevaarlijke struikelen uitglijdingen. Meer bepaald draait het in deze zaak om de vraag of, en zo ja, in hoeverre luchtvaartmaatschappijen aansprakelijk zijn als dit passagiers overkomt die zich aan boord van een luchtvaartuig bevinden of op voorzieningen voor het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig.

2. In dat verband heeft het Landesgericht Korneuburg (rechter in tweede aanleg Korneuburg, Oostenrijk) het Hof van Justitie twee vragen gesteld over de uitlegging van artikel 17, lid 1, en artikel 20 van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer<sup>2</sup> (hierna: „Verdrag van Montreal”). Die vragen zijn gesteld in het kader van een vordering tot schadevergoeding die JR, een passagier op een internationale vlucht, heeft ingesteld tegen Austrian Airlines AG, de vervoerder die de betreffende vlucht heeft verkocht en uitgevoerd, wegens letsel dat zij heeft opgelopen toen zij zonder duidelijk aanwijsbare reden bij het verlaten van het luchtvaartuig op de vliegtuigtrap ten val kwam.

<sup>1</sup> Oorspronkelijke taal: Engels.

<sup>2</sup> 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. De *eerste vraag* gaat over de kwestie of een dergelijke val een „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal vormt, waarvoor de luchtvaartmaatschappij ingevolge die bepaling aansprakelijk is. De *tweede vraag* betreft de kwestie of in die context het feit dat de passagier heeft nagelaten zich vast te houden aan de aan de vliegtuigtrap bevestigde leuning, tot medeschuld zijnerzijds leidt, zodat de vervoerder ingevolge artikel 20 van dat verdrag van zijn aansprakelijkheid wordt ontheven. In deze conclusie zet ik uiteen waarom mijns inziens voor elk van die twee vragen een genuanceerd antwoord op een geval-per-gevalbasis geboden is.

## II. Toepasselijke bepalingen

### A. *Verdrag van Montreal*

4. 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.

5. In de vijfde overweging van dat verdrag staat vermeld 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”.

6. Artikel 17 van het Verdrag van Montreal, met als 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”.

7. Ingevolge artikel 20 van dat verdrag, met als opschrift „Ontheffing van aansprakelijkheid”, is de vervoerder, „[indien hij] bewijst dat schuld of nalatigheid van de persoon die schadevergoeding vordert of van de persoon aan wie deze zijn rechten ontleent, de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen, [...] geheel of gedeeltelijk ontheven van zijn aansprakelijkheid jegens die persoon, voor zover die schuld of nalatigheid de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen. [...] Dit artikel is van toepassing op alle bepalingen van dit verdrag inzake aansprakelijkheid, met inbegrip van artikel 21, eerste lid.”

8. Artikel 21 van het Verdrag van Montreal, met als opschrift „Schadevergoeding in geval van dood of van letsel door de passagier geleden”, luidt als volgt:

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

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

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

## **B. Unierecht**

9. 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 bagage<sup>3</sup>, zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 889/2002<sup>4</sup> (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**

10. Op 30 mei 2019 reisden JR, haar echtgenoot en hun tweejarige zoon met een door Austrian Airlines uitgevoerde vlucht van Thessaloniki (Griekenland) naar Wenen (Oostenrijk), op grond van een met die maatschappij gesloten luchtvervoersovereenkomst.

11. Nadat het vliegtuig op de internationale luchthaven Wien-Schwechat (hierna: „Vienna International Airport”) was geland, werd het geparkeerd op een plaats waar de passagiers het luchtvaartuig onder de vrije hemel dienden te verlaten. Zowel aan het voorste gedeelte als aan het achterste gedeelte van het vliegtuig werd een niet-overdekte trap geplaatst, met aan weerszijden een leuning, zodat de passagiers het vliegtuig konden verlaten. JR en haar gezin lieten andere passagiers voorgaan en maakten daarna zelf gebruik van de voorste trap. De echtgenoot van JR liep als eerste de mobiele trap af, met in iedere hand een handbagagetrolley. Op het onderste gedeelte van de trap kwam hij bijna ten val, maar hij slaagde erin overeind te blijven. Daarna kwam JR, met haar handtas in haar rechterhand en haar zoon op haar linkerarm. Op dezelfde plek waar haar echtgenoot even daarvoor bijna was gevallen, viel ze, waarbij zij de traprand raakte. Daarbij brak zij haar linkeronderarm en liep zij een bloedingstorting op haar bil op.

12. JR heeft bij het Bezirksgericht Schwechat (rechter in eerste aanleg Schwechat, Oostenrijk) een vordering tot schadevergoeding van 4 675,00 EUR, te vermeerderen met rente en kosten, tegen Austrian Airlines ingesteld. In wezen voert zij aan dat de vervoerder naar Oostenrijks recht voor het door haar geleden letsel aansprakelijk is, aangezien hij zijn contractuele verplichting om de veiligheid van de passagiers te waarborgen<sup>5</sup>, niet was nagekomen. In dit verband stelde JR dat het, als passagiers het luchtvaartuig onder de vrije hemel dienen te verlaten, standaardpraktijk voor vervoerders is om overdekte trappen ter beschikking te stellen en zich ervan te vergewissen dat deze niet vettig of glad zijn. In dit geval had Austrian Airlines ondanks de regen van niet-overdekte trappen gebruikgemaakt, zodat de luchtvaartmaatschappij het risico had vergroot dat iemand op de natte trap zou kunnen uitglijden. Bovendien was de trede waarop JR is uitgegleden volgens haar olieachtig en/of vettig. De trap was zelfs zo glad dat haar echtgenoot op precies dezelfde plaats als waar zij is gevallen bijna ten val was gekomen, hoewel zij, nadat zij had gezien dat haar echtgenoot bijna was gevallen, zeer behoedzaam is geweest door haar zoon op de arm te nemen, zodat hij niet kon uitglijden, en heel voorzichtig de trap is afgelopen.

<sup>3</sup> Verordening van de Raad van 9 oktober 1997 (PB 1997, L 285, blz. 1).

<sup>4</sup> Verordening van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002 (PB 2002, L 140, blz. 2).

<sup>5</sup> Uit de verwijzingsbeslissing blijkt dat er op grond van § 1295, lid 1, van het Allgemeine bürgerliche Gesetzbuch (Oostenrijks burgerlijk wetboek) met name wegens de niet-nakoming van een contractuele verplichting civielrechtelijke aansprakelijkheid kan ontstaan. Voorts blijkt dat er naar Oostenrijks recht door het sluiten van een luchtvervoersovereenkomst voor de vervoerder een bijkomende verplichting tot stand komt om de veiligheid van de passagiers te waarborgen, met name wanneer zij aan boord gaan en het luchtvaartuig verlaten.

13. Austrian Airlines heeft hiertegen *ten eerste* aangevoerd dat zij haar verplichting om de veiligheid te waarborgen niet heeft geschonden. Het gebruik van vliegtuigtrappen die waren voorzien van geperforeerde/geribbelde treden om het slipgevaar te verminderen, zorgde ervoor dat de passagiers het vliegtuig zonder risico konden verlaten. Verder verkeerde de trap in kwestie in goede technische staat en was deze ook niet nat, met olie bedekt of vettig en dus niet glad. *Ten tweede* kon hoe dan ook redelijkerwijs van JR worden verwacht dat zij zich aan de leuning zou vasthouden, in het bijzonder nu zij even daarvoor haar echtgenoot bijna had zien vallen. Daarnaast kan niet worden uitgesloten dat zij juist is gevallen omdat zij haar zoon vasthield. *Ten derde* heeft JR, ondanks de medische aanwijzingen en adviezen die zij kreeg, besloten om zich niet direct na het incident verder te laten behandelen in een nabijgelegen ziekenhuis, maar is zij in plaats daarvan naar Linz (Oostenrijk) teruggereisd, waar zij zich pas laat op de avond van 30 mei 2019 heeft laten behandelen. Bijgevolg kan niet worden uitgesloten dat haar letsel door de late behandeling is verergerd.

14. Bij vonnis van 15 maart 2020 heeft het Bezirksgericht Schwechat de vordering in haar geheel afgewezen. Naast de hierboven in punt 11 samengevatte feiten heeft die rechter vastgesteld dat vóór JR ongeveer 60 passagiers van de trap gebruik hadden gemaakt om het vliegtuig te verlaten en dat geen van hen was uitgegleden of over gladheid van de trap had geklaagd. De treden waren vervaardigd van geribbeld plaatmetaal, hetgeen specifieke antislipseigenschappen waarborgt. Dit type trap wordt voortdurend gebruikt op Vienna International Airport, waar geen overdekte trappen beschikbaar zijn. Daarnaast is het betreffende materiaal gecertificeerd en was de trap in kwestie in goede staat en vertoonde deze geen gebreken of beschadigingen. Hoewel de treden inderdaad vochtig waren omdat het daarvoor had geregend, konden zij op de bewuste dag niet als nat worden aangemerkt, aangezien het op het moment van uitstappen niet regende. Evenmin waren zij met olie bedekt of vettig, of waren grote delen ervan bedekt met viezigheid. Alleen op de laatste drie treden waren aparte, kleine, stipvormige verontreinigingen van onbekende aard aanwezig, maar er kon niet worden vastgesteld dat deze glad waren of zelfs dat er kauwgum op de treden kleefde. Tot slot had JR haar echtgenoot bijna zien vallen, waarna zij vervolgens zelf op dezelfde plek ten val kwam. Los van het feit dat geen van beiden zich aan de leuning had vastgehouden, kon niet worden vastgesteld waarom verzoekster is gevallen.

15. In het licht van die feiten heeft de rechter in eerste aanleg conform Oostenrijks recht geoordeeld dat Austrian Airlines haar verplichting om de veiligheid te waarborgen niet had geschonden. Een luchtvaartmaatschappij hoeft enkel die maatregelen te treffen die redelijkerwijs van haar mogen worden verwacht. In dit verband volstond het gebruik van vliegtuigtrappen met een antislippoppervlak om te waarborgen dat de passagiers het vliegtuig zonder risico konden verlaten. Iedere passagier dient er in ieder geval op te letten waar hij loopt. Net nadat zij had gezien dat haar echtgenoot bijna ten val was gekomen, had JR niets ondernomen om haar eigen val te voorkomen. Het zou redelijk zijn geweest als zij even had stilgestaan en vervolgens de leuning had gebruikt alvorens de trap verder af te dalen. JR had eventueel ook de hulp van haar echtgenoot kunnen inroepen. Dat zij de leuning niet heeft vastgepakt hoewel reeds was vastgesteld dat er een risico bestond, betekende dat haar val overwegend aan haarzelf te wijten was.

