CONCLUSIE VAN ADVOCAAT-GENERAAL
H. SAUGMANDSGAARD ØE
van 26 september 2019[1]

Zaak C-532/18

GN, wettelijk vertegenwoordigd door HM
tegen
ZU, als curator van Niki Luftfahrt GmbH

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

„Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verdrag van Montreal – Artikel 17, lid 1 – Aansprakelijkheid van luchtvervoerders jegens de passagiers – Begrip ‚ongeval' – Lichamelijk letsel van een passagier als gevolg van het omvallen van hete drank tijdens de vlucht aan boord van een luchtvaartuig"

I. Inleiding

1. Het door het Oberste Gerichtshof (hoogste federale rechter in civiele en strafzaken, Oostenrijk) ingediende verzoek om een prejudiciële beslissing heeft betrekking op de uitlegging van artikel 17, lid 1, van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer[2] (hierna: „Verdrag van Montreal"), waarin wordt bepaald onder welke voorwaarden een passagier die tijdens een vlucht lichamelijk letsel heeft opgelopen de betrokken luchtvervoerder aansprakelijk kan stellen.

2. Dit verzoek vindt plaats in het kader van een geding tussen een minderjarige passagier, vertegenwoordigd door haar vader, en de curator van een luchtvaartmaatschappij. Verzoekster in het hoofdgeding verzoekt om een schadeloosstelling voor brandwonden die zij heeft opgelopen doordat tijdens een grensoverschrijdende vlucht van deze maatschappij een beker hete drank door onbekende oorzaak omviel.

3. Het Hof wordt op een voorheen ongekende wijze verzocht de contouren van het begrip „ongeval" in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal te schetsen, met name in het licht van de criteria voor de toepasselijkheid die reeds door sommige nationale rechters worden gehanteerd. Meer bepaald wordt het Hof in wezen de vraag voorgelegd of de betrokken gebeurtenis aan boord van het luchtvaartuig niet alleen plotseling of ongewoon en van buiten de betrokken passagier komend moet zijn, maar ook te wijten moet zijn aan een typisch luchtvaartrisico of een risico dat met het luchtvervoer verband houdt. Om de in deze conclusie uiteengezette redenen ben ik van mening dat enkel aan deze eerste criteria moet zijn voldaan en niet aan de laatste.

1 Oorspronkelijke taal: Frans.

2 Dit verdrag, dat op 28 mei 1999 te Montreal is gesloten, is op 9 december 1999 door de Europese Gemeenschap ondertekend en in haar naam goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001 (PB 2001, L 194, blz. 38). Het is voor de Europese Unie in werking getreden op 28 juni 2004.

II. Toepasselijke bepalingen

A. Verdrag van Montreal

4. In de preambule van het Verdrag van Montreal wordt in de derde alinea met name uiteengezet dat de staten die partij zijn bij dit verdrag „het belang van het waarborgen van bescherming van de belangen van consumenten in het internationale luchtvervoer en de noodzaak van billijke schadevergoeding gegrond op het beginsel van restitutie [erkennen]". Bovendien wordt in de vijfde alinea ervan bepaald 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. Artikel 20 van dit verdrag, met het opschrift „Ontheffing van aansprakelijkheid", bepaalt dat „[i]ndien de vervoerder bewijst dat schuld of nalatigheid van de persoon die schadevergoeding vordert of van de persoon aan wie deze zijn rechten ontleent, de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen, [...] de vervoerder geheel of gedeeltelijk [is] ontheven van zijn aansprakelijkheid jegens die persoon, voor zover die schuld of nalatigheid de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen. Wanneer schadevergoeding wordt gevorderd wegens dood of letsel van een passagier door een ander dan de passagier, is de vervoerder eveneens geheel of gedeeltelijk ontheven van zijn aansprakelijkheid voor zover hij bewijst dat de schuld of nalatigheid van die passagier de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen. Dit artikel is van toepassing op alle bepalingen van dit verdrag inzake aansprakelijkheid, met inbegrip van artikel 21, lid 1."

7. In artikel 21 van dit verdrag, met het opschrift „Schadevergoeding in geval van dood of van letsel door de passagier geleden", wordt bepaald:

„1. Voor schade bedoeld in artikel 17, lid 1, 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, lid 1, bedoelde schade voor zover deze de 100 000 bijzondere trekkingsrechten per passagier te boven gaat, indien hij bewijst dat:

a) de schade niet te wijten was aan de schuld of nalatigheid van hem of van zijn hulppersonen, of

b) de schade uitsluitend te wijten was aan de schuld of nalatigheid van een derde."

8. Artikel 29 van dit verdrag, met het opschrift „Basis voor vorderingen", bepaalt dat „[b]ij 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 [kan] worden ingesteld onder de voorwaarden en binnen de aansprakelijkheidsgrenzen bedoeld in dit verdrag, zonder dat hiermee iets bepaald is omtrent de personen die een vordering kunnen instellen en omtrent hun onderscheiden rechten. Bij een dergelijke vordering kan men geen schadevergoeding verkrijgen bij wijze van straf of voorbeeld noch uit anderen hoofde dan tot herstel van geleden schade."

B. Unierecht

9. De overwegingen 5 tot en met 7 en 10 van verordening (EG) nr. 889/2002 [3] houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen [4] luiden:

„(5) De Gemeenschap heeft het Verdrag van Montreal ondertekend en heeft het voornemen kenbaar gemaakt partij bij dit verdrag te worden door het te ratificeren.

(6) Verordening (EG) nr. 2027/97 [...] dient in overeenstemming te worden gebracht met de bepalingen van het Verdrag van Montreal, zodat een uniform aansprakelijkheidssysteem voor het internationale luchtvervoer tot stand komt.

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

[...]

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

10. Artikel 1 van verordening nr. 2027/97, zoals gewijzigd bij verordening nr. 889/2002 (hierna: „verordening nr. 2027/97"), bepaalt dat „[d]eze verordening [...] uitvoering [geeft] aan de bepalingen van het Verdrag van Montreal over het luchtvervoer van passagiers en hun bagage en [...] een aantal aanvullende bepalingen [bevat]. Tevens breidt zij de toepassing van de bepalingen in kwestie uit tot het luchtvervoer binnen de grenzen van één en dezelfde lidstaat."

11. Artikel 2, lid 2, van verordening nr. 2027/97 bepaalt dat „[a]an in deze verordening voorkomende begrippen die niet in lid 1 zijn omschreven, [...] dezelfde betekenis [wordt] gehecht als daaraan in het Verdrag van Montreal wordt gegeven".

12. Artikel 3, lid 1, van deze verordening bepaalt dat „[d]e aansprakelijkheid van een luchtvervoerder van de Gemeenschap met betrekking tot de passagiers en hun bagage is onderworpen aan alle bepalingen van het Verdrag van Montreal die op die aansprakelijkheid betrekking hebben".

III. Hoofdgeding, prejudiciële vraag en procedure bij het Hof

13. In augustus 2015 is verzoekster, toen nog zes jaar, met luchtvaartmaatschappij Niki Luftfahrt GmbH, een vennootschap naar Oostenrijks recht, van Spanje naar Oostenrijk gevlogen.

14. Het kind zat naast haar vader, die tijdens de vlucht van de stewardess een beker hete koffie zonder deksel kreeg en deze op het uitklaptafeltje voor zich zette. Vervolgens is de beker gaan glijden en kreeg het kind de inhoud ervan over zich heen, waardoor zij tweedegraads brandwonden over een deel van haar lichaam heeft opgelopen. Er kon niet worden vastgesteld of de beker koffie door een defect aan het uitklaptafeltje of de trillingen van het luchtvaartuig was omgevallen.

