

Zaak C-589/20**Verzoek om een prejudiciële beslissing****Datum van indiening:**

10 november 2020

Verwijzende rechter:

Landesgericht Korneuburg (Oostenrijk)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

15 september 2020

Verzoekster en verzoekster in hoger beroep:

JR

Verweerster en verweerster in hoger beroep:

Austrian Airlines AG

REPUBLIEK OOSTENRIJK**Landesgericht Korneuburg (rechter in tweede aanleg Korneuburg, Oostenrijk)** [omissis]

Het Landesgericht Korneuburg als rechter in hoger beroep heeft [omissis] in de zaak tussen de verzoekende partij JR [omissis] en de verwerende partij **Austrian Airlines AG**, [omissis] Wenen-luchthaven, [omissis] wegens EUR 4.675,-- exclusief rente en kosten, naar aanleiding van het beroep van de verzoekende partij tegen het vonnis van het Bezirksgericht Schwechat (rechter in eerste aanleg Schwechat, Oostenrijk) van 15 maart 2020 [omissis] in niet-openbare zitting het volgende

b e s l u i t

genomen:

I. Aan het Hof van Justitie van de Europese Unie worden krachtens artikel 267 VWEU de volgende **vragen** voorgelegd **met het verzoek om een prejudiciële beslissing**:

1. Moet 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, aldus worden uitgelegd **dat het begrip [Or. 2] „ongeval” in de zin van deze bepaling een situatie omvat waarbij een passagier bij het uitstappen uit het vliegtuig op het onderste deel van de mobiele trap – zonder duidelijk aanwijsbare reden – valt 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 de uitspraak van het Hof van 19 december 2019 in zaak C-532/18, en er geen sprake was van een gebrekkige staat van de trap en deze vooral ook niet glad was?**

2. Moet artikel 20 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, aldus worden uitgelegd **dat een eventuele aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappij volledig is uitgesloten, wanneer er sprake is van omstandigheden zoals beschreven in punt 1 en de passagier zich op het moment van de val niet heeft vastgehouden aan de leuning van de trap?**

II. [omissis] [schorsing]

Motivering

Verzoekster had met verweerster een luchtvervoersovereenkomst gesloten. Zij vloog op 30 mei 2019 samen met haar echtgenoot AK en hun tweejarige zoon [omissis] van Thessaloniki naar Wenen. De vlucht werd uitgevoerd door verweerster. [Or. 3]

Bij het uitstappen wachtte verzoekster met haar gezin af totdat de andere passagiers waren uitgestapt. Zij behoorde tot de laatste passagiers die het vliegtuig verlieten. Voor het uitstappen werd zowel aan het achterste gedeelte van het vliegtuig als aan het voorste gedeelte een mobiele trap bevestigd. Verzoekster en haar gezin gebruikten de voorste trap om uit te stappen. Vóór hen hadden ongeveer 60 passagiers de trap gebruikt om uit te stappen. Van deze ongeveer 60 personen was niemand uitgedegen en had ook niemand geklaagd over gladheid van de trap.

De voorste trap was van metaal en niet overdekt. De treden bestonden uit traanplaat en waren breed genoeg zodat twee personen tegelijkertijd naast elkaar de trap af konden lopen. Aan elke kant van de trap bevond zich een leuning. De trap was in perfecte staat en vertoonde geen gebreken of beschadigingen. De treden waren vochtig, omdat het net daarvoor had geregend, maar niet glad. Op het moment van uitstappen regende het niet. De treden waren niet vettig of

glibberig en ook niet anderszins grotendeels vies. Alleen op de laatste drie treden waren enkele puntvormige verontreinigingen van onbekende aard aanwezig. Het kon niet worden vastgesteld dat kauwgom op de treden kleefde of dat de kleinere verontreinigingen glad waren. Het geribbelde oppervlak van de treden waarborgt dat de trap niet glad wordt. Op de luchthaven Wenen-Schwechat worden dergelijke trappen steeds gebruikt. Overdekte trappen staan op de luchthaven Wenen-Schwechat niet ter beschikking. Het gaat om gecertificeerde en door de T Technischer Überwachungsverein (vereniging voor technische controle, TÜV) gekeurde toestellen. **[Or. 4]**