16. JR heeft bij het Landesgericht Korneuburg hoger beroep tegen dat vonnis ingesteld. Die rechter wijst er op dat de aansprakelijkheid van Austrian Airlines niet moet worden beoordeeld op grond van Oostenrijks recht, maar op grond van de in het Verdrag van Montreal vastgelegde voorwaarden. In dit opzicht twijfelt hij of een val zoals die van JR kan worden aangemerkt als een „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, van dat verdrag, zoals gedefinieerd in het arrest Niki

Luftfahrt<sup>6</sup>. Hij vraagt zich af of de schuld van de passagier – die heeft nagelaten zich aan de leuning vast te houden – de vervoerder ingevolge artikel 20 van het verdrag hoe dan ook van elke aansprakelijkheid ontheft.

17. Daarop heeft het Landesgericht Korneuburg het hoofdgeding geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

- „1) Moet artikel 17, lid 1, van [het Verdrag van Montreal] aldus worden uitgelegd dat het begrip ‚ongeval‘ in de zin van deze bepaling een situatie omvat waarbij een passagier bij het verlaten van het luchtvaartuig – zonder duidelijk aanwijsbare reden – ten val komt op het onderste deel van de mobiele trap en hierbij letsel oploopt, waarbij het letsel niet werd veroorzaakt door een voorwerp dat wordt gebruikt voor het bedienen van passagiers in de zin van [het arrest Niki Luftfahrt], en er geen sprake was van een gebrekkige staat van de trap en deze met name ook niet glad was?
- 2) Moet artikel 20 van [het Verdrag van Montreal] aldus worden uitgelegd dat een eventuele aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappij volledig is uitgesloten wanneer er sprake is van omstandigheden zoals beschreven in [de eerste vraag] en de passagier zich op het moment van de val niet vasthield aan de leuning van de trap?”

18. Op 10 november 2020 is het verzoek om een prejudiciële beslissing ingekomen bij het Hof. JR, Austrian Airlines, de Duitse regering en de Europese Commissie hebben schriftelijke opmerkingen bij het Hof ingediend. In de onderhavige zaak heeft geen terechtzitting plaatsgevonden.

#### IV. Analyse

19. Het Verdrag van Montreal bevat eenvormige bepalingen tot regeling van het internationale luchtvervoer. Daarin zijn met name de verplichtingen vastgelegd van luchtvaartmaatschappijen jegens passagiers met wie zij een vervoersovereenkomst hebben gesloten. Aangezien dat verdrag onder andere door de Europese Unie is gesloten<sup>7</sup>, 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 een prejudiciële beslissing te geven over de uitlegging ervan.<sup>8</sup>

20. Zoals de verwijzende rechter terecht opmerkt<sup>9</sup>, is in het hoofdgeding het Verdrag van Montreal van toepassing. JR heeft met Austrian Airlines een vervoersovereenkomst gesloten met betrekking tot „internationaal vervoer” in de zin van artikel 1 van het verdrag. De plaats van

<sup>6</sup> Arrest van 19 december 2019 (C-532/18, EU:C:2019:1127; hierna: „arrest Niki Luftfahrt”).

<sup>7</sup> Zie voetnoot 2.

<sup>8</sup> Zie met name het arrest Niki Luftfahrt (punt 30 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

<sup>9</sup> Zie punt 16.

vertrek en de plaats van bestemming van die vlucht zijn namelijk gelegen op het grondgebied van twee staten die partij zijn bij dat verdrag, te weten de Helleense Republiek en de Republiek Oostenrijk.<sup>10</sup>

21. Hoofdstuk III van het Verdrag van Montreal bevat diverse bepalingen met betrekking tot de aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen. Zo gaat artikel 17, lid 1, over hun aansprakelijkheid in geval van „dood of lichamelijk letsel” van passagiers. In de onderhavige zaak wordt niet betwist dat de door JR als passagier opgelopen botbreuk en bloedingstorting<sup>11</sup>, waarvoor zij schadeloosstelling van Austrian Airlines vordert, dergelijk „lichamelijk letsel” vormen.

22. De vordering van JR valt dus duidelijk onder artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal. Bovendien is die bepaling in een dergelijk geval *bij uitsluiting* van toepassing. Op welke grond de eiser zijn vordering ook baseert – nationaal recht inzake de onrechtmatige daad, contractuele aansprakelijkheid, etc. –, ingevolge artikel 29 van het verdrag moet zijn vordering hetzij aan de in dat verdrag bedoelde voorwaarden en aansprakelijkheidsgrenzen voldoen, hetzij worden afgewezen. Met andere woorden, „indien er op grond van het verdrag geen rechtsmiddel voor het letsel beschikbaar is, dan is er überhaupt geen rechtsmiddel beschikbaar”<sup>12</sup>. Hoewel de vordering van JR op de Oostenrijkse regels inzake civielrechtelijke aansprakelijkheid is gebaseerd, hangt het succes ervan dus uiteindelijk niet af van de inhoud van die regels, maar van de juiste uitlegging van het verdrag.<sup>13</sup>

23. In dat verband bepaalt artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal dat een passagier die letsel heeft geleden een tegen de luchtvaartmaatschappij gerichte vordering heeft „op grond van het enkele feit dat het ongeval dat [...] 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”.

24. Als aan die vereisten wordt voldaan, zijn de aan de vervoerder ter beschikking staande verweermiddelen tamelijk beperkt en hangen deze af van het aan de eiser toe te kennen bedrag aan schadevergoeding. Indien de waarde van de vordering niet hoger is dan 100 000 bijzondere trekingsrechten (BTR)<sup>14</sup>, bepaalt artikel 21, lid 1, van het Verdrag van Montreal dat de vervoerder „zijn aansprakelijkheid niet [kan] beperken of uitsluiten”. Indien de vordering die drempel te boven gaat, kan hij ingevolge artikel 21, lid 2, van het verdrag zijn aansprakelijkheid beperken<sup>15</sup>

<sup>10</sup> Zie punt 10. Daarnaast is ook verordening nr. 2027/97 van toepassing, aangezien Austrian Airlines naar het zich laat aanzien een „luchtvervoerder van de Gemeenschap” is in de zin van artikel 2, lid 1, onder b), van die verordening (te weten „een luchtvervoerder met een door een lidstaat overeenkomstig het bepaalde in [verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen (PB 1992, L 240, blz. 1) ] afgegeven geldige exploitatievergunning”). Wat echter de aansprakelijkheid van „luchtvervoeders van de Gemeenschap” met betrekking tot door passagiers geleden letsel betreft, verwijst artikel 3, lid 1, van die verordening naar de relevante bepalingen van het Verdrag van Montreal.

<sup>11</sup> Zie punt 11.

<sup>12</sup> House of Lords (voormalige hoogste rechterlijke instantie van het Verenigd Koninkrijk), 8 december 2005, *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*, Re [2005] UKHL 72 (hierna: „arrest Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation”), Lord Scott, § 3.

<sup>13</sup> Een feit dat de partijen in het hoofdgeding aanvankelijk, en ook de rechter in eerste aanleg, over het hoofd lijkten te hebben gezien (zie punten 12-15).

<sup>14</sup> BTR zijn internationale reserveactiva die door het Internationaal Monetair Fonds (IMF) worden gedefinieerd en aangehouden, en waarvan de waarde op een mandje met nationale valuta is gebaseerd en dagelijks fluctueert (zie <https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR>).

<sup>15</sup> Wanneer de waarde van een vordering meer dan 100 000 BTR bedraagt en de vervoerder aantoont dat hem niets te verwijten valt, blijft hij aansprakelijk voor de tot dat bedrag geleden schade.

door in essentie te bewijzen dat het letsel van de passagier niet aan zijn schuld of nalatigheid te wijten was. Het staat vast dat de vordering van JR niet hoger is dan 100 000 BTR, zodat Austrian Airlines in ieder geval niet van dat specifieke verweer gebruik kan maken.

25. Desalniettemin heeft de vervoerder in die situatie nog een ander verweer ter beschikking, ongeacht de schijnbaar onvoorwaardelijke bewoordingen van artikel 21, lid 1, van het Verdrag van Montreal. Hij kan zijn aansprakelijkheid namelijk nog beperken of uitsluiten, maar dit alleen door ingevolge artikel 20 van het verdrag te bewijzen dat er sprake was van *medeschuld* tijdens de eiser. Die bepaling is immers van toepassing op alle in dat verdrag bedoelde gevallen van schade, met inbegrip van „lichamelijk letsel” van een passagier, en dit zelfs als de waarde van de vordering niet hoger is dan 100 000 BTR.<sup>16</sup>

26. In dat verband hebben de aan het Hof voorgelegde vragen betrekking op de voorwaarden voor de vordering (artikel 17, lid 1) en op het verweer tegen de vordering (artikel 20). De *eerste vraag* gaat over de juiste uitlegging van het begrip „ongeval” in de zin van eerstgenoemde bepaling. De *tweede vraag* betreft de in laatstgenoemde bepaling bedoelde medeschuld. Het Hof heeft artikel 17, lid 1, reeds uitgelegd, met name in het arrest Niki Luftfahrt. Dat geldt niet voor artikel 20. In het algemeen gesteld, kan een antwoord op de prejudiciële vragen niet onomstotelijk uit de bestaande rechtspraak worden afgeleid, hoewel daaruit wel enige algemene lessen kunnen worden getrokken.

27. *Ten eerste* dienen de in het Verdrag van Montreal gebezigde begrippen, zoals „ongeval” en „schuld”, op *autonome* en *uniforme* wijze te worden uitgelegd, overeenkomstig de uitleggingsregels van het algemene volkenrecht, die bindend zijn voor de Europese Unie.<sup>17</sup>

28. *Ten tweede* moeten in dat opzicht die begrippen worden uitgelegd op basis van de regels van internationaal gewoonterecht, zoals gecodificeerd in het Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht van 23 mei 1969.<sup>18</sup> De relevante bepalingen van het Verdrag van Montreal moeten derhalve te goeder trouw worden uitgelegd overeenkomstig de gewone betekenis van de bewoordingen ervan in hun context en in het licht van het voorwerp en het doel van het betreffende verdrag<sup>19</sup>, waaronder „het waarborgen van bescherming van de belangen van consumenten in het internationale luchtvervoer”, waarbij een „billijk evenwicht” wordt bewaard tussen die belangen en de belangen van de luchtvaartmaatschappijen.<sup>20</sup>

<sup>16</sup> Dit blijkt duidelijk uit de laatste volzin van artikel 20, waarin is bepaald dat dit artikel van toepassing is op „alle bepalingen van dit verdrag inzake aansprakelijkheid, met inbegrip van artikel 21, eerste lid”. Desalniettemin is er op dat punt sprake van enige onduidelijkheid wat „luchtvervoerders van de Gemeenschap” betreft. In de „informatieve kennisgeving” in de bijlage bij verordening nr. 2027/97 staat dat „[v]oor schade tot 100 000 BTR [...] de luchtvaartmaatschappij *vorderingen tot schadeloosstelling niet [kan] betwisten.*” (Cursivering van mij.) Mijns inziens betreft dit echter louter een redactionele onnauwkeurigheid. *Ten eerste* herhaal ik dat artikel 3, lid 1, van verordening nr. 2027/97 wat betreft de aansprakelijkheid van een „luchtvervoerder van de Gemeenschap” jegens passagiers naar het bepaalde in het Verdrag van Montreal verwijst (zie voetnoot 10 hierboven). De voorwaarden voor aansprakelijkheid (met inbegrip van de aan vervoerders ter beschikking staande verweermiddelen) zijn in de regel de in dat verdrag vastgelegde voorwaarden. *Ten tweede* is duidelijk dat de Uniewetgever bij de wijziging van verordening nr. 2027/97 middels vaststelling van verordening nr. 889/2002 de intentie had om voor „luchtvervoerders van de Gemeenschap” de mogelijkheid te beperken om zich op artikel 21, lid 2, van dat verdrag te beroepen (zie de bijlage bij verordening nr. 2027/97, gelezen in samenhang met overweging 11 van verordening nr. 889/2002). Niets suggereert echter dat de Uniewetgever hen ook wenste te verhinderen om het verweer van artikel 20 van dat verdrag aan te voeren. Integendeel, overweging 9 van verordening nr. 2027/97 is geschrapt noch gewijzigd bij verordening nr. 889/2002, zodat daarin nog steeds in algemene bewoordingen staat vermeld dat „de luchtvervoerders van de Gemeenschap van hun aansprakelijkheid kunnen worden ontheven in geval van mede-oorzakelijke nalatigheid van de betrokken passagier”.

