ARREST VAN HET HOF (Derde kamer)

2 juni 2022 *

„Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verdrag van Montreal – Artikel 17, lid 1 – Aansprakelijkheid van luchtvervoerders voor schade in geval van dood of lichamelijk letsel van een passagier – Begrip ‚ongeval' dat de dood of het letsel heeft veroorzaakt – Lichamelijk letsel dat is opgelopen tijdens het verlaten van het luchtvaartuig – Artikel 20 – Ontheffing van aansprakelijkheid van luchtvervoerders – Begrip ‚schuld of nalatigheid' van de passagier die letsel heeft geleden en die ‚de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen' – Val van een passagier die zich niet vasthield aan de leuning van een mobiele vliegtuigtrap"

In zaak C-589/20,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Landesgericht Korneuburg (rechter in tweede aanleg Korneuburg, Oostenrijk) bij beslissing van 15 september 2020, ingekomen bij het Hof op 10 november 2020, in de procedure

JR

tegen

Austrian Airlines AG,

wijst

HET HOF (Derde kamer),

samengesteld als volgt: K. Jürimäe, kamerpresident, N. Jääskinen, M. Safjan, N. Piçarra (rapporteur) en M. Gavalec, rechters,

advocaat-generaal: N. Emiliou,

griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

gelet op de opmerkingen van:

– JR, vertegenwoordigd door F. Raffaseder, Rechtsanwalt,

– Austrian Airlines AG, vertegenwoordigd door C. Krones, Rechtsanwalt,

* Procestaal: Duits.

– de Duitse regering, vertegenwoordigd door J. Möller, M. Hellmann en U. Kühne als gemachtigden,

– de Europese Commissie, vertegenwoordigd door G. Braun, K. Simonsson en G. Wilms als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 20 januari 2022,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 17, lid 1, en artikel 20 van het op 28 mei 1999 te Montreal gesloten Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, dat op 9 december 1999 door de Europese Gemeenschap is ondertekend en namens de Europese Gemeenschap is goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001 (PB 2001, L 194, blz. 38; hierna: „Verdrag van Montreal"). Dit verdrag is voor de Europese Unie in werking getreden op 28 juni 2004.

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen JR en de luchtvaartmaatschappij Austrian Airlines AG over een vordering tot schadevergoeding die JR heeft ingesteld wegens lichamelijk letsel dat zij heeft opgelopen toen zij bij het verlaten van een vliegtuig van deze luchtvaartmaatschappij ten val kwam.

Toepasselijke bepalingen

Internationaal recht

3 In de derde en de vijfde alinea van de preambule van het Verdrag van Montreal staat te lezen:

„[De staten die partij zijn bij dit verdrag erkennen] 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;

[...]

[E]en gezamenlijk optreden van de staten ter verdere harmonisatie en codificatie van enige bepalingen tot regeling van het internationale luchtvervoer door middel van een nieuw verdrag [is] het beste middel [...] om een billijk evenwicht van de belangen te bereiken".

4 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:

„De vervoerder is aansprakelijk voor schade die wordt geleden in geval van dood of lichamelijk letsel van een passagier, op grond van het enkele feit dat het ongeval dat de dood of het letsel heeft veroorzaakt, plaats heeft gehad aan boord van het luchtvaartuig of tijdens enige handeling verband houdende met het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig."

5 Artikel 20 van dit verdrag, met als opschrift „Ontheffing van aansprakelijkheid", luidt:

„Indien de vervoerder bewijst dat schuld of nalatigheid van de persoon die schadevergoeding vordert of van de persoon aan wie deze zijn rechten ontleent, de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen, is de vervoerder geheel of gedeeltelijk ontheven van zijn aansprakelijkheid jegens die persoon, voor zover die schuld of nalatigheid de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen. [...]"

Unierecht

6 Overweging 9 van verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage (PB 1997, L 285, blz. 1), zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002 (PB 2002, L 140, blz. 2) (hierna: „verordening nr. 2027/97"), luidt als volgt:

„[...] luchtvervoerders van de [Unie kunnen] van hun aansprakelijkheid [...] worden ontheven in geval van mede-oorzakelijke nalatigheid van de betrokken passagier."

7 Artikel 2, lid 2, van deze verordening luidt als volgt:

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

8 In de overwegingen 10 en 18 van verordening nr. 889/2002 staat te lezen:

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

[...]