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

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

15. Verzoekster, wettelijk vertegenwoordigd door haar vader, heeft krachtens artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal een vordering ingediend strekkende tot veroordeling van Niki Luftfahrt tot vergoeding van de door het ongeval tijdens deze vlucht veroorzaakte schade, voor een bedrag van 8 500 EUR te vermeerderen met renten en kosten.

16. De curator van de inmiddels failliete luchtvaartmaatschappij heeft zich tegen het bestaan van aansprakelijkheid verzet door aan te voeren dat er geen ongeval in de zin van die bepaling had plaatsgevonden, aangezien er geen „plotse en onverwachte" gebeurtenis kan worden aangewezen waardoor de beker koffie is omgevallen. In ieder geval was er geen sprake van de verwezenlijking van een „typisch luchtvaartrisico", hetgeen eveneens een voorwaarde voor aansprakelijkheid is.

17. Bij beslissing van 15 december 2015 heeft het Landesgericht Korneuburg (rechter in eerste aanleg Korneuburg, Oostenrijk) het verzoek van verzoekster toegewezen. Deze rechter heeft geoordeeld dat er in de onderhavige situatie sprake was van een „ongeval" in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal, omdat de beker koffie was omgevallen als gevolg van een „ongewone, van buiten komende gebeurtenis". Bovendien heeft deze rechter geoordeeld dat er sprake was van de verwezenlijking van een „typisch luchtvaartrisico", aangezien een luchtvaartuig om operationele redenen in verschillende hellingshoeken terechtkomt, die ertoe kunnen leiden dat voorwerpen die aan boord zijn neergezet op een horizontaal oppervlak gaan glijden zonder dat daarvoor een bijzondere vliegmanoeuvre vereist is. Van een fout van de luchtvervoerder is volgens de rechter in eerste aanleg geen sprake, omdat het serveren van hete dranken zonder deksel over het algemeen gebruikelijk en sociaal gepast is.

18. In een arrest van 30 augustus 2016 heeft het Oberlandesgericht Wien (hoogste rechterlijke instantie van de deelstaten Neder-Oostenrijk, Burgenland en Wenen, Oostenrijk) de uitspraak in eerste aanleg vernietigd, daar het van oordeel was dat elke aansprakelijkheid van de luchtvervoerder was uitgesloten aangezien artikel 17 van het Verdrag van Montreal uitsluitend betrekking heeft op ongevallen die zijn veroorzaakt door een „typisch luchtvaartrisico" en verzoekster er in casu niet in was geslaagd daarvoor het bewijs te leveren.

19. Het Oberste Gerichtshof, waarbij een beroep tot *Revision* aanhangig is gemaakt, heeft bij beslissing van 26 juni 2018, die op 14 augustus 2018 ter griffie van het Hof is ingekomen, de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vraag voorgelegd:

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

20. Bij het Hof zijn schriftelijke opmerkingen ingediend door verweerster in het hoofdgeding, de Poolse regering en de Europese Commissie. Ter terechtzitting van 19 juni 2019 hebben de Franse regering en de Commissie mondelinge opmerkingen gemaakt.

IV. Analyse

A. Opmerkingen vooraf

21. Allereerst merk ik op dat de verwijzende rechter aangeeft dat het Verdrag van Montreal in de omstandigheden van het hoofdgeding van toepassing is, aangezien de vlucht tijdens welke de betwiste gebeurtenis zich heeft voorgedaan internationaal vervoer in de zin van artikel 1 van dit verdrag is, omdat de plaats van vertrek en de plaats van bestemming van de vlucht zijn gelegen op het

grondgebied van twee staten die partij zijn bij dit verdrag.[5] In dit verband wil ik onderstrepen dat de lidstaten van de Unie, op de gebieden waarop het Verdrag van Montreal van toepassing is, hun bevoegdheid inzake aansprakelijkheid voor schade bij overlijden of letsel van een passagier aan de Unie hebben overgedragen[6] en dat artikel 3, lid 1, van verordening nr. 2027/97 bepaalt dat de aansprakelijkheid van een „luchtvervoerder van de Gemeenschap"[7] – waarvan in casu sprake lijkt te zijn – met betrekking tot de passagiers is onderworpen aan alle bepalingen van het Verdrag van Montreal die op die aansprakelijkheid betrekking hebben.[8]

22. Vervolgens herinner ik eraan[9] dat de bepalingen van het Verdrag van Montreal een integrerend bestanddeel van de rechtsorde van de Unie vormen[10] en dat het Hof dus bevoegd is om uitspraak te doen over de uitlegging ervan, met inachtneming van de regels van internationaal recht die bindend zijn voor de Unie, met name artikel 31 van het Verdrag van Wenen[11], volgens hetwelk een verdrag te goeder trouw moet worden uitgelegd overeenkomstig de gewone betekenis van de termen van het verdrag in hun context en in het licht van het voorwerp en het doel van het verdrag[12]. Voorts heeft het Hof, gelet op het doel van het Verdrag van Montreal, namelijk het brengen van eenheid in bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, reeds geoordeeld dat de concepten die in dat verdrag zijn opgenomen maar daarin niet zijn gedefinieerd, „autonoom en op eenvormige wijze [moeten] worden uitgelegd, niettegenstaande de verschillende betekenissen die in de nationale rechtsorden van de staten die partij zijn bij dit verdrag, aan [deze concepten] zijn gegeven".[13]

23. Ten slotte blijkt uit vaste rechtspraak van het Hof dat het in het kader van de prejudiciële verwijzing enkel aan de nationale rechters staat om het feitelijk en juridisch kader van het geding waarover zij moeten beslissen, vast te stellen.[14] In dit verband merk ik op dat in casu vaststaat, zoals de prejudiciële vraag uitdrukkelijk aangeeft, dat het onmogelijk was de oorzaak vast te stellen waardoor de beker koffie over verzoekster in het hoofdgeding was gevallen. Bovendien blijkt uit de verwijzingsbeslissing dat het aanvankelijk door verweerster in het hoofdgeding opgeworpen bezwaar van medeschuld van het slachtoffer niet langer voorwerp is van de nationale procedure.[15] Het Hof dient zich derhalve uit te spreken over de verzochte uitlegging, uitgaande van deze vaststellingen van de verwijzende rechter.

5 Te weten respectievelijk het Koninkrijk Spanje en de Republiek Oostenrijk.

6 Zie in die zin punt 4 van de verklaring inzake de bevoegdheid van de Europese Gemeenschap inzake de door het Verdrag van Montreal beheerste aangelegenheden, die is te vinden in de op 29 april 2004 neergelegde akte van goedkeuring van de Gemeenschap en op het volgende internetadres: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf.

7 In artikel 2, lid 1, onder b), van deze verordening gedefinieerd als een luchtvervoerder met een geldige exploitatievergunning die door een lidstaat is afgegeven 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), welke verordening is ingetrokken en met ingang van 1 november 2008 is vervangen door verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (PB 2008, L 293, blz. 3).

8 Zie met name arresten van 6 mei 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punt 18); 22 november 2012, Espada Sánchez e.a. (C-410/11, EU:C:2012:747, punt 19); 26 februari 2015, Wucher Helicopter en Euro-Aviation Versicherung (C-6/14, EU:C:2015:122, punt 35), en 9 september 2015, Prüller-Frey (C-240/14, EU:C:2015:567, punten 25 e.v.).

9 Zie ook mijn conclusie in de zaak Guaitoli e.a. (C-213/18, EU:C:2019:524, punt 29).

10 Vanaf de in voetnoot 2 van deze conclusie genoemde datum van inwerkingtreding.

11 Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht, gesloten op 23 mei 1969 te Wenen (*United Nations Treaty Series*, deel 1155, blz. 331).