<sup>17</sup> Zie met name het arrest Niki Luftfahrt (punt 32 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

<sup>18</sup> *United Nations Treaty Series*, deel 1155, blz. 331 (hierna: „Verdrag van Wenen”).

<sup>19</sup> Zie artikel 31 van het Verdrag van Wenen en het arrest Niki Luftfahrt (punt 31).

<sup>20</sup> Zie de derde en de vijfde overweging van het Verdrag van Montreal en het arrest Niki Luftfahrt (punt 36 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

29. Ik wil daaraan als *derde* punt toevoegen dat het Hof, wanneer het zich uitsprekt over begrippen als „ongeval” en „schuld”, rekening zou moeten houden met en zich zou moeten laten inspireren door de uitspraken van de rechters van de staten die partij zijn bij dat verdrag, aangezien het Hof slechts een van de rechterlijke instanties is die bevoegd zijn om het Verdrag van Montreal uit te leggen, en aangezien de eenvormige toepassing van dat verdrag in al die staten een nastrevenswaardig ideaal is.<sup>21</sup>

30. In de hiernavolgende delen zal ik in het licht van deze algemene overwegingen op de prejudiciële vragen ingaan. Alvorens zulks te doen, maak ik echter nog één laatste opmerking over de feiten van de onderhavige zaak. Uit de verwijzingsbeslissing blijkt dat sommige van die feiten vaststaan, maar dat de partijen in het hoofdgeding het over andere omstandigheden oneens zijn, te weten of de trap in kwestie nat, vettig of met olie bedekt, en dus glad was, en of JR daarom is gevallen. Evenmin zijn zij het eens over de vraag of JR nalatig is geweest omdat zij zich niet aan de leuning heeft vastgehouden.<sup>22</sup> Niettemin hebben de nationale rechters al die feiten reeds vastgesteld en beoordeeld. Zij zijn daarbij tot de slotsom gekomen dat de trap geenszins glad of ondeugdelijk was, dat dus niet kon worden vastgesteld waarom JR is gevallen en dat zij inderdaad nalatig is geweest.<sup>23</sup> Op basis van die bevindingen dient het Hof de gevraagde uitlegging te geven.<sup>24</sup> Ook ik zal in deze conclusie van die bevindingen uitgaan.

#### ***A. Vallen en „ongevallen” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal (eerste vraag)***

31. Uit de bewoordingen van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal vloeien twee cumulatieve vereisten voort. Een luchtvaartmaatschappij kan enkel aansprakelijk worden gesteld, indien het door de passagier opgelopen „lichamelijk letsel” (i) is veroorzaakt door een „ongeval”; (ii) dat plaats had „aan boord van het luchtvaartuig” of „tijdens enige handeling verband houdende met het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig”.

32. Het tweede vereiste staat hier niet ter discussie. De verwijzende rechter gaat ervan uit dat aan dit vereiste is voldaan en heeft daarover dan ook geen vraag gesteld. Austrian Airlines betwist dat echter bij het Hof. Zij stelt in wezen dat de begrippen „aan boord gaan” en „verlaten van het luchtvaartuig” in de zin van artikel 17, lid 1, van het verdrag beperkt dienen te blijven tot het proces van het overschrijden van de drempel van het luchtvaartuig bij het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig, dat wil zeggen bij het in- of uitstappen van het luchtvaartuig vanaf of naar de trap of de loopbrug. Toen JR op het onderste gedeelte van de trap ten val is gekomen, was zij dan ook niet meer bezig met het „verlaten van het luchtvaartuig”. Teneinde de nationale rechter van een nuttig antwoord te voorzien, zal ik dit argument kort behandelen.

<sup>21</sup> Zie naar analogie arrest van 6 oktober 2020, Commissie/Hongarije (Hoger onderwijs) (C-66/18, EU:C:2020:792, punt 92). Voorts bevatte het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, dat op 12 oktober 1929 te Warschau is ondertekend en aan het Verdrag van Montreal is voorafgegaan, bepalingen (de artikelen 17 en 21) die ondanks enige verschillen (zie voetnoot 77 hieronder) overeenkwamen met artikel 17, lid 1, en artikel 20 van het Verdrag van Montreal. De begrippen „ongeval” en „schuld” in de zin van laatstgenoemde bepalingen kunnen dus worden uitgelegd in het licht van nationale rechtspraak betreffende eerstgenoemde bepalingen, en vice versa (zie de conclusie van advocaat-generaal Saugmandsgaard Øe in de zaak Niki Luftfahrt, EU:C:2019:788, punten 26, 27 en 43). Derhalve zal ik zonder onderscheid naar uitspraken betreffende het ene of het andere verdrag verwijzen.

<sup>22</sup> Vergelijk punten 12 en 13.

<sup>23</sup> Zie punt 14.

<sup>24</sup> In een verwijzingsprocedure ingevolge artikel 267 VWEU staat het enkel aan de nationale rechter om het feitelijke kader vast te stellen van het geding waarin hij zich moet uitspreken (zie bijvoorbeeld arrest van 7 augustus 2018, Prenninger e.a., C-329/17, EU:C:2018:640, punt 27 en aldaar aangehaalde rechtspraak).



33. Het Verdrag van Montreal geeft geen definitie van de in artikel 17, lid 1, gebezigde begrippen „aan boord gaan” of „verlaten van het luchtvaartuig”. Als ik de in punt 28 hierboven gememoreerde uitleggingsregels volg, zie ik evenwel geen reden om die begrippen in de enge, door Austrian Airlines gesuggereerde zin uit te leggen. *Ten eerste* betreft de term „aan boord gaan” in zijn gewone betekenis in brede zin de handeling die verband houdt met het vóór een reis aan boord van een luchtvaartuig (of een schip etc.) krijgen van passagiers (of vracht, enzovoort), terwijl „verlaten van het luchtvaartuig” het tegenovergestelde betekent. *Ten tweede* duiden de in artikel 17, lid 1, gebezigde termen „enige handeling”<sup>25</sup> op de intentie van de opstellers van het verdrag om met die begrippen een breed scala aan situaties te bestrijken, die duidelijk niet beperkt zijn tot de handeling van het in of uit het luchtvaartuig stappen – of, wat dat betreft, zelfs het bestijgen en afdalen van de vliegtuigtrap. *Ten derde* kan ten aanzien van dat laatste punt worden gesteld dat binnen de context van het moderne vliegverkeer het „aan boord gaan” en het „verlaten van het luchtvaartuig” complexe processen zijn, waarbij dikwijls veel gates, gangen, pendelvervoer en trappen betrokken zijn voordat de reiziger zijn stoel bereikt, of, omgekeerd, uiteindelijk voet aan de grond zet in een bepaald land. *Ten vierde* vragen het voorwerp en de doelen van het Verdrag van Montreal ook om een brede blik. Als het standpunt van Austrian Airlines juist zou zijn, zou de nuttige werking van artikel 17, lid 1, juist tamelijk drastisch worden beperkt. Bijgevolg hebben de nationale rechters deze begrippen breed genoeg geacht om – in het belang van de passagiers – gebeurtenissen te omvatten die plaatshebben op het platform, in pendelbussen die de passagiers naar hun vliegtuig of de luchthaventerminal vervoeren, of zelfs in de „steriele” zones van die terminals, en dit – in het belang van de luchtvaartmaatschappijen – zolang de passagiers onder toezicht van het personeel van de vervoerder staan wanneer die gebeurtenissen zich voordoen.<sup>26</sup> Samengevat omvat het begrip „verlaten van het luchtvaartuig” in de zin van artikel 17, lid 1, kennelijk het afdalen van de trap na de landing, maar is het daartoe niet beperkt.

34. De netelige kwestie betreft het eerste vereiste. In wezen vraagt de verwijzende rechter zich met zijn eerste vraag af of het begrip „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal een situatie omvat waarbij een passagier bij het verlaten van het luchtvaartuig op de trap ten val komt, ook al kan de reden voor zijn val niet worden vastgesteld en was deze met name niet toe te schrijven aan „een voorwerp dat wordt gebruikt voor het bedienen van passagiers” of aan een gebrek of gladheid van die trap.

35. Ik breng in herinnering dat het Verdrag van Montreal geen definitie bevat van het in artikel 17, lid 1, gebezigde begrip „ongeval”. De nationale rechters passen wat dat betreft een definitie toe die meer dan 30 jaar geleden ten aanzien van artikel 17 van het Verdrag van Warschau is geformuleerd. In het baanbrekende arrest *Air France v. Saks*<sup>27</sup> heeft de United States Supreme Court (hoogste rechterlijke instantie van de Verenigde Staten) dat begrip namelijk aldus uitgelegd dat het zich uitstrekt tot „onverwachte of ongewone, van buiten de passagier komende gebeurtenissen of voorvallen”. In het arrest *Niki Luftfahrt* heeft het Hof een eigen definitie gegeven. Het heeft daarin geoordeeld dat een „ongeval”, in overeenstemming met de gewone betekenis van die term, een „schadelijke gebeurtenis [is] die onvoorzien en onopzettelijk

<sup>25</sup> In de Duitse versie („beim Ein- oder Aussteigen ereignet hat”) van het Verdrag van Montreal ontbreekt een equivalent van deze woorden. Hoewel dit te betreuren valt, is het mijns inziens niet relevant. Alleen de zes taalversies waarin dat verdrag is opgesteld (namelijk het Engels, Arabisch, Chinees, Spaans, Frans en Russisch) worden namelijk als „authentiek” aangemerkt en moeten in aanmerking worden genomen (zie de conclusie van advocaat-generaal Saugmandsgaard Øe in de zaak *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:788, punt 36). Deze „authentieke” versies lijken op dat punt consistent te zijn. Zie met name de Spaanse („cualquiera de la operaciones”) en de Franse („toutes opérations”) versie.