(18) De lidstaten zijn verantwoordelijk voor het vaststellen van de eventuele bepalingen die nog nodig zijn om het Verdrag van Montreal uit te voeren op punten die niet onder verordening [nr. 2027/97] vallen."

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

9 Op 30 mei 2019 is JR samen met haar echtgenoot en haar tweejarige zoon van Thessaloniki (Griekenland) naar Wenen-Schwechat (Oostenrijk) gereisd met een vlucht van Austrian Airlines.

10 Op de luchthaven van Wenen-Schwechat is de echtgenoot van JR, die vóór haar het vliegtuig verliet met in beide handen een handbagagetrolley, bij het verlaten van het vliegtuig bijna ten val gekomen op het onderste derde deel van een mobiele trap met aan weerszijden een leuning. Op dezelfde plek kwam JR, die haar handtas in haar rechterhand hield en haar zoon op haar linkerarm droeg, ten val, waarbij zij onder meer haar linkeronderarm brak.

11 JR heeft bij het Bezirksgericht Schwechat (rechter in eerste aanleg Schwechat, Oostenrijk) een vordering tot schadevergoeding van 4 675 EUR, te vermeerderen met rente en kosten, tegen Austrian Airlines ingesteld. Zij heeft aangevoerd dat met die trap niet was voldaan aan de contractuele

verplichting van Austrian Airlines om de bescherming en de veiligheid van de passagiers te waarborgen, aangezien zij ondanks bijzondere voorzichtigheid van haar kant is gevallen toen zij de betrokken trap afliep, nadat zij had gezien dat haar echtgenoot bijna ten val was gekomen. Zij is echter toch gevallen omdat die trap, die niet overdekt was, te glad was geworden vanwege de vochtige weersomstandigheden in de vorm van motregen. JR voegt hieraan toe dat de trede waarop zij is uitgegleden olieachtig en vuil was.

12 Austrian Airlines heeft hiertegen aangevoerd dat het oppervlak van de treden van de betrokken trap was voorzien van gaten en groeven voor een snelle waterafvoer, zodat die trap niet glad was. Zij is dus niet tekortgeschoten in haar contractuele verplichtingen om zorgvuldigheid te betrachten en de passagiers te beschermen, en kan ook niet worden verweten onjuist of onrechtmatig te hebben gehandeld. De val van JR is te wijten aan haar eigen gedrag, aangezien zij zich niet aan de leuningen van die trap vasthield, zelfs niet nadat zij had gezien dat haar echtgenoot bijna ten val was gekomen. Bovendien heeft JR, ondanks het advies van een arts en in strijd met haar verplichting om de schade te beperken, besloten om zich niet onmiddellijk te laten behandelen in een nabij de luchthaven gelegen ziekenhuis, maar heeft zij zich pas laat op de avond van 30 mei 2019 laten behandelen, waardoor haar letsel kan zijn verergerd.

13 Bij vonnis van 15 maart 2020 heeft het Bezirksgericht Schwechat vastgesteld dat een deel van de passagiers van het betrokken vliegtuig vóór JR van dezelfde mobiele trap gebruik had gemaakt en dat geen van hen was gevallen of over enige gladheid van de trap had geklaagd. Deze rechter heeft in het bijzonder opgemerkt dat de trap van metaal was en niet overdekt was omdat op de luchthaven van Wenen-Schwechat geen overdekte trappen beschikbaar waren, dat de treden breed genoeg waren zodat twee personen tegelijkertijd naast elkaar de trap af konden lopen, dat het oppervlak van deze treden, die zijn gemaakt van plaatmetaal met groeven, specifieke antislipeigenschappen heeft en dat deze uitrusting door de Technische Überwachungsverein (vereniging voor technische controle, Oostenrijk) was gekeurd en gecertificeerd. Die rechter heeft vastgesteld dat de betrokken trap geen gebreken of beschadigingen vertoonde en dat die treden inderdaad vochtig waren, maar niet glad, olieachtig, vettig of grotendeels vuil, en dat alleen op de laatste drie treden enkele stipvormige verontreinigingen van onbekende aard aanwezig waren. Hij heeft daaruit afgeleid dat niet kon worden vastgesteld waarom JR was gevallen.