12 Zie met name arresten van 22 november 2012, Espada Sánchez e.a. (C-410/11, EU:C:2012:747, punten 20-22); 17 februari 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punten 23 en 24), en 12 april 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, punten 19-22).

13 Zie in die zin arrest van 6 mei 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punten 21 en 22), over het begrip „schade", dat ten grondslag ligt aan artikel 22, lid 2, van dit verdrag.

14 Krachtens artikel 267 VWEU, dat op een duidelijke afbakening van de taken van de nationale rechterlijke instanties en van het Hof berust, behoort elke waardering van de feiten van het hoofdgeding tot de bevoegdheid van de nationale rechters [zie met name arresten van 19 juli 2012, Garkalns (C-470/11, EU:C:2012:505, punt 30), en 7 augustus 2018, Prenninger e.a. (C-329/17, EU:C:2018:640, punt 27)].

15 De verwijzende rechter geeft niet aan of de behandeling in het hoofdgeding betrekking heeft gehad op de eventuele schuld van de verwonde minderjarige en/of haar vader, die de beker koffie heeft aangeraakt en haar in deze zaak vertegenwoordigt.

B. Begrip „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal

1. Voorwerp van de prejudiciële vraag en verschillende opvattingen

24. In de onderhavige zaak wordt het Hof *in wezen* verzocht uit te maken of het begrip „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal aldus moet worden uitgelegd dat het ook van toepassing is op een situatie waarin een beker hete koffie die tijdens de vlucht is neergezet op een uitklaptafeltje van een luchtvaartuig door onbekende oorzaak omvalt met brandwonden van een passagier tot gevolg, zodat die passagier op grond van genoemde bepaling kan verlangen dat de betrokken luchtvervoerder een schadevergoeding voor dit lichamelijk letsel toekent.

25. Hoewel de door de verwijzende rechter voorgelegde vraag is geformuleerd in de specifieke context van het hoofdgeding, ben ik van mening dat het Hof zich niet zou moeten beperken tot een antwoord dat enkel voor deze specifieke situatie geldt, maar van deze gelegenheid gebruik zou moeten maken om het bedoelde begrip aan de hand van abstracte beoordelingscriteria, en derhalve met een meer algemene strekking, uit te leggen.[16] Benadrukt moet worden dat de onderhavige zaak de eerste blijkt te zijn waarin het Hof wordt verzocht het betrokken begrip uit te leggen.

26. In dit verband stel ik, evenals de verwijzende rechter, vast dat het Verdrag van Montreal *geen definitie bevat* van het begrip „ongeval”, terwijl het evident is dat het zich voordoen van een dergelijke gebeurtenis een beslissende voorwaarde is om een luchtvervoerder op grond van artikel 17, lid 1, van dit verdrag aansprakelijk te kunnen stellen in geval van lichamelijke schade (dood of lichamelijk letsel) van een passagier.[17] Deze term kwam tevens voor in een vergelijkbare bepaling in artikel 17 van het Verdrag van Warschau[18], dat is vervangen door het Verdrag van Montreal[19], maar werd daarin evenmin gedefinieerd.

27. Enkele nationale rechterlijke instanties hebben echter rechtspraak ontwikkeld met betrekking tot het begrip „ongeval” in de zin van het Verdrag van Warschau en/of het Verdrag van Montreal, die de verwijzende rechter uitdrukkelijk noemt.[20] Ik ben van mening dat artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal ook in het licht van de beslissingen betreffende artikel 17 van het Verdrag van Warschau moet worden uitgelegd, ondanks de verschillen tussen beide, gelet op de in wezen bestaande equivalentie tussen beide.[21]

16 In het kader van de door artikel 267 VWEU ingestelde samenwerking tussen de nationale rechterlijke instanties en het Hof, die tot taak hebben rechtstreeks en wederzijds bij te dragen tot de eenvormige toepassing van het Unierecht in alle lidstaten, kan het Hof immers uit de formulering van de prejudiciële vraag, rekening houdend met door de verwijzende rechter verstrekte gegevens, de elementen selecteren die de uitlegging van het Unierecht betreffen. Derhalve kan worden aangenomen dat de verwijzende rechter, wanneer zijn vraag een directe toepassing van het Unierecht op het hoofdgeding lijkt te beogen, in feite verzoekt om uitlegging van dit recht in het kader van dat geding [zie met name arresten van 18 januari 1979, Van Wesemael e.a. (110/78 en 111/78, EU:C:1979:8, punt 21); 17 november 2011, Jestel (C-454/10, EU:C:2011:752, punt 21); 8 november 2012, Gülbahce (C-268/11, EU:C:2012:695, punt 32), en 13 februari 2014, Crono Service e.a. (C-419/12 en C-420/12, EU:C:2014:81, punten 28 en 29)].

17 Ook artikel 2, lid 2, van verordening nr. 2027/97 verwijst naar het Verdrag van Montreal voor de begrippen – zoals „ongeval” – die de verordening bevat zonder ze te omschrijven.

18 Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, ondertekend te Warschau op 12 oktober 1929. Ik wijs erop dat de term „ongeval” ook zonder nadere precisering werd gebruikt in artikel 30, lid 2, van dit verdrag, betreffende de situatie waarin het vervoer wordt gerealiseerd door verschillende opeenvolgende vervoerders, hetgeen in casu niet aan de orde is.

19 Zie de preambule en artikel 55 van het Verdrag van Montreal.

20 In dit verband verwijst de verwijzende rechter naar Reuschle, F., *Montrealer Übereinkommen – Kommentar*, De Gruyter, Berlijn, 2e druk, 2011, commentaar bij artikel 17 van het Verdrag van Montreal, in het bijzonder de punten 13 e.v.

21 Zie met betrekking tot deze nationale rechtspraak ook de punten 43 e.v. van deze conclusie.

28. De verwijzende rechter geeft aan dat artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal hem in casu van toepassing lijkt, aangezien het lichamelijk letsel van verzoekster in het hoofdgeding volgens de door die nationale rechterlijke instanties gehanteerde terminologie het gevolg is van een „van buiten [het slachtoffer] komende, plotse" gebeurtenis, waardoor het slachtoffer „onverwacht letsel" heeft opgelopen. De verwijzende rechter onderstreept dat het hoofdgeding zich richt op de vraag of het begrip „ongeval" in de zin van deze bepaling, naast de genoemde criteria, ook veronderstelt dat er sprake is van de verwezenlijking van „een typisch luchtvaartrisico" [22].

29. Deze rechter zet uiteen dat er over de noodzaak dat aan dit criterium wordt voldaan *verschillende, tegengestelde opvattingen* bestaan, gelet op bepaalde beslissingen van rechters van staten die partij zijn bij het Verdrag van Warschau en/of het Verdrag van Montreal, alsmede verschillende opinies in de rechtsleer.

30. Volgens een eerste opvatting, die volgens de verwijzende rechter door het grootste gedeelte van de Duitse rechtsleer en rechtspraak wordt gehanteerd [23], moet het betrokken begrip „ongeval" worden beperkt tot situaties waarin zich een risico heeft verwezenlijkt dat voortkomt uit de typische aard, de toestand of de bediening van het luchtvaartuig [24], of van een luchtvaartinstrument dat bij het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig wordt gehanteerd. Ter rechtvaardiging hiervan wordt aangevoerd dat de staten die partij zijn bij het Verdrag van Montreal niet kunnen hebben beoogd dat de luchtvervoerders alle algemene risico's van het gewone leven op zich nemen. Bijgevolg moet de benadeelde persoon bewijzen dat er sprake is van de verwezenlijking van een risico dat alleen op het gebied van de luchtvaart kan voorkomen. Aangezien het in casu onmogelijk is de oorzaak van de betwiste gebeurtenis vast te stellen, zou deze uitlegging resulteren in afwijzing van de vordering van verzoekster in het hoofdgeding.