Bij het uitstappen liep AK voorop en hield hierbij in iedere hand een handbagage-trolley. Verzoekster hield in haar rechterhand haar handtas en had haar zoon op haar linkerarm genomen. AK kwam op het onderste gedeelte van de trap bijna ten val, maar kon dit nog voorkomen. Verzoekster zag wat er gebeurde, maar kwam later op dezelfde plek waar haar echtgenoot bijna was gevallen, ten val en viel met haar linkeronderarm op de traprand. Noch AK noch verzoekster had gebruik gemaakt van de leuning. Verzoekster brak bij de val haar linkeronderarm en liep een bloeditstorting op haar bil op. Waarom verzoekster was gevallen, kon niet worden vastgesteld.

Verzoekster vordert betaling van EUR 4.675,-- plus 4 % rente vanaf 10 augustus 2019 en voert ter motivering in wezen aan dat de trap dermate glad was geweest dat eerder al haar echtgenoot was uitgegleden en een aantal treden naar beneden was gevallen, maar hierbij geen letsel had opgelopen. Zij had dit voorval gezien en daarom haar tweejarige zoon op haar arm genomen om te voorkomen dat hij ook zou uitglijden. Daarna is zij heel voorzichtig de trap afgelopen. Desondanks is zij op dezelfde hoogte en op dezelfde trede uitgegleden waarop eerder al haar echtgenoot was uitgegleden. De door verweerster ter beschikking gestelde trap voldeed daarom volgens verzoekster geenszins aan de contractuele verplichting van verweerster tot bescherming van de passagiers en de nodige verkeersveiligheid, omdat verzoekster is uitgegleden, ondanks dat zij bijzonder voorzichtig is geweest. Verweerster heeft ondanks de vochtige weersomstandigheden met motregen een niet-overdekte trap ter beschikking gesteld die reeds **[Or. 5]** op grond van de vochtigheid een verhoogd slipgevaar inhield. Hierbij komt volgens verzoekster dat de trede waarop zij is uitgegleden, tevens vettig/glibberig was. Bij het sluiten van een vervoersovereenkomst ontstaat de bijkomende verplichting van de exploitant van een vervoermiddel om de veiligheid van de passagiers te garanderen en hun lichamelijke integriteit te waarborgen. Volgens vaste rechtspraak hebben de litigieuze beschermings- en zorgvuldigheidsplichten ook betrekking op het feit dat de toegang tot of de uitgang uit de vervoermiddelen in een staat worden gehouden die het veilige gebruik door passagiers mogelijk maakt. Verweerster heeft niet voldaan aan deze verplichtingen. Volgens verzoekster is het bij het uitstappen uit vliegtuigen in de open lucht gebruikelijk dat overdekte trappen ter beschikking worden gesteld en deze in ieder geval niet glibberig/glad zijn. Verweerster is derhalve op iedere denkbare rechtsgrond aansprakelijk voor de ontstane schade en is overeenkomstig § 1298 van het Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Oostenrijks burgerlijk

wetboek; hierna: „ABGB”) verplicht om het bewijs voor haar stelling te leveren dat zij geen schuld draagt aan het ongeval. Verzoekster vordert een passend smartengeld ten belope van EUR 3.500,--, de vergoeding van de kosten voor hulp in de huishouding van in totaal 75 uur à EUR 15,-- per uur, dus EUR 1.125,--, alsmede EUR 50,-- voor onkosten.