<sup>26</sup> Zie voor nadere gegevens Naveau, J., Godfroid, M., en Frühling, P., *Précis de droit aérien*, 2e druk, Bruylant, Brussel, 2006, blz. 333; Schmid, R., „Article 17”, in *Montreal Convention*, Kluwer, Nederland, 2006, §§ 50-86, en Chapman, M., Prager, S., en Harding, J., *Saggerson on Travel Law and Litigation*, 5e druk, Wildy, Simmonds & Hill Publishing, Londen, 2013, blz. 499-502.

<sup>27</sup> U.S. Supreme Court, 4 maart 1985, 470 U.S. 392 (1985) (hierna: „arrest *Air France v. Saks*”).

is”.<sup>28</sup> Het enige wezenlijke verschil tussen deze twee definities zit in het criterium van de „externaliteit”, dat een bestanddeel van de eerste definitie uitmaakt, maar in de tweede definitie ogenschijnlijk ontbreekt. Hieronder kom ik op deze kwestie terug.<sup>29</sup>

36. Daarnaast volgt uit de meerderheid van de nationale uitspraken en uit het arrest Niki Luftfahrt dat, aangezien de vervoerder ingevolge artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal aansprakelijk is voor het letsel van een passagier „op grond van het enkele feit” dat zulk letsel is veroorzaakt door een „ongeval” dat plaats heeft gehad aan boord van het luchtvaartuig of tijdens het proces van het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig, aan dat begrip geen aanvullende voorwaarden voor aansprakelijkheid mogen worden verbonden – anders zou de eenvoudige logica van die bepaling worden vertroebeld.

37. *Ten eerste* hangt de aansprakelijkheid van de vervoerder ingevolge artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal, zoals het Hof uitdrukkelijk in dat arrest heeft overwogen, met name niet af van de vraag of het letsel van de passagier te wijten is aan de verwezenlijking van een typisch luchtvaartrisico. Hoewel sommige nationale rechters het tegenovergestelde standpunt hebben ingenomen, heeft het Hof er terecht op gewezen dat, als in het begrip „ongeval” een dergelijke voorwaarde wordt gelezen, dit noch met de gewone betekenis van dat begrip, noch met de doelstellingen van het verdrag zou stroken.<sup>30</sup> Het argument van Austrian Airlines dat van de trap vallen – ontegenzeggelijk – een dagelijks aanwezig risico is, is dan ook niet van belang bij het beantwoorden van de prejudiciële vraag van de verwijzende rechter.

38. *Ten tweede* is mijns inziens evenmin van belang of het letsel van de passagier is veroorzaakt door „een voorwerp dat wordt gebruikt voor het bedienen van passagiers”, zoals de verwijzende rechter in zijn eerste vraag heeft vermeld, hoewel er op dit punt sprake is van enige onduidelijkheid, hetgeen doet begrijpen waarom die rechter dit heeft vermeld. Het Hof heeft per slot van rekening in het arrest Niki Luftfahrt overwogen dat het begrip „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, „zich uitstrekt tot alle situaties die zich voordoen aan boord van een luchtvaartuig en waarbij een passagier lichamelijk letsel oploopt door een voorwerp dat wordt gebruikt voor het bedienen van passagiers”.<sup>31</sup>

39. Ik betwijfel echter sterk of het Hof met die overweging heeft beoogd dat begrip te beperken door middel van een nieuwe voorwaarde, die niet met de bewoordingen van artikel 17, lid 1, strookte, terwijl het vlak daarvoor in hetzelfde arrest een andere voorwaarde had afgewezen.<sup>32</sup> Mijns inziens wordt met die overweging veeleer beoogd om tot een abstracte beschrijving te komen van de omstandigheden waar het in die zaak om ging, namelijk een wegwerpbekertje met hete koffie, geserveerd door het personeel van de vervoerder, dat van een dienbladtafeltje afviel en bij een passagier brandwonden veroorzaakte. Veel gebeurtenissen die aan boord van luchtvaartuigen of tijdens het proces van het aan boord gaan of het verlaten van een luchtvaartuig plaatshebben, zullen voldoen aan de definitie van een „ongeval” zoals in punt 35 hierboven

<sup>28</sup> Arrest Niki Luftfahrt (punt 35).

<sup>29</sup> Zie punten 52 en 53 hieronder.

<sup>30</sup> Zie het arrest Niki Luftfahrt (punt 41).

<sup>31</sup> Arrest Niki Luftfahrt (punt 43 en dictum).

<sup>32</sup> Zie punt 37.

besproken, ook als daarbij geen „voorwerpen die worden gebruikt voor het bedienen van passagiers” betrokken zijn, en vice versa. Of in de onderhavige zaak de val van JR aan een dergelijk „voorwerp” te wijten was, is dan ook niet de vraag.<sup>33</sup>

40. *Ten derde* kan de aansprakelijkheid van de vervoerder ingevolge artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal, anders dan Austrian Airlines lijkt te suggereren, niet afhangen van schuld of nalatigheid aan haar zijde. Hoewel dat een voorwaarde voor aansprakelijkheid in nationaal recht inzake de onrechtmatige daad of overeenkomst kan zijn, verwijst die bepaling niet naar een dergelijk element. Wederom, waar het om gaat, is of in bepaalde omstandigheden een „ongeval” heeft plaatsgehad, en dat begrip is een objectief begrip. Dat Austrian Airlines in de onderhavige zaak redelijke zorgvuldigheid heeft betracht om het letsel van JR te voorkomen<sup>34</sup>, is derhalve niet van belang voor de beslissing of dat letsel door een dergelijke gebeurtenis is veroorzaakt.<sup>35</sup>

41. Een beoordeling van de aansprakelijkheidsregeling van het Verdrag van Montreal in geval van „lichamelijk letsel” van een passagier in haar geheel bevestigt deze uitlegging. Ik breng in herinnering dat schuld of nalatigheid zijdens de vervoerder, of veeleer het ontbreken daarvan, op grond van artikel 21, lid 2, van dat verdrag een rol kan spelen in het stadium van het *verweer*. De vervoerder kan zijn aansprakelijkheid in sommige gevallen beperken door te bewijzen dat het letsel niet aan hem te wijten is, *hoewel er wel een „ongeval” heeft plaatsgehad*.<sup>36</sup> Schuld of nalatigheid kan derhalve nimmer een component van dat begrip zijn.

42. *Kortom*, de „echte” vraag die moet worden beantwoord, is strikt omljnd, en komt op het volgende neer: is het letsel van de passagier veroorzaakt door een gebeurtenis die voldoet aan de objectieve definitie van een „ongeval” zoals in punt 35 hierboven vermeld?

43. Volgens JR, de Duitse regering en de Commissie dient die vraag in de onderhavige zaak bevestigend te worden beantwoord. De definitie van het Hof volgend, stellen zij dat een val zoals die van JR, klaarblijkelijk een „schadelijke” gebeurtenis is die „onopzettelijk” is. Verder is het risico van vallen op een trap weliswaar altijd aanwezig is en komen mensen inderdaad zo nu en dan ten val, maar dit risico wordt niettemin als „onvoorzien” beschouwd wanneer het zich voordoet.<sup>37</sup>

44. Volgens Austrian Airlines dient die vraag daarentegen ontkennend te worden beantwoord. Zij stelt in wezen dat er in de onderhavige zaak geen sprake was van een „ongeval”, aangezien niets „onverwachts”, „ongewoons” of „onvoorzien” verzoeksters val heeft veroorzaakt. Het is de normale gang van zaken dat passagiers na hun vlucht de trap aflopen. Voorts blijkt uit de feiten van het hoofdgeding niet dat er sprake was van bijzonderheden, zoals een onverwacht niveauverschil tussen de vliegtuigvloer en de trap, een gebrek aan de trap of een substantie die de trap glad zou hebben gemaakt. De verwijzende rechter lijkt het ter zake met Austrian Airlines eens te zijn.

<sup>33</sup> De tegenovergestelde uitlegging zou tot een ongerechtvaardigd verschil in de behandeling van vergelijkbare situaties leiden. Indien een passagier een andere passagier onopzettelijk schade zou berokkenen door een heet drankje te morsen, dan zou de kwalificatie van een dergelijke gebeurtenis als „ongeval” niet mogen afhangen van de vraag of het om een door de luchtvaartmaatschappij verstrekt wegwerpbekertje of om een door de passagier zelf meegebrachte herbruikbare beker ging.

<sup>34</sup> Zie punt 15

<sup>35</sup> Zie het arrest *Air France v. Saks*: „Het ‚ongevalsvereiste’ [...] houdt een onderzoek in naar de aard van de gebeurtenis die het letsel heeft veroorzaakt in plaats van naar de zorgvuldigheid die de luchtvaartmaatschappij heeft betracht om het letsel af te wenden.”

<sup>36</sup> Zie punt 24.

<sup>37</sup> Dat is ook zo terwijl JR in deze zaak was gealarmeerd door het feit dat haar echtgenoot bijna ten val was gekomen. Of zij voorzichtiger had moeten zijn nadat zij dat incident had gezien, zou enkel in aanmerking moeten worden genomen tijdens de fase van onderzoek naar de medeschuld ingevolge artikel 20 van het Verdrag van Montreal.

45. Deze tegenovergestelde standpunten weerspiegelen de verschillende benaderingen waarvoor nationale rechters in vergelijkbare omstandigheden hebben gekozen.

46. In sommige nationale uitspraken wordt de redenering van JR, de Duitse regering en de Commissie gevolgd. Op grond daarvan wordt een val van een passagier *in de regel aangemerkt als „ongeval”* in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal.<sup>38</sup>

47. In andere nationale uitspraken – die naar mijn weten een overweldigende meerderheid vertegenwoordigen – wordt de door Austrian Airlines gesuggereerde logica gevolgd. Daarbij wordt niet elk voorval waarbij een passagier valt en letsel oploopt, als „ongeval” erkend. De wezenlijke vraag is *waarom hij viel*. Een „ongeval” lijkt zich voor te doen wanneer de val teweeg is gebracht door een onverwachte of ongewone, van buiten de passagier komende factor. Zo werd erkend dat er zich een „ongeval” had voorgedaan toen passagiers op een trap uitgeden en vielen vanwege de aanwezigheid van sneeuw/ijs of water op de treden<sup>39</sup>, een plotse beweging van die passagiers<sup>40</sup> of een plots lagere positie van de loopbrug ten opzichte van de vliegtuigvloer<sup>41</sup>. Passagiers die aan boord van een vliegtuig vielen omdat zij uitgeden op een zeepvlek op de vloer van het toilet<sup>42</sup> of omdat een medepassagier plotseling op hun voet ging staan<sup>43</sup>, werden ook als slachtoffers van „ongevallen” beschouwd. De vordering werd daarentegen afgewezen wanneer een passagier zonder duidelijk aanwijsbare reden was gevallen<sup>44</sup> of de val uitsluitend aan zijn reeds bestaande gezondheidstoestand te wijten was<sup>45</sup>.