31. Volgens een andere opvatting is het daarentegen niet noodzakelijk de verwezenlijking van een typisch luchtvaartrisico vast te stellen om zich te kunnen beroepen op artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal, gelet op de bewoordingen van die bepaling, de door dit verdrag ingevoerde aansprakelijkheidsregels en de noodzaak de doelmatigheid ervan te beschermen. Naar het oordeel van de verwijzende rechter zijn deze laatste argumenten overtuigend. Hij geeft aan dat bepaalde auteurs daaruit hebben afgeleid dat het omvallen van hete drank op het lichaam van een passagier moet worden beschouwd als een „ongeval" dat de aansprakelijkheid van een luchtvervoerder met zich brengt. [25] In het hoofdgeding zou deze uitlegging erkenning van de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder tot gevolg hebben.

32. Ten slotte overweegt de verwijzende rechter een andere opvatting, die hij „tussenoplossing" noemt, die inhoudt dat de in artikel 17, lid 1, bedoelde aansprakelijkheid voortvloeit uit het loutere feit dat de betrokken gebeurtenis zich heeft voorgedaan aan boord van het luchtvaartuig, of bij het aan boord gaan of het verlaten ervan, zonder dat er sprake hoeft te zijn van de verwezenlijking van een typisch luchtvaartrisico, maar met de mogelijkheid voor de luchtvervoerder zich aan die aansprakelijkheid te

22 Deze uitdrukking is benadrukt in de oorspronkelijke, Duitse versie: „ein für die Luftfahrt typisches Risiko".

23 De verwijzende rechter citeert Schmid, R., „Artikel 17", in *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, Luchterhand, Duitsland, 2016, punten 16 en 17 (zie ook de Engelstalige versie, Schmid, R., „Article 17", in *Montreal Convention*, Kluwer, Nederland, 2006, punten 16 en 17), alsmede Ruhwedel, E., *Der Luftbeförderungsvertrag*, Luchterhand, Keulen, 3e druk, 1998, punt 331. Daarnaast haalt hij een arrest aan van het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland) van 21 november 2017 (X ZR 30/15, NJW 2018, 861), waarbij hij echter opmerkt dat hierin enkel het bestaan van een „verband" met een typisch luchtvaartrisico wordt geëist. Zie de beslissing van het Landgericht Frankfurt (rechter in eerste aanleg Frankfurt, Duitsland) van 16 december 2005 (NJW-RR 2006, 704) die vóór dit arrest is genomen, alsmede de rechtspraak die wordt geciteerd in Führich, E., *Reiserecht – Handbuch und Kommentar*, C. H. Beck, München, 2015, blz. 1059.

24 Een risico dat bijvoorbeeld kan voortvloeien uit hoogte- of snelheidsveranderingen van het luchtvaartuig.

25 In dit kader noemt de verwijzingsbeslissing Reuschle, F., aangehaald in voetnoot 20, punt 15; Stefula, M., *Schadenersatz für Passagiere im Luftfahrtgesetz*, Verlag Österreich, Wenen, 2001, punten 123 en 136 (zie ook de recensie van dit laatste werk van Müller-Rostin, W., *NZV*, 2002, blz. 75), en Kehrberger, H.-P., „Overhead Bin-Unfälle an Bord von Luftfahrzeugen – Eine Fallstudie", *Festschrift für Werner Guldimann*, Luchterhand, Berlijn, 1997, punten 129 en 130, betreffende artikel 17 van het Verdrag van Warschau.

onttrekken door aan te tonen dat er geen verband bestaat met de aard of de bediening van het luchtvaartuig. In casu zou met deze uitlegging ook de aansprakelijkheid van verweerster in het hoofdgeding worden erkend, aangezien de oorzaak van het betrokken ongeval niet kon worden achterhaald.

33. De in deze zaak *bij het Hof ingediende opmerkingen* weerspiegelen deze verschillende opvattingen. Verweerster in het hoofdgeding voert aan dat luchtvervoerders uitsluitend op grond van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal aansprakelijk kunnen worden gesteld wanneer het ongeval, zijnde een van buiten komende plotse en onverwachte gebeurtenis, is veroorzaakt door een typisch luchtvaartrisico. Het risico van lichamelijk letsel door het omvallen van hete drank kan echter ook worden verwezenlijkt in het privéleven. [26]

34. De Poolse regering sluit de noodzaak van een typisch luchtvaartrisico evenwel uit, maar is niettemin van mening dat er sprake moet zijn van een redelijk oorzakelijk verband tussen de betrokken gebeurtenis – die plotseling of onverwacht moet zijn en van buiten de passagier komend – en de beweging of bediening van het luchtvaartuig, een verband dat in casu aanwezig is. [27]

35. De Franse regering en de Commissie [28] zijn van mening dat het begrip „ongeval" in de zin van artikel 17, lid 1, van toepassing is op de situatie in het hoofgeding, aangezien het gaat om een plotse, van buiten het slachtoffer komende gebeurtenis die zich heeft voorgedaan tijdens het luchtvervoer, zonder dat er sprake hoeft te zijn van de verwezenlijking van een typisch luchtvaartrisico (hetgeen door verweerster in het hoofdgeding wordt betoogd) of van het bestaan van een oorzakelijk verband met dat vervoer (zoals door de Poolse regering wordt aangevoerd). Dat is ook mijn mening, om de volgende redenen, die in overeenstemming zijn met bovengenoemde uitleggingsregels. [29]

2. Letterlijke uitlegging

36. Allereerst wil ik, wat de bewoordingen van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal betreft, eraan herinneren [30] dat slechts zes taalversies van dit instrument zijn aangemerkt als „authentiek", waaronder drie versies die overeenkomen met officiële talen van de Unie, te weten het Engels, het Frans en het Spaans. [31]

37. Dit artikel 17, lid 1, luidt 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".

38. Net als de verwijzende rechter stel ik allereerst vast dat artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal niet voorschrijft dat de luchtvervoerder op grond van die bepaling uitsluitend aansprakelijk mag worden gesteld wanneer de betwiste gebeurtenis is veroorzaakt door een typisch luchtvaartrisico, zoals verweerster in het hoofdgeding betoogt, of een oorzakelijk verband heeft met de aard of

26 Als voorbeeld van een risico dat specifiek verband houdt met de bediening van een luchtvaartuig, in tegenstelling tot een algemeen risico uit het gewone leven, noemt verweerster in het hoofdgeding het omvallen van hete drank als gevolg van turbulentie, een verandering van de hoogte of helling van het luchtvaartuig, of een defect aan het uitklaptafeltje; omstandigheden die in het hoofdgeding niet zijn vastgesteld.

27 Volgens de Poolse regering vloeit een dergelijk verband voort uit het feit dat het serveren van hete dranken tijdens een reis een gebruikelijke praktijk is van vervoerders – luchtvervoerders of anderen –, als onderdeel van de vervoersdienst of een aan die dienst gerelateerde extra service.

28 Ik wil hier verduidelijken dat de Commissie ter terechtzitting haar standpunt heeft toegelicht met de bevestiging dat zij het standpunt van de Franse overheid deelt.