14 Diezelfde rechter heeft het beroep van JR op grond van § 1295, lid 1, van het Allgemeine Bürgerliche Gesetzbuch (Oostenrijks burgerlijk wetboek) verworpen, in wezen op grond dat Austrian Airlines haar bijkomende verplichting om de veiligheid van haar passagiers te waarborgen niet had geschonden en dat JR geen enkele voorzorgsmaatregel had genomen om haar val te voorkomen.

15 Het Landesgericht Korneuburg (rechter in tweede aanleg Korneuburg, Oostenrijk), waarbij JR hoger beroep tegen dat vonnis heeft ingesteld, twijfelt ten eerste of de val van JR onder het begrip „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal valt, zoals uitgelegd door het Hof in het arrest van 19 december 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127). Volgens die rechter volgt uit dat arrest dat dit begrip alle situaties omvat die zich voordoen aan boord van een luchtvaartuig of tijdens het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig en waarbij een passagier lichamelijk letsel oploopt door een voorwerp dat wordt gebruikt voor het bedienen van passagiers, zonder dat hoeft te worden onderzocht of die situaties het gevolg zijn van een typisch luchtvaartrisico. De situatie in het hoofdgeding verschilt volgens hem echter van die welke aan de orde was in de zaak die tot dat arrest heeft geleid, aangezien de val van JR niet door een dergelijk voorwerp is veroorzaakt.

16 Ten tweede is de verwijzende rechter van oordeel dat JR op zijn minst heeft bijgedragen aan haar val, aangezien zij zich niet heeft vastgehouden aan een van de leuningen van de mobiele vliegtuigtrap, en dit nadat zij had gezien dat haar echtgenoot vlak voor haar bijna ten val was gekomen. Deze rechter vraagt zich dan ook af of deze medeschuld overeenkomstig artikel 20 van het Verdrag van Montreal tot gevolg heeft dat Austrian Airlines „geheel of gedeeltelijk [is] ontheven" van haar aansprakelijkheid op grond van artikel 17, lid 1, van dit verdrag.

17 In deze omstandigheden heeft het Landesgericht Korneuburg de behandeling van de zaak 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 van 19 december 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127)], 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?"

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Eerste vraag

18 Met zijn eerste vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal aldus moet worden uitgelegd dat een situatie waarin een passagier om een onbepaalde reden ten val komt op een mobiele vliegtuigtrap, en letsel oploopt, onder het begrip „ongeval" in de zin van die bepaling valt, ook wanneer de betrokken luchtvervoerder in dit verband niet tekort is geschoten in zijn verplichtingen om zorgvuldigheid te betrachten en de veiligheid van de passagiers te waarborgen.

19 Volgens deze bepaling is de vervoerder aansprakelijk voor schade die wordt geleden in geval van dood of lichamelijk letsel van een passagier, op grond van het enkele feit dat het ongeval dat de dood of het letsel heeft veroorzaakt, plaats heeft gehad aan boord van het luchtvaartuig of tijdens enige handeling verband houdende met het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig.

20 Het Hof heeft reeds geoordeeld dat het begrip „ongeval" in zijn gewone betekenis en in de context waarvan het deel uitmaakt ziet op een onopzettelijke, schadelijke en onvoorziene gebeurtenis, en dat dit begrip niet vereist dat de schade voortvloeit uit de verwezenlijking van een typisch luchtvaartrisico of dat er een verband bestaat tussen het „ongeval" en de exploitatie of de beweging van het luchtvaartuig (zie in die zin arrest van 19 december 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punten 34, 35 en 41).

21 Deze uitlegging van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal strookt met de doelstellingen van dit verdrag, die, zoals volgt uit de derde en de vijfde alinea van de preambule van dit verdrag, erin bestaan „de belangen van consumenten in het internationale luchtvervoer en de noodzaak

van billijke schadevergoeding gegrond op het beginsel van restitutie" te beschermen door middel van een stelsel van objectieve aansprakelijkheid van luchtvervoerders, waarbij een „billijk evenwicht van de belangen" van luchtvervoerders en passagiers wordt bewaard (zie in die zin arrest van 19 december 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punt 36).