48. Mijns inziens is de logica waarop de tweede benadering steun vindt, om een aantal redenen de juiste.

49. *Ten eerste* geldt dat, hoewel in het normale taalgebruik de term „ongeval” vaak met de term „letsel” wordt verward, dit in het Verdrag van Montreal anders is. In artikel 17, lid 1, wordt een onderscheid gemaakt tussen het door de passagier geleden „lichamelijk letsel” en het „ongeval” dat het letsel heeft veroorzaakt. *Oorzaak* en *gevolg* moeten dus van elkaar worden onderscheiden. Ik neig naar het standpunt dat vallen geen *oorzaak* is, maar het *gevolg* van iets anders, namelijk iemands reactie ergens op.

50. Wanneer de vraag dus rijst of zich een „ongeval” heeft voorgedaan, kan de val niet op zichzelf worden gezien zonder na te gaan waardoor deze is veroorzaakt. Ik breng in herinnering dat de eiser ingevolge artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal dient aan te tonen dat een „ongeval” zijn letsel heeft veroorzaakt. „Ik ben gevallen” is in dit opzicht een te zwakke verklaring.

<sup>38</sup> Zie bijvoorbeeld Cour d’appel de Nouméa (rechter in tweede aanleg Nouméa, Frankrijk), 21 januari 2014, 13/00203.

<sup>39</sup> Zie United States Court of Appeals (federale rechter in tweede aanleg, Verenigde Staten), Ninth Circuit, 19 april 1993, Gezzi v. British Airways Plc, 991 F.2d 603 (9th Cir. 1993), en High Court of Justice (Engeland & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court) (bestuursrechter, Verenigd Koninkrijk), 31 juli 2019, Carmelo Labbadia v. Alitalia (Societa Aerea Italiana S.p.A), [2019] EWHC 2103 (Admin).

<sup>40</sup> Zie Court of Appeal (rechter in tweede aanleg), New South Wales (Australië), 20 augustus 2009, Air Link Pty Ltd v. Paterson, [2009] NSWCA.

<sup>41</sup> Zie Wandsworth County Court (rechter in eerste aanleg Wandsworth, Verenigd Koninkrijk), 20 oktober 2007, Singhal v. British Airways Plc, [2007] 10 WLUK 552.

<sup>42</sup> Zie United States District Court (federale rechter in eerste aanleg, Verenigde Staten), C.D. California, 20 maart 2006, Sharma v. Virgin Atlantic Airways, 31 Avi 17, 539 (C.D. Cal., 2006).

<sup>43</sup> Zie United States District Court, N.D. California, 26 augustus 2003, Kwon v. Singapore Airlines, 356 F.Supp.2d 1041 (N.D. Cal. 2003).

<sup>44</sup> Zie met name United States District Court, S.D. Florida, Miami Division, 4 september 2008, Ugaz v. American Airlines, Inc., 576 F.Supp.2d 1354; Court of Appeal (England & Wales) (Civil division) (hoogste rechter in burgerlijke zaken in Engeland en Wales, Verenigd Koninkrijk), 18 december 2008, Beverley Anne Barclay v. British Airways Plc, [2008] EWCA Civ 1419 (hierna: „arrest Beverley Anne Barclay v. British Airways Plc”); en het arrest van de Cour de cassation (hoogste rechter in burgerlijke en strafzaken, Frankrijk) van 15 januari 2014, 11-27.962.

<sup>45</sup> Zie Court of Appeal (England & Wales) (Civil division), 16 april 1997, Chaudhari v. British Airways Plc, [1997] 4 WLUK 221.

51. *Ten tweede* kunnen wat dat laatste punt betreft veel redenen ertoe leiden dat iemand onopzettelijk valt en letsel oploopt. Die redenen kunnen „binnen” die persoon zelf liggen – zoals flauwvallen vanwege zijn gezondheidstoestand – of van „buiten” die persoon komen – zoals onverwachte gladheid van een bepaald oppervlak.

52. In dat verband lijkt het mijns inziens nogal voor de hand te liggen dat een passagier op grond van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal geen vordering tegen de luchtvaartmaatschappij geldend kan maken als hij aan boord van het luchtvaartuig of tijdens het proces van het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig valt om redenen die zuiver „binnen” die passagier zelf liggen.<sup>46</sup> Zo kan een beroerte, hoewel het daarbij – om de woorden van het Hof te gebruiken – zonder meer gaat om een „schadelijke gebeurtenis die onvoorzien en onopzettelijk is”, niet redelijkerwijs als „ongeval” in de zin van die bepaling worden aangemerkt. Hetzelfde geldt voor een passagier die vanwege zijn reeds bestaande gezondheidstoestand flauwvalt, daarbij op de grond valt en ten gevolge daarvan letsel oploopt.

53. Zoals ik in punt 35 hierboven in herinnering heb gebracht, hebben de nationale rechters niet zonder reden consequent een „externaliteitscriterium” in het begrip „ongeval” gelezen. Hoewel dat begrip op de gewone betekenis van die term berust, blijft het een autonoom begrip dat in een verdrag wordt gebezigd om een bepaald doel te bereiken – waaronder, zo breng ik in herinnering, „het waarborgen van bescherming van de belangen van consumenten in het internationale luchtvervoer”, waarbij een „billijk evenwicht van de belangen”<sup>47</sup> wordt bewaard. Het begrip dient dan ook in het licht van dat doel te worden uitgelegd. Nationale rechters hebben ter zake terecht overwogen dat de opstellers van het Verdrag van Montreal niet hebben beoogd om luchtvaartmaatschappijen aansprakelijk te maken voor reeds bestaande gezondheidsproblemen van hun passagiers die zich toevallig aan boord van het vliegtuig of tijdens het proces van het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig openbaren.<sup>48</sup> Met dit in gedachten betwijfel ik sterk of het Hof het „externaliteitscriterium” heeft beoogd te verwerpen, hoewel het ogenschijnlijk ontbreekt in de definitie die het Hof in het arrest Niki Luftfahrt heeft gegeven.<sup>49</sup>

54. Enkel indien de val van een passagier door een „externe” factor teweeg wordt gebracht, dient die passagier dus geacht te worden slachtoffer van een „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal te zijn geweest. Aangezien letsel echter steeds het resultaat van een keten van oorzaken is, volstaat het dat een bepaalde schakel in die keten een dergelijke factor vormt.<sup>50</sup>

<sup>46</sup> Zie arrest Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation, Lord Mance, § 56.

<sup>47</sup> Zie punt 28.

<sup>48</sup> Zie Naveau, J., Godfroid, M., en Frühling, P., op. cit., blz. 331.

<sup>49</sup> Misschien heeft het Hof dit criterium niet vermeld omdat het zulks in die zaak niet nodig achtte. Punt 38 van het arrest Niki Luftfahrt biedt wellicht een andere verklaring voor deze omissie. In dat punt heeft het Hof erop gewezen dat op enig moment tijdens de onderhandelingen over het Verdrag van Montreal besloten is om de laatste volzin van de aanvankelijke conceptversie van artikel 17, lid 1, te schrappen. Daarin werd bepaald dat de vervoerder niet aansprakelijk was „voor zover de dood of het letsel het gevolg was van de gezondheidstoestand van de passagier”. Uit een verklaring van de Noorse en de Zweedse delegatie blijkt dat zij die volzin wensten te schrappen, aangezien er anders ten nadele van de passagier een onbalans in de betrokken belangen zou ontstaan (zie DCW Doc. nr. 11, 4/5/99). Mijns inziens kan een verklaring van twee delegaties echter moeilijk volstaan ter rechtvaardiging van het standpunt dat de opstellers van dat verdrag met het schrappen van die volzin de intentie hadden om luchtvaartmaatschappijen aansprakelijk te stellen voor de „interne” gebeurtenissen die hun passagiers ervaren, en in het bijzonder voor de openbaring van hun persoonlijke gezondheidsproblemen, als er geen extern „ongeval” is dat deze gebeurtenissen en/of gezondheidsproblemen veroorzaakt of verergert. Niets in de rest van de betreffende voorstukken wijst in die richting.

<sup>50</sup> Zie in die zin het arrest Air France v. Saks. In combinatie met een externe factor die de val teweegbrengt, kan ook de gezondheid van de passagier aan zijn letsel hebben bijgedragen – hij was bijvoorbeeld bijzonder onstabiel vanwege zijn gezondheidstoestand, enzovoort. De gebeurtenis dient echter los van dat feit als „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, te worden aangemerkt. Een passagier kan eventueel ook aan zijn val hebben bijgedragen door nalatig te zijn – bijvoorbeeld door slippers te dragen. Dat is echter een zaak voor artikel 20 (zie mijn analyse van de tweede vraag).

55. *Ten derde* breng ik in herinnering dat een gebeurtenis, om als „ongeval” in aanmerking te komen, „onverwacht” of „ongewoon” moet zijn, of – om het door het Hof gebezigde synoniem te gebruiken – „onvoorzien”. In dat verband is het vaste nationale rechtspraak dat er geen sprake is van een „ongeval” in gevallen waarin het letsel het gevolg is van de eigen, specifieke, persoonlijke of bijzondere reactie van de passagier op het gewone, normale en te verwachten functioneren van het luchtvaartuig of van de voorzieningen voor het aan boord gaan en het verlaten ervan.<sup>51</sup> In het arrest *Altenrhein Luftfahrt*<sup>52</sup> heeft het Hof die benadering mijns inziens bevestigd. Het heeft daarin geoordeeld dat een passagier die, ten gevolge van een „harde landing”, ernstig letsel aan haar rug heeft geleden, niet het slachtoffer van een „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal was, aangezien die landing binnen de grenzen van het normale functioneren van het luchtvaartuig viel en dus niet als „niet te voorzien” kon worden opgevat.<sup>53</sup>

56. Bijgevolg kan de vervoerder enkel aansprakelijk zijn, indien de val van een passagier het gevolg is van iets anders dan zijn eigen reactie op het normale functioneren van het luchtvaartuig of van voormelde voorzieningen. Valt een passagier omdat de normale druk in de vliegtuigcabine hem duizelig maakt, zie ik niet in waarom dit anders zou moeten worden behandeld dan het rugletsel in het arrest *Altenrhein Luftfahrt*. Dat de passagier in het eerste scenario op de vloer in elkaar is gezakt, terwijl de passagier in het andere scenario bleef zitten, zou mijns inziens niet van belang mogen zijn.