29 Zie punt 22 van deze conclusie.

30 Zie ook mijn conclusie in de zaak Guaitoli e.a. (C-213/18, EU:C:2019:524, punt 58).

31 Zie wat betreft de inaanmerkingneming van de zes taalversies waarin het Verdrag van Montreal is opgesteld (te weten het Arabisch, Chinees, Engels, Frans, Russisch en Spaans), de arresten van 6 mei 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punt 24), en 17 februari 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punten 23 en 31-34).

bediening van het luchtvaartuig, zoals de Poolse regering voorstelt. Indien de auteurs van dit verdrag hadden beoogd dergelijke beperkende criteria op te leggen, zouden zij daar naar mijn mening wel uitdrukkelijk melding van hebben gemaakt [32], hetgeen in casu niet is gebeurd. Bovendien bevat de totstandkomingsgeschiedenis geen aanwijzing voor een dergelijke intentie. [33]

39. In datzelfde kader wil ik, net als de Franse regering, onderstrepen dat in dit artikel 17, lid 1, een opmerkelijke precisering is toegevoegd in vergelijking met de corresponderende bepaling in de voorloper ervan, het Verdrag van Warschau [34], namelijk de formulering „op grond van het enkele feit" [35], waaruit blijkt dat deze auteurs de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder niet afhankelijk willen stellen van andere voorwaarden dan de voorwaarde van een „ongeval" dat zich heeft voorgedaan in de omstandigheden en met de gevolgen die vervolgens in dit artikel 17, lid 1, worden genoemd. Deze precisering heeft mijns inziens tot gevolg dat het begrip „ongeval" in de zin van deze bepaling zodanig moet worden uitgelegd dat de materiële werkingssfeer van deze bepaling niet wordt beperkt.

40. Wat dit begrip betreft, stel ik vast dat de terminologie die in artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal wordt gehanteerd in het kader van de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder in geval van dood of letsel van passagiers, contrasteert met de terminologie die in artikel 17, lid 2, en artikel 18 van dit verdrag wordt gehanteerd in het kader van de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder in geval van vernieling, verlies of beschadiging van aangegeven bagage en goederen. Anders dan de eerstgenoemde bepaling spreken de laatste twee immers niet over een „ongeval" maar over het enkele „feit" dat de schade aan de aangegeven bagage of aan de goederen heeft veroorzaakt. [36] Mijns inziens blijkt uit dit contrast dat artikel 17, lid 1, enkel van toepassing is indien de gebeurtenis die de dood of het letsel van de passagier heeft veroorzaakt niet alleen heeft plaatsgehad aan boord van het luchtvaartuig of tijdens het aan of van boord gaan [37], maar ook kan worden aangemerkt als „ongeval" op grond van door het Hof vast te stellen criteria.

41. De term „ongeval" wordt herhaaldelijk gebruikt in het Verdrag van Montreal, maar wordt ook in de andere bepalingen waarin de term voorkomt [38] niet nader toegelicht. Alleen wordt in artikel 28 van dit verdrag, dat betrekking heeft op voorschotten in geval van dood of letsel van passagiers, vermeld dat deze schades het gevolg moeten zijn van een „luchtvaartongeval" [39], maar zonder nadere precisering.

32 Zie ter vergelijking de gedetailleerde definitie van de term „ongeval" in artikel 2 van verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en houdende intrekking van richtlijn 94/56/EG (PB 2010, L 295, blz. 35), die, anders dan het Verdrag van Montreal, volgens artikel 1 ervan evenwel niet de aansprakelijkheid van luchtvervoerders regelt.

33 Onder verwijzing naar het in voetnoot 23 genoemde arrest van het Bundesgerichtshof merkt de verwijzende rechter op dat de auteurs van het Verdrag van Montreal niet hebben beoogd zich te beperken tot de gevallen waarin zich een typisch luchtvaartrisico heeft voorgedaan. Ik wijs erop dat punt 21 van dat arrest aangeeft dat dit verdrag, volgens de inhoud van de notulen van de internationale conferentie die tot vaststelling van dit verdrag heeft geleid, de verwezenlijking van een typisch luchtvaartrisico niet als voorwaarde stelt om te kunnen spreken van een ongeval.

34 Artikel 17 van het Verdrag van Warschau bepaalde dat „[d]e vervoerder [...] aansprakelijk [is] voor schade, ontstaan in geval van dood, verwonding of enig ander lichamelijk letsel door een reiziger geleden, *wanneer* het ongeval dat de schade veroorzaakte, plaats heeft gehad aan boord van het luchtvaartuig of tijdens enige handeling verband houdende met het aan boord gaan en het verlaten van het luchtvaartuig" (cursivering van mij).

35 Deze formulering is opgenomen in zowel de Franstalige versie van artikel 17 van het Verdrag van Montreal („par cela seul"), als de Engelstalige („upon condition only") en de Spaanstalige („por la sola razón").

36 Dit geldt voor de Franstalige versie van het Verdrag van Montreal (waarin de termen „accident" en „fait" worden gehanteerd), alsook voor de Engelstalige („accident" en „event") en de Spaanstalige („accidente" en „hecho").

37 Ik wil onderstrepen dat de tijd waarop artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal van toepassing is, langer is dan de duur van de eigenlijke vlucht, dat wil zeggen van het opstijgen van het luchtvaartuig tot aan de landing.

38 Te weten artikel 28 (met het opschrift „Voorschotten"), de leden 2 en 3 van artikel 33 (met het opschrift „Rechterlijke bevoegdheid"), alsook lid 2 van artikel 36 (met het opschrift „Opeenvolgende vervoerders") van het Verdrag van Montreal.

39 Dit geldt voor de Franstalige versie („accident d'aviation"), alsook voor de Engelse („aircraft accidents") en de Spaanse („accidentes de aviación"). Volgens Reuschle, F., aangehaald in voetnoot 20, punt 26, moet onderscheid worden gemaakt tussen ongevallen van het luchtvaartuig zelf (bijvoorbeeld het neerstorten ervan), die aan de orde zijn in artikel 28 van het Verdrag van Montreal, en ongevallen aan boord van het luchtvaartuig, maar omvat het begrip „ongeval" in de zin van artikel 17 van dit verdrag beide soorten ongevallen. Ik sluit me daarbij aan, maar doe hier geen uitspraken over wat het voorwerp van dit artikel 28 betreft.

42. Ik herinner eraan dat het in artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal gehanteerde begrip „ongeval", conform het bepaalde in artikel 31 van het Verdrag van Wenen, moet worden uitgelegd overeenkomstig „de gewone betekenis [van de betrokken term]".

43. In dit verband ben ik, met zowel de verwijzende rechter als alle partijen die in de onderhavige zaak opmerkingen hebben ingediend, van mening dat het Hof rekening moet houden met de uitlegging van dit begrip door verscheidene *rechterlijke instanties van staten die partij zijn* bij het Verdrag van Warschau en/of het Verdrag van Montreal [40], om zich eventueel door deze eerdere rechtspraak te laten inspireren, ook al is het Hof hieraan niet gebonden.

44. In de eerste plaats merk ik op dat bepaalde criteria, onverminderd enkele variaties in woordkeuzes van de nationale rechters, algemeen als relevant worden erkend in het kader van het begrip „ongeval" in artikel 17 van het Verdrag van Warschau en artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal. Volgens deze rechters dient het slachtoffer in wezen aan te tonen dat de gebeurtenis die zich tijdens het luchtvervoer heeft voorgedaan, hetzij aan boord van het luchtvaartuig, hetzij tijdens het aan of van boord gaan, en die de lichamelijke schade heeft veroorzaakt, ten eerste „plots" of „ongewoon" was en ten tweede „van buiten [de persoon van de betrokken passagier] komend". [41] Anders gezegd kan een schadebrengend feit dat voortvloeit uit de eigen reacties van het slachtoffer op het gebruikelijke, normale en te verwachten functioneren van het luchtvaartuig, of dat is veroorzaakt door de reeds bestaande gezondheidstoestand van het slachtoffer, niet als „ongeval" worden aangemerkt. De consensus ten gunste van dergelijke beoordelingsfactoren blijkt in het bijzonder [42] uit de Amerikaanse rechtspraak [43], de Duitse rechtspraak [44] en de Franse rechtspraak [45]. De in de onderhavige zaak ingediende opmerkingen stemmen hiermee overeen.