22 Wanneer een passagier om een onbepaalde reden ten val komt op een mobiele vliegtuigtrap, en letsel oploopt, valt deze val dus onder het begrip „ongeval" in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal. Aan deze kwalificatie kan niet worden afgedaan door de omstandigheid dat de betrokken luchtvervoerder in dit verband niet tekort is geschoten in zijn verplichtingen om zorgvuldigheid te betrachten en de veiligheid van passagiers te waarborgen.

23 Zoals de advocaat-generaal in punt 40 van zijn conclusie heeft opgemerkt, volstaat het voor de aansprakelijkheid van deze vervoerder uit hoofde van deze bepaling namelijk dat het ongeval dat de dood of lichamelijk letsel van een passagier heeft veroorzaakt, 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. Deze aansprakelijkheid kan dus niet afhangen van schuld of nalatigheid van de zijde van deze vervoerder.

24 Bijgevolg moet op de eerste vraag worden geantwoord dat artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal aldus moet worden uitgelegd dat een situatie waarin een passagier om een onbepaalde reden ten val komt op een mobiele vliegtuigtrap, en letsel oploopt, onder het begrip „ongeval" in de zin van die bepaling valt, ook wanneer de betrokken luchtvervoerder in dit verband niet tekort is geschoten in zijn verplichtingen om zorgvuldigheid te betrachten en de veiligheid van de passagiers te waarborgen.

Tweede vraag

25 Met zijn tweede vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 20 van het Verdrag van Montreal aldus moet worden uitgelegd dat bij een ongeval waardoor schade aan een passagier is toegebracht en waarbij deze passagier om een onbepaalde reden ten val is gekomen op een mobiele vliegtuigtrap, het feit dat deze passagier zich op het moment van de val niet vasthield aan de leuning van die trap, het bewijs kan vormen dat schuld of nalatigheid van die passagier de door hem geleden schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen in de zin van die bepaling, en in zoverre de betrokken luchtvervoerder kan ontheffen van zijn aansprakelijkheid jegens die passagier.

26 Artikel 20, eerste volzin, van het Verdrag van Montreal bepaalt dat indien de luchtvervoerder 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.

27 Het beginsel dat luchtvervoerders van de Unie van hun aansprakelijkheid kunnen worden ontheven in geval van mede-oorzakelijke nalatigheid van de betrokken passagier is ook vermeld in overweging 9 van verordening nr. 2027/97.

28 Zoals het Hof reeds heeft geoordeeld, beoogt de in artikel 20 van het Verdrag van Montreal vastgestelde ontheffing van de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder of beperking van de op hem rustende verplichting tot restitutie jegens een passagier die schade heeft geleden ten gevolge van een „ongeval" in de zin van artikel 17, lid 1, van dit verdrag, het in punt 21 van het onderhavige

arrest genoemde „billijke evenwicht van de belangen" van de luchtvervoerders en passagiers te bewaren (zie in die zin arrest van 19 december 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punt 39).

29 Aangezien het Verdrag van Montreal en verordening nr. 2027/97 geen specifieke bepalingen bevatten inzake het door de luchtvervoerder te leveren bewijs van schuld of nalatigheid van de persoon die schadevergoeding vordert of van de persoon aan wie deze zijn rechten ontleent in de zin van artikel 20, eerste volzin, van dat verdrag, moet de verwijzende rechter overeenkomstig het beginsel van procedurele autonomie, waarnaar met name overweging 18 van verordening nr. 889/2002 verwijst, de relevante regels van nationaal recht toepassen, op voorwaarde evenwel dat deze regels in overeenstemming zijn met de in de rechtspraak van het Hof geformuleerde beginselen van gelijkwaardigheid en doeltreffendheid (zie naar analogie arrest van 9 juli 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punten 38-40 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

30 In dat kader staat het aan de verwijzende rechter om te bepalen of de betrokken luchtvervoerder het bewijs heeft geleverd van schuld of nalatigheid van de betrokken passagier en, in voorkomend geval, te beoordelen in hoeverre die schuld of nalatigheid de door deze passagier geleden schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen, teneinde die luchtvervoerder in zoverre te ontheffen van zijn aansprakelijkheid jegens die passagier, waarbij rekening moet worden gehouden met alle omstandigheden waarin die schade zich heeft voorgedaan.