57. Of iets „onvoorzien” is, of juist gewoon, normaal en te verwachten, hangt uiteraard af van wiens of welk perspectief wordt gekozen. In dit opzicht neigen nationale rechters ernaar om het perspectief van het slachtoffer te kiezen.<sup>54</sup> In het arrest *Altenrhein Luftfahrt* heeft het Hof dat echter geweigerd, aangezien zulks tot het „tegenstrijdige resultaat” zou kunnen leiden dat eenzelfde gebeurtenis als „niet te voorzien” en derhalve als „ongeval” voor bepaalde passagiers, maar niet voor anderen, zou worden aangemerkt. Evenmin heeft het Hof het perspectief van de vervoerder gekozen. In plaats daarvan heeft het een objectiever perspectief gekozen en geoordeeld dat de betrokken „harde landing” in die zaak gewoon, normaal en te verwachten was, aangezien deze niet de grenzen overschreed die worden bepaald door de wezenlijke vereisten aangaande het functioneren van het luchtvaartuig in kwestie.<sup>55</sup>

58. Ik ben het eens met het Hof dat een zekere mate van objectiviteit vereist is. Het kiezen van het subjectieve perspectief van de ene of de andere belanghebbende leidt niet altijd tot een evenwichtig resultaat.<sup>56</sup> Hoewel industriestandaarden, waaronder de wezenlijke vereisten aangaande het functioneren van het luchtvaartuig of van de voorzieningen voor het aan boord gaan of het verlaten ervan, soms relevant zijn, zouden zij echter geen beslissende factor mogen vormen. Indien een passagier bijvoorbeeld aan boord van het luchtvaartuig als gevolg van plotse luchtturbulentie valt en letsel oploopt, dient mijns inziens te worden geconcludeerd dat het letsel is veroorzaakt door een gebeurtenis „die niet te voorzien is” en dus door een „ongeval”, los van de vraag of dergelijke turbulentie de grenzen heeft overschreden die door die wezenlijke vereisten worden bepaald.

<sup>51</sup> Zie de arresten *Air France v. Saks en Beverley Anne Barclay v. British Airways Plc*, § 36.

<sup>52</sup> Arrest van 12 mei 2021 (C-70/20, EU:C:2021:379; hierna: „arrest *Altenrhein Luftfahrt*”).

<sup>53</sup> Zie in die zin *ibidem*, punten 37-40.

<sup>54</sup> Zie het arrest *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*, Lord Scott, § 14.

<sup>55</sup> *Ibidem*, punten 35 en 37-40.

<sup>56</sup> Het kiezen van het perspectief van het slachtoffer kan in onredelijke mate nadelig voor luchtvaartmaatschappijen zijn, om de reden die het Hof in het arrest *Altenrhein Luftfahrt* (punt 35) heeft gegeven. Het kiezen van het perspectief van de vervoerder zou dan weer in onredelijke mate nadelig voor passagiers zijn. Voorvallen zoals het morsen van een heet drankje op een passagier of het uitglijden van een passagier op een vetvlek zouden dan als „gewoon”, „te verwachten” of „te voorzien” kunnen worden beschouwd, aangezien luchtvaartmaatschappijen gewend zijn aan geknoei en gemors aan boord van hun luchtvaartuigen.

59. Mijns inziens dient het „onverwachte”, „ongewone”, of „onvoorziene” karakter van de gebeurtenis die het letsel veroorzaakt veeleer te worden beoordeeld vanuit het perspectief van een neutrale omstander, te weten een hypothetische passagier, met enige eerdere – en goede/positieve – ervaring met vliegen.<sup>57</sup> Een dergelijke omstander zou bijvoorbeeld zeker geen vreemde substantie of een vreemd voorwerp – water, sneeuw, olie, een bananenschil, enzovoort – op een cabinevloer of een trap verwachten.

60. *Kortom*, een „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal heeft plaats wanneer de val van een passagier – in ieder geval ten dele – teweeg wordt gebracht door een van „buiten” de passagier komende factor. Verder moet die factor vanuit het perspectief van een neutrale omstander „onverwacht” of „ongewoon” (of anders gezegd „onvoorzien”) zijn. Dat is met name het geval wanneer de val te maken heeft met de aanwezigheid van een substantie die of een voorwerp dat geen deel uitmaakt van het normale functioneren van het luchtvaartuig of van de voorzieningen voor het aan boord gaan en het verlaten ervan.

61. Wanneer een passagier op een vetvlek op de cabinevloer of een verraderlijk met sneeuw bedekte trap of ten gevolge van andere vergelijkbare omstandigheden uitglijdt en valt, wordt het daaruit voortvloeiende letsel mijns inziens derhalve veroorzaakt door een „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal. Indien een passagier daarentegen, zoals JR in de omstandigheden van het hoofdgeding, valt op een trap die niet glad, ondeugdelijk of anderszins ongewoon gevaarlijk is, en indien evenmin wordt vastgesteld dat de val teweeg is gebracht door een andere „onverwachte” of „ongewone” (of „onvoorziene”) factor – een plotse opening tussen het luchtvaartuig en de trap, etc. –, dan is er geen sprake van een dergelijk „ongeval”. Die val vormt niets meer dan de specifieke, persoonlijke of bijzondere – en onverklaarbare – reactie van de passagier op de gewone, normale en te verwachten functie van die trap.<sup>58</sup>

62. Elke andere uitlegging zou mijns inziens haaks staan op het doel van het Verdrag van Montreal.<sup>59</sup> De werkingssfeer van artikel 17, lid 1, zou met name in onredelijke mate ten nadele van luchtvaartmaatschappijen worden uitgebreid indien het begrip „ongeval” in de zin van die bepaling aldus dient te worden opgevat dat het zich uitstrekt tot om het even welke gevaarlijke val van een passagier die onopzettelijk is, ongeacht van de factor die deze heeft veroorzaakt, zoals JR, de Duitse regering en de Commissie hebben voorgesteld.<sup>60</sup>

63. Dat zou luchtvaartmaatschappijen verantwoordelijk maken voor incidenten die het gevolg zijn van redenen die uiteenlopen van reeds bestaande gezondheidsproblemen tot pure onhandigheid van de betrokken passagiers. Dat zou bijna hetzelfde zijn als hen aansprakelijk stellen voor alle narigheid die zich aan boord van hun luchtvaartuigen of tijdens het proces van het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig voordoet, ook al hebben de opstellers van het Verdrag van Montreal in artikel 17, lid 1, juist de term „ongeval” in plaats van „gebeurtenis” gebezigd, ter verkleining van de categorie vorderingen die passagiers wegens

<sup>57</sup> Zie voor een vergelijkbaar standpunt Supreme Court of Victoria (Court of Appeal) (hoogste rechterlijke instantie van Victoria, Australië), *Qantas/Povey*, [2003] VSCA 227, *Omriston JA*, §§ 200-203.

<sup>58</sup> Zie voor hetzelfde standpunt *Chapman, M., Prager, S., en Harding, J.*, op. cit., blz. 495-496. Zie voor hetzelfde resultaat bij zo goed als identieke feiten het arrest van 8 oktober 2014 van de Cour de cassation (Frankrijk), 13-24.346.

<sup>59</sup> Zie punt 28.

<sup>60</sup> Zie naar analogie het arrest *Altenrhein Luftfahrt* (punt 36).

„lichamelijk letsel” kunnen instellen.<sup>61</sup> Dergelijke incidenten zouden lastig te voorzien zijn en onmogelijk te voorkomen. Dit zou dan ook een zeer zware schadeloosstellingslast op luchtvaartmaatschappijen kunnen leggen, die moeilijk te bepalen zou zijn en duidelijk niet verenigbaar zou zijn met het zorgvuldige evenwicht van belangen zoals dat door dat verdrag wordt nagestreefd.<sup>62</sup>

64. Zoals JR en de Commissie in herinnering brengen, biedt artikel 20 van het Verdrag van Montreal luchtvaartmaatschappijen inderdaad een verweer in geval van medeschuld. Die bepaling zou hen in bepaalde omstandigheden, waarin de nalatigheid van de eiser een rol speelt bij een val, daadwerkelijk kunnen ontheffen. Zij zou echter nauwelijks nuttig zijn in de vele gevallen waarin dergelijke nalatigheid niet kan worden vastgesteld – bijvoorbeeld wanneer een passagier zonder duidelijk aanwijsbare reden midden op het platform valt, of wanneer de val uitsluitend aan zijn reeds bestaande gezondheidstoestand te wijten is.<sup>63</sup>

65. Bij de in deze conclusie voorgestelde uitlegging wordt mijns inziens daarentegen geen dergelijke zware last opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen<sup>64</sup>, terwijl zij passagiers in staat om „gemakkelijk en snel” schadeloos te worden gesteld, zoals het Hof in het arrest Niki Luftfahrt heeft vereist.<sup>65</sup> Het begrip „ongeval” blijft een breed begrip, en de ingevolge artikel 17, lid 1, op de eiser rustende last is gering. Hij hoeft enkel – met succes – aan te tonen dat er sprake was van een „onverwachte” of „ongewone”, van buiten hem komende factor, die zijn val heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen – zoals de aanwezigheid van sneeuw op de treden van de trap –, niets minder, maar ook niets meer. De eiser hoeft niet aan te tonen waarom zich iets onverwachts of ongewoons heeft voorgedaan – waarom er sneeuw, of iets anders, op de treden lag.<sup>66</sup> Met name hoeft hij, zoals uit punt 40 hierboven voortvloeit, niet te bewijzen dat de val aan schuld of nalatigheid zijdens de vervoerder is toe te rekenen – deze kan evengoed het gevolg zijn van het gedrag van een derde of van overmacht.

66. Gelet op een en ander dient het antwoord op de eerste vraag mijns inziens aldus te luiden dat het begrip „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal een situatie omvat waarbij een passagier bij het verlaten van het luchtvaartuig op de vliegtuigtrap ten val komt, mits de val teweeg is gebracht door een onverwachte of ongewone, van buiten de passagier komende factor.