45. Ik ben van mening dat ook het Hof deze criteria, die geheel in overeenstemming zijn met de gebruikelijke definitie van de betrokken term [46], op nuttige wijze kan gebruiken in de onderhavige zaak, om vast te stellen welke situaties in aanmerking komen voor de kwalificatie „ongeval" in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal. Hieromtrent breng ik in herinnering dat de verwijzende rechter van mening is – volgens mij terecht – dat in omstandigheden zoals in het

40 Zie de punten 27 e.v. van deze conclusie.

41 De verificatie van het feit dat de vermeende schade niet is te wijten aan een gevoeligheid van de betrokken passagier, die een rol speelt bij de eventuele kwalificatie van de betwiste gebeurtenis als „ongeval" dat de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder met zich kan brengen – op grond van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal –, moet niet worden verward met de latere vraag of ter verweer is aangetoond dat deze passagier actief of door nalatigheid heeft bijgedragen tot de verwezenlijking van zijn eigen schade, zodat de luchtvervoerder van zijn aansprakelijkheid kan worden ontheven – op grond van artikel 20 van dit verdrag.

42 Zie ook Mercadal, B., „Transports aériens", *Répertoire de droit commercial*, Dalloz, Parijs, 2000, punten 110 e.v.; Grigorieff, C.-I., „Le régime d'indemnisation de la convention de Montréal", *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012, nr. 4, blz. 662-665, en Letacq, F., „Fascicule 925", *Jurisclasseur Transport*, Lexis360, Parijs, 2018, punt 70.

43 Zie hoofdzakelijk arrest van de U.S. Supreme Court (hoogste rechterlijke instantie, Verenigde Staten) van 4 maart 1985, Air France v. Saks [470 U.S. 392 (1985), beschikbaar op: https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/]. In dit basisarrest wordt vastgesteld dat het begrip „ongeval" in de zin van artikel 17 van het Verdrag van Warschau, dat is „drafted in French by continental jurists", „an *unexpected or unusual* event or happening that is *external* to the passenger" omvat, en niet een situatie waarin „the injury indisputably results from the passenger's own internal reaction to the usual, normal, and expected operation of the aircraft", en dat „[a]ny injury is the product of a chain of causes, and we require only that the passenger be able to prove that some link in the chain was an *unusual or unexpected event external* to the passenger" (cursiveringen van mij).

44 Zie met name de Duitse uitspraken die worden genoemd in Reuschle, F., aangehaald in voetnoot 20, punt 13.

45 Zie, naast de Franse uitspraken die worden genoemd door de in voetnoot 42 aangehaalde auteurs, het arrest van de Cour de cassation (hoogste rechter in burgerlijke en strafzaken, Frankrijk), eerste civiele kamer, van 15 januari 2014 (ECLI:FR:CCASS:2014:C100011, alsook de aldaar aangehaalde rechtspraak, op: https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi&idTexte=JURITEXT000028482732&fastReqId=1262213182&fastPos=2).

46 Het Franse of Engelse woord „accident" komt van het Latijnse „*accidens*: wat toevallig gebeurt" en wordt gedefinieerd als een „événement ou fait involontaire dommageable imprévu" in Cornu, G. e.a., *Vocabulaire juridique*, 12e druk, PUF, Parijs, 2018, blz. 11, of „[an] unexpected event, typically sudden in nature and associated with injury, loss, or harm" in de Encyclopædia Britannica (https://academic.eb.com/levels/collegiate/article/accident/605405).

hoofdgeding aan alle hierboven genoemde criteria is voldaan.[47] Ook andere nationale rechterlijke instanties, met name Amerikaanse[48], hebben geoordeeld dat het omvallen van hete drank op een passagier aan boord van een luchtvaartuig een „ongeval" vormt in de zin van artikel 17 van het Verdrag van Warschau.

46. In de tweede plaats stel ik evenwel vast dat, zoals uit de verwijzingsbeslissing blijkt, wel wordt betwist of op grond van deze bepalingen moet worden geverifieerd of er is voldaan aan een aanvullend criterium, namelijk het bestaan van een „typisch luchtvaartrisico". Verweerster in het hoofdgeding merkt op dat dit criterium is vastgesteld in de Oostenrijkse rechtspraak[49], maar de verwijzende rechter betwijfelt of een dergelijk standpunt juist is, met name gelet op de kennelijke ontwikkeling in de Duitse rechtspraak, die ertoe heeft geleid dat aan dit criterium een minder belangrijke rol wordt toegekend.[50] Bovendien hebben bepaalde rechterlijke instanties in de Verenigde Staten weliswaar een dergelijk criterium gehanteerd[51], maar hebben de U.S. Supreme Court en andere rechterlijke instanties niet voor een dergelijke beperkende benadering gekozen.[52] Ten slotte merk ik op dat in de Franse rechtspraak weliswaar met het oog op artikel 17 van het Verdrag van Warschau soms onderzoek is verricht naar een typisch luchtvaartrisico, maar dat dat onderzoek niet direct vanuit het oogpunt van het begrip „ongeval" is verricht en bovendien niet meer relevant is.[53]

47. Zoals ik van meet af aan heb opgemerkt[54], ben ik van mening dat een dergelijk risico, waarvan de vaststelling in de rechtspraak naar mijn idee beperkt is gebleven, niet wordt weerspiegeld in de in artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal gehanteerde terminologie. Mijn standpunt wordt onderbouwd door de doelstellingen van deze bepaling.

3. Teleologische uitlegging

48. Evenals de verwijzende rechter en de Franse regering[55] ben ik van mening dat het in strijd zou zijn met de doelstellingen van het Verdrag van Montreal, en met name artikel 17, lid 1, ervan, om de persoon die om een vergoeding van lichamelijke schade verzoekt op grond van die bepaling te verplichten om het bestaan aan te tonen van een „typisch luchtvaartrisico" of van een redelijk oorzakelijk verband met het luchtvervoer, omstandigheden die volgens respectievelijk verweerster in het hoofdgeding en de Poolse regering moeten worden geverifieerd om een gebeurtenis als „ongeval" in de zin van deze bepaling te kunnen aanmerken.

47 Zie punt 28 van deze conclusie.

48 Zie onder andere arrest van het U.S. District Court of Puerto Rico (federale rechter voor het district Puerto Rico, Verenigde Staten) van 17 juni 1988, Diaz Lugo v. American Airlines, Inc. [686 F. Supp. 373 (D.P.R 1988), beschikbaar op: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/686/373/1362396/], en arrest van het U.S. District Court of California (federale rechter voor het district Californië, Verenigde Staten) van 15 mei 2007, Wipranik v. Air Canada, e.a. (2007 WL 2441066, beschikbaar op: https://www.aviationlawmonitor.com/wp-content/uploads/sites/579/2013/06/Wipranik.pdf).

49 Verweerster in het hoofdgeding haalt in dit verband een arrest aan van het Oberster Gerichtshof van 2 juli 2015 (2 Ob 58/15s, beschikbaar op: https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000.pdf).

50 Zie de overwegingen van deze rechtspraak zoals uiteengezet in de voetnoten 23 en 33 van deze conclusie.

51 Zie met name arrest van het U.S. District Court of New York (federale rechter voor het district New York, Verenigde Staten) van 10 januari 2017, Lee v. Air Canada [228 F. Supp. 3d 302 (2017), beschikbaar op: https://www.leagle.com/decision/infdco20170210967], en de rechtspraak die is aangehaald in Naveau, J., Godfroid, M., en Frühling, P., *Précis de droit aérien*, Bruylant, Brussel, 2e druk., 2006, punt 214.