31 In het bijzonder kan de door de verwijzende rechter genoemde omstandigheid dat de betrokken passagier zich niet heeft vastgehouden aan een van de leuningen van de mobiele vliegtuigtrap, het door die passagier opgelopen lichamelijk letsel zeker veroorzaken of daartoe bijdragen. In het kader van die beoordeling zal de nationale rechter echter ook rekening moeten houden met het feit dat een passagier die met een minderjarig kind reist ook moet toezien op de veiligheid van dat kind, hetgeen ertoe kan leiden dat deze passagier de leuning niet vasthoudt of moet loslaten om te voorkomen dat de veiligheid van dat kind in gevaar wordt gebracht.

32 Wanneer voor de toepassing van artikel 20, eerste volzin, van het Verdrag van Montreal wordt beoordeeld of de eveneens door de verwijzende rechter genoemde omstandigheid dat die passagier had gezien dat haar echtgenoot vlak voor haar bijna op de betrokken mobiele trap ten val was gekomen, de schuld of nalatigheid van de passagier bewijst, mag niet worden voorbijgegaan aan de omstandigheid dat die passagier stelt dat zij die trap zeer behoedzaam is afgelopen omdat zij haar echtgenoot bijna ten val had zien komen. Het staat echter aan deze rechter om overeenkomstig de in punt 29 van het onderhavige arrest in herinnering gebrachte rechtspraak het belang van die bewering te toetsen aan de toepasselijke regels van nationaal recht.

33 Evenmin kan worden uitgesloten dat de omstandigheid dat de passagier die letsel heeft geleden, heeft besloten om zich niet onmiddellijk na het ongeval te laten verzorgen, heeft bijgedragen tot de verergering van het door hem opgelopen lichamelijke letsel. Zoals de advocaat-generaal in punt 76 van zijn conclusie heeft opgemerkt, moet in deze context echter ook rekening worden gehouden met de vraag hoe ernstig het letsel onmiddellijk na dat ongeval leek en met de informatie die het medisch personeel ter plaatse aan deze passagier heeft verstrekt over het uitstellen van medische verzorging en de mogelijkheid om die verzorging in de nabije omgeving te ontvangen.

34 Gelet op een en ander dient op de tweede vraag te worden geantwoord dat artikel 20, eerste volzin, van het Verdrag van Montreal aldus moet worden uitgelegd dat bij een ongeval waardoor schade aan een passagier is toegebracht en waarbij deze passagier om een onbepaalde reden ten val is

gekomen op een mobiele vliegtuigtrap, de betrokken luchtvervoerder slechts van zijn aansprakelijkheid jegens deze passagier kan worden ontheven voor zover hij, gelet op alle omstandigheden waarin die schade zich heeft voorgedaan, overeenkomstig de toepasselijke regels van nationaal recht en met inachtneming van de beginselen van gelijkwaardigheid en doeltreffendheid, bewijst dat schuld of nalatigheid van die passagier de door die passagier geleden schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen in de zin van die bepaling.

Kosten

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

Het Hof (Derde kamer) verklaart voor recht:

1) **Artikel 17, lid 1, van het op 28 mei 1999 te Montreal gesloten Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, dat op 9 december 1999 door de Europese Gemeenschap is ondertekend en namens de Europese Gemeenschap is goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001, moet aldus worden uitgelegd dat een situatie waarin een passagier om een onbepaalde reden ten val komt op een mobiele vliegtuigtrap, en letsel oploopt, onder het begrip „ongeval” in de zin van die bepaling valt, ook wanneer de betrokken luchtvervoerder in dit verband niet tekort is geschoten in zijn verplichtingen om zorgvuldigheid te betrachten en de veiligheid van de passagiers te waarborgen.**

2) **Artikel 20, eerste volzin, van het op 28 mei 1999 te Montreal gesloten Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer moet aldus worden uitgelegd dat bij een ongeval waardoor schade aan een passagier is toegebracht en waarbij deze passagier om een onbepaalde reden ten val is gekomen op een mobiele vliegtuigtrap, de betrokken luchtvervoerder slechts van zijn aansprakelijkheid jegens deze passagier kan worden ontheven voor zover hij, gelet op alle omstandigheden waarin die schade zich heeft voorgedaan, overeenkomstig de toepasselijke regels van nationaal recht en met inachtneming van de beginselen van gelijkwaardigheid en doeltreffendheid, bewijst dat schuld of nalatigheid van die passagier de door die passagier geleden schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen in de zin van die bepaling.**

ondertekeningen