<sup>61</sup> Zie het arrest Niki Luftfahrt (punt 37). Alhoewel het Hof de term „objectieve aansprakelijkheid” heeft gebezigd om artikel 17, lid 1, mee te beschrijven (zie punt 36 van dat arrest), is die term mijns inziens dus niet de gepaste term. De verzoeker hoeft ter onderbouwing van zijn vordering geen schuld of nalatigheid zijdens de vervoerder te bewijzen (zie punt 40). De uit artikel 17, lid 1, voortvloeiende aansprakelijkheid is echter niet gebaseerd op het risico dat door de activiteit van de luchtvaartmaatschappij ontstaat. In plaats daarvan wordt daarin bij een „ongeval” aan boord of tijdens het proces van het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig een element van schuld zijdens de vervoerder aangenomen. De vervoerder wordt geacht de reis niet goed te hebben georganiseerd of tijdens die reis onvoldoende zorgvuldigheid jegens de passagiers te hebben betracht. Indien de aansprakelijkheidstheorie op „risico”, en niet op „schuld”, zou zijn gebaseerd, dan zouden luchtvaartmaatschappijen hun aansprakelijkheid niet kunnen beperken door aan te tonen dat er geen sprake is van schuld of nalatigheid aan hun zijde (zie artikel 21, lid 2) en zou de medeschuld van de passagier (zie artikel 20) irrelevant zijn (zie Giumulla, E., „Article 20 – Exoneration”, in *Montreal Convention*, Kluwer, Nederland, 2006, §§ 2-3).

<sup>62</sup> Zie voor hetzelfde standpunt het arrest *Beverley Anne Barclay v. British Airways Plc*, §§ 32-34.

<sup>63</sup> Tenzij de vervoerder kan bewijzen dat de passagier wat betreft zijn gezondheidstoestand nalatig was of dat het nalatig is om in die toestand te vliegen, hetgeen in de meeste gevallen waarschijnlijk extreem moeilijk, zo niet onmogelijk, zou zijn om aan te tonen.

<sup>64</sup> Tegelijkertijd stimuleert die uitlegging luchtvaartmaatschappijen – in het belang van de passagiers – om alle externe factoren tegen te gaan die tot gevaarlijke struikel- of uitglijdingincidenten aan boord van hun luchtvaartuigen of op de daarbij behorende voorzieningen kunnen leiden.

<sup>65</sup> Zie punt 40 van dat arrest.

<sup>66</sup> Zie *Court of Appeal, New South Wales (Australië)*, 20 augustus 2009, *Air Link Pty Ltd v. Paterson*, [2009] NSWCA, § 121.



## **B. Medeschuldverweer van artikel 20 van het Verdrag van Montreal (tweede vraag)**

67. Of een „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal *plaats heeft gehad*, is één ding. Of dat „ongeval” voor *vergoeding in aanmerking komt*, is een andere vraag. Hoewel zulks in beginsel ook het geval is, breng ik in herinnering dat artikel 20 van dat verdrag de vervoerder een verweer biedt, te weten medeschuld.

68. In die context wenst de verwijzende rechter met zijn tweede vraag in wezen te vernemen of het feit dat een passagier, die bij het verlaten van het luchtvaartuig op de trap ten val kwam, heeft nagelaten zich aan de leuning vast te houden, ingevolge die bepaling in omstandigheden als die in het hoofdgeding de luchtvaartmaatschappij van haar aansprakelijkheid zou moeten ontheffen en, zo ja, in hoeverre.

69. Uiteraard zal het Hof de tweede vraag niet hoeven te beantwoorden als het de eerste vraag conform mijn voorstel in deze conclusie beantwoordt. Aangezien dan niet vaststaat dat het letsel van JR door een „ongeval” is veroorzaakt, zou de verwijzende rechter haar vordering moeten afwijzen, zonder genoodzaakt te zijn de medeschuld kwestie te behandelen. Derhalve bespreek ik deze vraag enkel subsidiair.

70. In grote lijnen functioneert artikel 20 van het Verdrag van Montreal, afhankelijk van de omstandigheden, als gedeeltelijk of volledig verweer tegen met name een vordering wegens „lichamelijk letsel” ingevolge artikel 17, lid 1. Artikel 20 stelt de vervoerder in staat om zichzelf gedeeltelijk of zelfs geheel te ontheffen van de aansprakelijkheid die uit artikel 17, lid 1, voortvloeit, dat wil zeggen dat de rechter het bedrag van de schadevergoeding dat anders aan de verzoeker zou worden toegekend, verlaagt of tot nul herleidt.

71. Wat meer bepaald de voorwaarden betreft voor ontheffing van aansprakelijkheid plaatst artikel 20 van het Verdrag van Montreal de situatie waarin „schuld of nalatigheid van de persoon die schadevergoeding vordert [...], de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen” centraal.<sup>67</sup> Het gedrag van de passagier, of dit nu een handelen of een nalaten te handelen betreft, moet dus niet alleen deel uitmaken van de keten van oorzaken die tot zijn letsel hebben geleid, maar ook een element van „schuld” of ander soort „nalatig” gedrag in zich dragen. De bewijslast hiervoor rust op de vervoerder.<sup>68</sup>

72. De begrippen „nalatigheid” en „schuld” worden in het Verdrag van Montreal niet gedefinieerd. Ik breng in herinnering dat zij niettemin een uniforme en autonome betekenis moeten krijgen overeenkomstig de in punt 28 hierboven vermelde uitleggingsregels. De algemene beginselen die voortvloeien uit de wetgeving van de staten die partij zijn bij dat verdrag, en uit het Unierecht<sup>69</sup>, bieden ook relevante aanwijzingen.

<sup>67</sup> Of van de persoon aan wie deze zijn recht ontleent. Aangezien de vordering in de onderhavige zaak is ingesteld door de passagier die lichamenlijk letsel heeft opgelopen, zal ik enkel over nalatigheid van de verzoeker of passagier spreken.

<sup>68</sup> De bewijsregels zelf komen daarentegen uit het nationale recht van de aangezochte rechter („lex fori”), met inachtneming van het doeltreffendheidsbeginsel en het gelijkwaardigheidsbeginsel (zie naar analogie arrest van 9 juli 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punten 38-40).

<sup>69</sup> Medeschuld is inderdaad een gemeenschappelijk element in het recht inzake onrechtmatige daad en in het contractenrecht van de staten die partij zijn bij dat verdrag. Zie voor de lidstaten van de Europese Unie 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”), blz. 3636-3656. Het begrip wordt daarnaast in het Unierecht erkend. Zie bijvoorbeeld op het gebied van de niet-contractuele aansprakelijkheid van de Europese Unie het arrest van 19 mei 1992, Mulder e.a./Raad en Commissie (C-104/89 en C-37/90, EU:C:1992:217, punt 33). Zie ook verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer (PB 2007, L 315, blz. 14), bijlage I, titel IV, hoofdstuk 1, artikel 26, lid 2, onder b).

73. In de gewone betekenis van die termen is „nalatig” doorgaans een breed op te vatten synoniem voor onrechtvaardig, onrechtmatig, schadelijk of verwijtbaar<sup>70</sup>, terwijl „schuld” er meer bepaald op duidt dat iemand voor wie of iets waarvoor verantwoordelijkheid wordt gedragen, niet de vereiste zorg en aandacht heeft ontvangen. Ik concentreer mij in de rest van deze conclusie op dat tweede begrip, aangezien de in artikel 20 van het Verdrag van Montreal bedoelde „nalatigheid” hoogstwaarschijnlijk ziet op een bepaalde opzettelijke gedraging van de verzoeker of, met andere woorden, op een scenario waarvan in de onderhavige zaak geen sprake is.

74. Zoals de Duitse regering en de Commissie terecht opmerken, is het punt in de context van artikel 20 van het Verdrag van Montreal niet of de verzoeker heeft nagelaten om de luchtvaartmaatschappij de vereiste zorg en aandacht te geven, maar of hij zulks ten aanzien van zijn eigen veiligheid heeft nagelaten.<sup>71</sup> Over het algemeen wordt nalatig gehandeld indien in een bepaalde situatie geen „redelijke zorgvuldigheid” wordt betracht. Kortom, de vervoerder moet aantonen dat de verzoeker in de gegeven omstandigheden geen „redelijke zorgvuldigheid” voor zijn eigen veiligheid heeft betracht en daarom zijn letsel heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen. Wat „redelijk” is, wordt objectief beoordeeld, door het daadwerkelijke gedrag van de betrokkene te vergelijken met het gedrag dat een – hypothetische – redelijk behoedzame persoon in dezelfde situatie zou hebben vertoond.<sup>72</sup>

75. Austrian Airlines heeft in het hoofdgeding twee gronden van mogelijke medeschuld aangevoerd: *ten eerste* dat JR heeft nagelaten zich aan de leuning van de trap vast te houden teneinde het valrisico te minimaliseren, hoewel zij vlak daarvoor haar echtgenoot bijna had zien vallen, en *ten tweede* dat zij heeft besloten om zich niet direct na het incident te laten behandelen in een nabijgelegen ziekenhuis, maar om in plaats daarvan eerst naar huis te gaan, hetgeen haar letsel mogelijk heeft verergerd – met andere woorden, zij heeft „haar schade niet beperkt”.<sup>73</sup> Beide gronden zijn mijns inziens in het kader van artikel 20 van het Verdrag van Montreal relevant. De verwijzende rechter wenst evenwel niet te vernemen of dergelijke omstandigheden inderdaad op schuld zijdens de passagier neerkomen. In feite is hij ervan overtuigd dat dit zo is, in ieder geval met betrekking tot het zich niet vasthouden aan de leuning. Zoals ik in punt 30 hierboven uiteen heb gezet, is het niet mijn taak om die bevinding in twijfel te trekken. Niettemin zal ik hierover twee gerelateerde opmerkingen maken.

76. *Ten eerste* is de vraag of bij het handelen van een passagier in een bepaalde situatie sprake was van schuld, een kwestie van uiterst feitelijke aard, zoals reeds uit punt 74 hierboven blijkt. Zo kan het feit dat een passagier die bij het verlaten van het vliegtuig op de trap ten val kwam had nagelaten zich aan de leuning vast te houden, in sommige gevallen – maar niet altijd – als medeschuld zijnerzijds worden aangemerkt.<sup>74</sup> Of een redelijk behoedzaam persoon in dezelfde situatie zo zou hebben gehandeld, is afhankelijk van alle omstandigheden op dat moment, zoals het aantal passagiers op de trap, of het wel of niet regende, of de betrokkene een verhoogd valrisico had omdat hij moe was na een lange vlucht, een zware koffer meestorde of een jengeland kind op de arm droeg, etc. Evenzo kan het feit dat een passagier heeft besloten om niet

<sup>70</sup> Zoals de Duitse regering opmerkt, hoeft het gedrag van de verzoeker niet een bepaald rechtsvoorschrift te schenden. Artikel 20 is breder geformuleerd.

<sup>71</sup> Zie naar analogie American Restatement of Torts, Second, § 463b.

<sup>72</sup> De objectieve norm van de redelijk behoedzame persoon komt veelvuldig voor in de wetgeving van de staten die partij zijn bij dat verdrag. Zie bijvoorbeeld in het Franse en Italiaanse recht de tamelijk ouderwetse begrippen „*bon père de famille*” en „*buon padre di famiglia*” (goede huisvader) en in common law, het begrip „reasonable man”. Zie voor een voorbeeld in het Unierecht ook het begrip „behoedzame marktdeelnemer” (zie arrest van 12 juli 2011, L’Oréal e.a., C-324/09, EU:C:2011:474, punten 120 en 122).