52 Zie het in voetnoot 43 aangehaalde arrest, alsmede de rechtspraak die is aangehaald in Tompkins, G. N., *Liability Rules Applicable to International Air Transportation As Developed by the Courts in the United States – From Warsaw 1929 to Montreal 1999*, Kluwer, Nederland, 2010, punten 8.5.5 en 8.9.1-8.9.17, en in Diederiks-Verschoor, I. H., *An Introduction to Air Law*, Kluwer, Nederland, 2012, blz. 153-160.

53 Mercadal, B., aangehaald in voetnoot 42, punten 117-124, en Letacq, F., aangehaald in voetnoot 42, punt 57, voeren aan dat voorheen in Frankrijk sprake moest zijn van risico's die inherent zijn aan de navigatie en uitvoering van vluchten om te kunnen spreken van handelingen verband houdende met het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig in de zin van genoemd artikel 17, maar dat dit criterium, net als in de Angelsaksische landen, er niet meer wordt gehanteerd.

54 Zie punt 38 van deze conclusie.

55 Zie in dit verband tevens de in voetnoot 25 genoemde auteurs.

49. Allereerst merk ik op dat het Verdrag van Montreal tot doel heeft tot een *harmonisering* te komen van de regels die van toepassing waren op de gebieden die binnen de werkingssfeer van het verdrag vallen, in casu meer in het bijzonder op het gebied van de aansprakelijkheid van luchtvervoerders. In de vijfde alinea van de preambule is aangegeven dat de staten die partij zijn bij het verdrag een „verdere harmonisatie en codificatie van enige bepalingen tot regeling van het internationale luchtvervoer" tot doel hadden, dus de versterking van het voorgaande, door het Verdrag van Warschau ingestelde, uniforme systeem.[56] Bovendien bepaalt artikel 29 van het Verdrag van Montreal dat vorderingen tot schadevergoeding, met inbegrip van vorderingen uit hoofde van artikel 17, lid 1, van het verdrag, slechts kunnen worden ingesteld onder de voorwaarden en binnen de aansprakelijkheidsgrenzen bedoeld in dit verdrag, waarmee de procedurevoorschriften van de lidstaten inzake de aansprakelijkheid van luchtvervoerders die binnen de werkingssfeer van het verdrag vallen, worden uitgesloten.[57]

50. Ik ben derhalve van mening dat het begrip „ongeval" in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal niet aldus moet worden uitgelegd dat vorderingen die op grond van deze bepaling worden ingesteld, worden onderworpen aan beperkende voorwaarden die de auteurs van dit verdrag niet hebben beoogd, ook niet impliciet, zoals het vereiste van een „typisch luchtvaartrisico" of een oorzakelijk verband met het luchtvervoer. Deze opvatting vindt mijns inziens steun in de aanwijzingen in de preambule van verordening nr. 889/2002, en met name overweging 7 ervan, die suggereert dat de bepalingen van het Verdrag van Montreal de bescherming van passagiers en hun familieleden beogen en derhalve moeten worden uitgelegd volgens een voor hen gunstige benadering.[58]

51. In dit verband herinner ik eraan dat het Hof reeds herhaaldelijk heeft opgemerkt dat uit de preambule van het Verdrag van Montreal[59] blijkt dat de staten die daarbij partij zijn *in wezen* tot doel hebben „het waarborgen van bescherming van de belangen van consumenten in het internationale luchtvervoer en [...] billijke schadevergoeding gegrond op het beginsel van restitutie" alsmede een „billijk evenwicht van de belangen te bereiken". Deze staten hebben derhalve een stelsel van strikte aansprakelijkheid van luchtvervoerders ingevoerd[60], waarbij zij een billijk evenwicht tussen de belangen van luchtvervoerders en passagiers voor ogen hebben gehouden.[61]

52. Als aangenomen zou worden dat de gebeurtenis die heeft geleid tot de schade waarop artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal van toepassing is, specifieke kenmerken moet hebben die eigen zijn aan het luchtvervoer, zou dit voor de passagier tot beperking of zelfs ontneming van zijn rechten leiden, vanwege de gevolgen die een dergelijk criterium heeft voor de bewijslast, alsook voor de nuttige werking van deze bepaling.

53. Aangezien de benadeelde persoon geen toegang heeft tot alle technische gegevens betreffende de navigatie van het luchtvaartuig of de vluchtuitvoering, waarover alleen de luchtvervoerder beschikt, zou het immers in de eerste plaats voor de betrokkene buitensporig moeilijk zijn om het bestaan van een typisch luchtvaartrisico of zelfs een oorzakelijk verband met het luchtvervoer aan te tonen, om zo om een schadevergoeding op grond van artikel 17, lid 1, te kunnen verzoeken.

56 Zie inzake de versterking van de bescherming van passagiers punt 59 van deze conclusie.

57 Artikel 29 voorziet in een uitzondering op het exclusiviteitsbeginsel van de door dit verdrag vastgestelde regels, door te verwijzen naar de regels van nationaal recht die van toepassing zijn op kwesties „omtrent de personen die een vordering kunnen instellen en omtrent hun onderscheiden rechten".

58 Zie de fragmenten uit deze preambule in punt 9 van deze conclusie.

59 Meer bepaald uit de derde en vijfde alinea van deze preambule.

60 Zie de punten 56 e.v. van deze conclusie voor de strekking van deze aansprakelijkheidsregeling.

61 Zie arresten van 6 mei 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punten 30 e.v.); 22 november 2012, Espada Sánchez e.a. (C-410/11, EU:C:2012:747, punten 29 en 30); 17 februari 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punten 38 en 48), en 12 april 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, punten 34 en 43).

54. In de tweede plaats zou de in dit artikel ingestelde regel door dergelijke vereisten grotendeels worden uitgehold, omdat talloze schadeveroorzakende gebeurtenissen zouden worden uitgesloten van de kwalificatie „ongeval" in de zin van die bepaling, omdat zij zich op vergelijkbare wijze kunnen voordoen in andere omstandigheden dan in het luchtvervoer, dat wil zeggen in het gewone leven. Deze uitsluiting zou resulteren in een substantiële vermindering van het aantal gevallen waarin een luchtvervoerder op grond van deze bepaling aansprakelijk kan worden gesteld, doordat deze gevallen zouden worden beperkt tot de ernstigste incidenten in het luchtvervoer, zoals zware turbulenties of het neerstorten van een luchtvaartuig.

55. De voorgaande overwegingen met betrekking tot de formulering van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal en de doestellingen van dit verdrag vinden steun in een analyse van de context van deze bepaling.

4. Contextuele uitlegging

56. Om artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal, en meer bepaald het daarin gehanteerde begrip „ongeval" uit te leggen, moet naar mijn mening en zoals de verwijzingsbeslissing en alle bij het Hof ingediende opmerkingen aangeven, rekening worden gehouden met de *aansprakelijkheidsregeling* van luchtvervoerders die voortvloeit uit deze bepaling, gelezen in samenhang met andere bepalingen van dit verdrag.

57. Op grond van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal is de vervoerder van rechtswege aansprakelijk voor schade die wordt geleden in geval van dood of lichamelijk letsel van een passagier, op grond van het enkele feit dat het ongeval plaats heeft gehad aan boord van het luchtvaartuig of tijdens het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig.[62] Bovendien bepaalt artikel 21 van dit verdrag, in lid 1 ervan, dat de vervoerder deze kwalitatieve aansprakelijkheid niet kan ontlopen indien de schade niet een bepaalde drempel te boven gaat[63], zoals in casu het geval is[64], en in lid 2 dat de vervoerder boven die drempel evenwel aan zijn aansprakelijkheid voor veronderstelde schuld kan ontkomen indien hij bewijst dat de schade niet te wijten was aan hem of zijn hulppersonen ofwel uitsluitend te wijten was aan een derde. Conform artikel 20 van dit verdrag heeft de vervoerder ten slotte, in beide in artikel 21 bedoelde situaties, de mogelijkheid zijn aansprakelijkheid te beperken of zelfs uit te sluiten indien hij bewijst dat er sprake is van schuld bij de benadeelde persoon, een schuld die in het hoofdgeding is verworpen.[65]

58. Uit al deze bepalingen blijkt dat de auteurs van het Verdrag van Montreal hebben voorzien in een aansprakelijkheidsregeling die gunstig is voor de benadeelde passagier, aangezien deze niet ertoe is gehouden een door de luchtvervoerder of zijn hulppersonen begane fout te bewijzen, maar enkel zijn eigen schade dient te bewijzen en het bestaan van een oorzakelijk verband tussen die schade en het veroorzakende feit dat als „ongeval" kan worden aangemerkt. Nergens wordt in bovengenoemde bepalingen melding gemaakt van de noodzaak dat de passagier bewijst dat zich een typisch luchtvaartrisico heeft verwezenlijkt of dat de schadeveroorzakende gebeurtenis rechtstreeks verband houdt met het luchtvervoer, doordat het voortvloeit uit de aard of de bediening van het luchtvaartuig.

62 Zie wat betreft de in deze bepaling gehanteerde uitdrukking „op grond van het enkele feit" punt 39 van deze conclusie.

63 Te weten 100 000 bijzondere trekkingsrechten per passagier, welk bedrag met ingang van 30 december 2009 is verhoogd naar 113 100 bijzondere trekkingsrechten (zie voor deze regeling met twee niveaus en de herziening van deze drempel de gids op: https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_en.pdf). Ik merk op dat artikel 23 van dit verdrag bepaalt dat in geval van een rechtsvordering de nationale munteenheid van een staat die, zoals de Republiek Oostenrijk, lid is van het Internationale Monetaire Fonds (IMF) wordt omgerekend volgens de waarde van die munteenheid, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten op de datum van het vonnis, volgens de waarderingsmethode die door het IMF dagelijks wordt toegepast en op zijn internetsite gepubliceerd (zie https://www.imf.org/fr/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR).

64 Gelet op de hoogte van de gevraagde schadevergoeding (zie punt 15 van deze conclusie).

65 Zie punt 23 van deze conclusie.

Pas in een later stadium, nadat de gebeurtenis als „ongeval" in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal is aangemerkt, kan de luchtvervoerder als verweer eventueel trachten zich geheel of gedeeltelijk van zijn aansprakelijkheid te ontheffen door rechtens genoegzaam de bewijzen aan te dragen die met name in artikel 20 van dit instrument worden genoemd.

59. Als we de aansprakelijkheidsregeling die momenteel voortvloeit uit het Verdrag van Montreal, in geval van een ongeval met de dood of lichamelijk letsel tot gevolg, *vergelijken* met de regeling die was voorzien in het Verdrag van Warschau, blijkt bovendien duidelijk dat het eerstgenoemde instrument is vastgesteld met de intentie om de bescherming van de passagiers te versterken.[66] In het kader van het Verdrag van Warschau was er in dergelijke situaties immers eenvoudigweg sprake van aansprakelijkheid die berust op een vermoeden van schuld van de luchtvervoerder[67], terwijl de aansprakelijkheid in het Verdrag van Montreal strikter is omschreven. Voorts voorzag het Verdrag van Warschau is een plafond voor het schadebedrag dat door de luchtvervoerders verschuldigd kon zijn[68], een beperking die in het Verdrag van Montreal is verdwenen. Deze wens om de regeling inzake de aansprakelijkheid van luchtvervoerders aan te scherpen met het oog op een betere vergoeding van lichamelijke schade (dood of lichamelijk letsel) van passagiers, wordt tevens in het bijzonder genoemd in de preambule van verordening nr. 889/2002.[69]

60. Deze ontwikkeling sterkt mij in mijn opvatting dat het begrip „ongeval" in genoemd artikel 17, lid 1, niet aldus moet worden uitgelegd dat dit het bestaan van een typisch luchtvaartrisico of een rechtstreeks verband met het luchtvervoer vereist, omdat dergelijke criteria noch met de normale betekenis van dit begrip, noch met de doelstellingen van het Verdrag van Montreal, noch met de strekking van de door dit verdrag ingestelde aansprakelijkheidsregeling in overeenstemming zijn. Omstandigheden zoals in het hoofdgeding kunnen naar mijn mening dan ook onder dit begrip vallen, zoals ook de verwijzende rechter van oordeel lijkt te zijn.

61. Concluderend ben ik van mening dat artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal aldus moet worden uitgelegd dat onder een „ongeval" dat de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder krachtens deze bepaling met zich kan brengen, moet worden verstaan elke plotse of ongewone, van buiten een passagier komende gebeurtenis die de dood of lichamelijk letsel van die passagier tot gevolg heeft gehad en zich heeft voorgedaan aan boord van het luchtvaartuig of tijdens enige handeling verband houdende met het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig, waarbij niet hoeft te worden onderzocht of deze gebeurtenis te wijten is aan een typisch luchtvaartrisico of rechtstreeks verband houdt met het luchtvervoer.

66 Zie in die zin punt 21 van het arrest van het Bundesgerichtshof, zoals genoemd in voetnoot 23.

67 Zie artikel 17 van het Verdrag van Warschau, gelezen in samenhang met artikel 20 ervan, dat bepaalde dat het vermoeden van aansprakelijkheid van de luchtvervoerder weerlegbaar was.

68 Overeenkomstig artikel 22, lid 1, van het Verdrag van Warschau. Zie wat betreft de herziening van de oorspronkelijk in dit verdrag vastgestelde drempels Grigorieff, C.-I., aangehaald in voetnoot 42, blz. 653-656.

69 De overwegingen 7 en 10 van deze verordening geven aan dat „[deze verordening] en het Verdrag van Montreal [...] de bescherming van passagiers en hun familieleden [versterken]" en dat „[e]en systeem van onbeperkte aansprakelijkheid bij overlijden of letsel van passagiers [...] passend [is] binnen de context van een veilig en modern luchtvervoerssysteem". De substantiële verbetering van de schadevergoedingsregeling voor passagiers die slachtoffer zijn van luchtvaartongevallen, met name wat de bewijslast betreft, is ook onderstreept in in Frankrijk en Zwitserland gepubliceerde officiële rapporten, te vinden op respectievelijk: http://www.assemblee-nationale.fr/12/pdf/rapports/r0675.pdf en https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2004/2701.pdf.

V. Conclusie

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

„Artikel 17, lid 1, van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, dat op 28 mei 1999 te Montreal is gesloten en namens de Europese Gemeenschap is goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001, moet aldus worden uitgelegd dat onder een ‚ongeval' dat de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder krachtens deze bepaling met zich kan brengen, moet worden verstaan elke plotse of ongewone, van buiten een passagier komende gebeurtenis die de dood of lichamelijk letsel van die passagier tot gevolg heeft gehad en zich heeft voorgedaan aan boord van het luchtvaartuig of tijdens enige handeling verband houdende met het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig, waarbij niet hoeft te worden onderzocht of deze gebeurtenis te wijten is aan een typisch luchtvaartrisico of rechtstreeks verband houdt met het luchtvervoer."