<sup>73</sup> Zie punten 13-15.

<sup>74</sup> Zie High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court)(Verenigd Koninkrijk), 31 juli 2019, Carmelo Labbadia v. Alitalia (Societa Aerea Italiana S.p.A), [2019] EWHC 2103 (Admin), §§ 43 en 44.

onmiddellijk na zijn val een medische behandeling te ondergaan in sommige gevallen neerkomen op een verzuim zijnerzijds om zijn schade te beperken. Dat is echter afhankelijk van diverse omstandigheden, zoals de mate waarin het letsel op dat moment ernstig leek, of het personeel van de vervoerder de persoon die letsel heeft geleden, heeft geïnformeerd over of heeft verwezen naar de beschikbare medische diensten, of zelfs of de door de passagier gewenste arts ver weg gevestigd is.

77. Dit brengt mij bij mijn *tweede* punt. Het Hof beantwoordt soms vragen die om zeer gedetailleerde en specifieke feiten draaien. Een sprekend voorbeeld hiervan is de rechtspraak inzake het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten<sup>75</sup>. In feite spreekt het Hof zich in die rechtspraak dikwijls uit over de vraag of die feiten als „buitengewone omstandigheden” kunnen worden aangemerkt.<sup>76</sup> Ik dring er eerbiedig bij het Hof op aan om hiervan in relatie tot artikel 20 van het Verdrag van Montreal af te zien. Anders zou het weleens overspoeld kunnen worden door verzoeken om prejudiciële beslissingen waarin het wordt verzocht om een veelheid aan feitelijke scenario’s te beoordelen. Het Hof zou zich veeleer dienen te beperken tot het vaststellen van abstracte en algemene beoordelingscriteria voor de toepassing van die bepaling, en het nemen van de beslissing aan de nationale rechter over dienen te laten.

78. Wat nu de juridische consequenties betreft die uit de vaststelling van medeschuld zouden moeten volgen, bepaalt artikel 20 van het Verdrag van Montreal dat de vervoerder „geheel of gedeeltelijk ontheven [is]<sup>[77]</sup> van zijn aansprakelijkheid [...], voor zover de schuld of nalatigheid [van de eiser] de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen”.

79. De verwijzende rechter vraagt zich af hoe dit in het hoofdgeding dient te worden toegepast. Waarom zou de vervoerder, gezien enerzijds het feit dat JR zijns inziens nalatig is geweest door zich niet aan de leuning vast te houden en anderzijds het feit dat Austrian Airlines niet nalatig is geweest<sup>78</sup>, niet volledig dienen te worden ontheven van zijn aansprakelijkheid voor het „ongeval” dat verzoekster is overkomen?<sup>79</sup> Dit komt neer op de vraag hoe er uitspraak kan worden gedaan over de mate van ontheffing van aansprakelijkheid – volledig of gedeeltelijk en, indien gedeeltelijk, in hoeverre – die in een bepaalde zaak waarin medeschuld is vastgesteld aan de vervoerder moet toekomen.

80. Dit is een lastige kwestie. Het verweer van medeschuld is doorgaans te vinden in traditionele, op fout gebaseerde aansprakelijkheidsregelingen. Wanneer de schadeveroorzaker en het slachtoffer elk een fout hebben begaan die tot de schade van het slachtoffer heeft bijgedragen, dan wordt de aansprakelijkheid over beide partijen verdeeld op basis van ieders aandeel in de

<sup>75</sup> Verordening van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (PB 2004, L 46, blz. 1). Ik breng in herinnering dat een luchtvaartmaatschappij ingevolge die bepaling niet verplicht is om in geval van annulering van een vlucht de 600 EUR compensatie van artikel 7 van die verordening te betalen, indien zij bewijst dat die annulering te wijten was aan „buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden”.

<sup>76</sup> Daarmee een precair evenwicht zoekend tussen de uitlegging van het Unierecht (waartoe het Hof in het kader van de verwijzingsprocedure bevoegd is) en de toepassing ervan (waartoe het niet bevoegd is). In dit opzicht ben ik het eens met advocaat-generaal Bobek in zijn conclusie in de zaak *Conorzio Italian Management en Catania Multiservizi* (C-561/19, EU:C:2021:291, punten 139-149).

<sup>77</sup> Ingevolge artikel 21, lid 1, van het Verdrag van Warschau *kan* de rechter de vervoerder daarentegen bij vaststelling van medeschuld van aansprakelijkheid ontheffen, voor zover de *lex fori* daarin voorziet.

<sup>78</sup> Zie de punten 15 en 40.

<sup>79</sup> Deze redenering is uiteraard gebaseerd op de aanname dat de val van JR inderdaad een „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal vormt.

verantwoordelijkheid en wordt de schadevergoeding dienovereenkomstig berekend.<sup>80</sup> Aangezien in de context van een vordering wegens „lichamelijk letsel” ingevolge artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal fout/schuld zijdens de vervoerder, anders dan schuld van de verzoeker, niet van belang is<sup>81</sup>, rijst echter de vraag hoe die aansprakelijkheid dan verdeeld kan worden.

81. In de juridische theorie kan waarschijnlijk geen echt bevredigend antwoord op deze vraag worden gevonden. Op praktisch niveau bestaat een oplossing mijns inziens echter in de beoordeling van de mate waarin het letsel van de passagier werd veroorzaakt (i) door het betreffende „ongeval”, en (ii) door zijn eigen schuld. Dit komt neer op een oefening in comparatieve causaliteit, die ook de nationale rechter dient uit te voeren.<sup>82</sup> Uiteindelijk is het medeschuldverweer een kwestie van billijkheid. Het zou voor een vervoerder niet billijk zijn om volledig aansprakelijk te zijn voor letsel van een passagier, enkel omdat een „ongeval” deel uitmaakt van de keten van oorzaken die tot dat letsel hebben geleid, terwijl die passagier ook tot zijn letsel heeft bijgedragen. Dat verweer draagt als zodanig bij aan het waarborgen van het door de opstellers van het Verdrag van Montreal beoogde „evenwicht van de belangen”.

82. Wanneer een passagier bijvoorbeeld bij het verlaten van het luchtvaartuig op de vliegtuigtrap ten val komt omdat hij (i) op een onverwacht stuk sneeuw op de treden is uitgegleden, en (ii) zich niet aan de leuning heeft vastgehouden – indien zulks in de betreffende omstandigheden nalatig wordt geacht –, dan dient het aandeel van de verzoeker in de verantwoordelijkheid in billijkheid de vervoerder te ontheffen van een *deel* van de aansprakelijkheid die artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal hem anders voor het „ongeval” oplegt. In dit verband dient het feit dat de passagier heeft nagelaten zich aan de leuning vast te houden waarschijnlijk op dezelfde wijze te worden behandeld als de situatie waarin iemand die betrokken is geraakt bij een door een derde veroorzaakt auto-ongeluk zijn autogordel niet heeft omgedaan: een dergelijke bijdrage aan de schade rechtvaardigt een gedeeltelijke verlaging van de toe te kennen schadevergoeding. De volledige ontheffing van aansprakelijkheid van de vervoerder dient daarentegen te worden beperkt tot gevallen van grove schuld zijdens de verzoeker.<sup>83</sup>

83. Gelet op een en ander dient het antwoord op de tweede vraag mijns inziens aldus te luiden dat artikel 20 van het Verdrag van Montreal in de context van een vordering op grond van artikel 17 van dit verdrag van toepassing is wanneer de verzoeker geen redelijke zorgvuldigheid voor zijn eigen veiligheid heeft betracht en daardoor zijn letsel heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen. De nationale rechter dient zulks in het licht van alle omstandigheden te beoordelen. De mate van ontheffing van aansprakelijkheid van de vervoerder hangt af van de mate waarin het letsel is veroorzaakt (i) door het betreffende „ongeval”, en (ii) door de schuld van de verzoeker. Volledige ontheffing van aansprakelijkheid is beperkt tot gevallen van grove schuld zijdens de verzoeker.

<sup>80</sup> Zie bijvoorbeeld de Engelse Law Reform (Contributory Negligence) Act 1945 (c. 28), § 1.

<sup>81</sup> Zie punten 24 en 40.

<sup>82</sup> Zie United States District Court, S.D. New York, 7 juli 1992, Eichler v. Lufthansa German Airlines, 794 F.Supp. 127 (S.D.N.Y. 1992), §§ 3-5. Derhalve is het geen kwestie van vergelijking van het gedrag van de passagier en dat van de vervoerder, zoals de verwijzende rechter heeft gedaan.

<sup>83</sup> Bijvoorbeeld als de passagier bij het afdalen van de trap slippers droeg, twee zware koffers meestorde en omhoogkeek, waardoor hij uitgleed op een verder gemakkelijk te vermijden nat gedeelte. Niettemin herhaal ik dat er mijns inziens geen sprake is van een „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal als de verzoeker, zoals in de onderhavige zaak, zonder duidelijk aanwijsbare redenen valt. Indien het Hof een andere benadering zou willen hanteren, dan zou ik de redenering van de verwijzende rechter en de Duitse regering volgen. Indien uitsluitend de nalatigheid van de verzoeker de val verklaart, dan dient de vervoerder volledig te worden ontheven van de aansprakelijkheid die uit dat „ongeval” voortvloeit.

## V. Conclusie

84. Gelet op een en ander geef ik het Hof in overweging om de prejudiciële vragen van het Landesgericht Korneuburg te beantwoorden als volgt:

- „1) Artikel 17, lid 1, van het op 28 mei 1999 in Montreal gesloten Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, dat op 9 december 1999 door de Europese Gemeenschap is ondertekend en namens de Europese Gemeenschap is goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001, moet aldus worden uitgelegd dat het begrip ‚ongeval’ in de zin van deze bepaling een situatie omvat waarbij een passagier bij het verlaten van het luchtvaartuig op de vliegtuigtrap ten val komt, mits de val teweeg is gebracht door een onverwachte of ongewone, van buiten de passagier komende factor.
- 2) Artikel 20 van dat verdrag moet aldus worden uitgelegd dat het in de context van een vordering op grond van artikel 17 van dat verdrag van toepassing is wanneer de verzoeker geen redelijke zorgvuldigheid voor zijn eigen veiligheid heeft betracht en daardoor zijn letsel heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen. De nationale rechter dient zulks in het licht van alle omstandigheden te beoordelen. De mate van ontheffing van aansprakelijkheid van de vervoerder hangt af van de mate waarin het letsel is veroorzaakt (i) door het betreffende ‚ongeval’, en (ii) door de schuld van de verzoeker. Volledige ontheffing van aansprakelijkheid is beperkt tot gevallen van grove schuld zijdens de verzoeker.”