Verweerster voert verweer, concludeert tot afwijzing van de vordering en voert samengevat aan dat de treden van de trap voorzien zijn van gaten respectievelijk een profiel waardoor eventueel aanwezig water snel kan afvloeien en waardoor nagenoeg onmiddellijk kan worden gegarandeerd dat de treden weer droog zijn. Door het gebruik van dergelijke trappen wordt het slipgevaar verminderd. De trappen en treden waren volgens verweerster in een perfecte **[Or. 6]** technische staat en waren ook niet glad. Haar kan geen schending van een contractuele beschermings- of zorgvuldigheidsplicht worden verweten, noch kan haar een aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad ten laste worden gelegd. Zij – en ook de luchthaven Wenen – hebben ook niet verwijtbaar of onrechtmatig gehandeld. Het had van verzoekster in ieder geval mogen worden verwacht – in het bijzonder omdat zij reeds had gezien dat haar echtgenoot bijna was gevallen – om de leuning van de trap vast te pakken. Het kan niet worden uitgesloten dat de val ook juist is gebeurd omdat zij haar zoon op de arm had genomen. Zij (verweerster) heeft ook geen bijkomende contractuele verplichtingen geschonden. Het was voor verzoekster mogelijk geweest de trap veilig te gebruiken. Verzoekster heeft zich ondanks aanwijzing en advies van een arts niet meteen verder laten behandelen in een nabijgelegen ziekenhuis. In plaats daarvan is zij teruggedreden naar Linz waar zij zich klaarblijkelijk pas op 30 mei 2019 laat in de avond heeft laten behandelen. Het kan niet worden uitgesloten dat het letsel van verzoekster door de te late behandeling is verergerd of pas dusdanig ernstig is geworden, zoals nu wordt gesteld. Verzoekster heeft daardoor in strijd gehandeld met de op haar rustende verplichting om de schade zoveel mogelijk te beperken.

De vordering van verzoekster werd door het in eerste aanleg rechtsprekende Bezirksgericht Schwechat bij het bestreden **vonnis** in haar geheel afgewezen. Uitgaande van de hierboven weergegeven vastgestelde situatie kwam deze rechter in juridisch opzicht tot de conclusie dat op grond van § 1295, lid 1, ABGB de onrechtmatigheid zou kunnen voortvloeien uit de schending van een contractuele verplichting of uit onrechtmatige daad. Voor de bepaling van de contractuele verplichtingen komt het volgens deze rechter aan op de **[Or. 7]** concrete afspraken. Zowel de schending van de contractuele hoofdverbintenis als de schending van de bijkomende verbintenissen (bescherming, zorgvuldigheid, voorlichting) leveren een onrechtmatigheid op. Met het sluiten van een luchtvervoersovereenkomst ontstaat voor de exploitant van een luchtvaartmaatschappij de contractuele verplichting om de veiligheid van de passagiers te garanderen. Deze contractuele bijkomende verplichting omvat ook het waarborgen van het veilige in- en uitstappen in respectievelijk uit het vliegtuig. De verplichtingen op het gebied van verkeersveiligheid mogen volgens vaste rechtspraak evenwel niet dermate ruim worden opgevat dat er praktisch gezien een niet bij wet bepaalde, van de schuld onafhankelijke aansprakelijkheid

ontstaat. Degene die verplicht is voor de verkeersveiligheid te zorgen, hoeft derhalve alleen die maatregelen te nemen die volgens de verkeersopvatting van hem kunnen worden gevegd. Door het gebruik van een antislippoppervlak wordt er in ieder geval afdoende voor gezorgd dat de verkeersdeelnemers geen letsel oplopen. Een overdekte trap kan niet worden geëist. Verweerster heeft daarom geen verplichting op het gebied van verkeersveiligheid geschonden. Afgezien daarvan wordt van iedere voetganger verlangd dat hij kijkt waar hij loopt. Nadat verzoekster voorafgaand aan haar val had gezien hoe haar echtgenoot op dezelfde plek bijna was gevallen, heeft zij klaarblijkelijk niets ondernomen om haar eigen val te voorkomen. Van haar had kunnen worden verlangd niet verder te lopen en zich aan de leuning vast te houden. Zij had ook de hulp van haar echtgenoot kunnen inroepen. Dat zij geen gebruik heeft gemaakt van de leuning hoewel reeds was vastgesteld dat er een risico bestond, dient als overwegend eigen schuld te worden aangemerkt. **[Or. 8]**

Tegen dit vonnis heeft verzoekster **hoger beroep** ingesteld bij de verwijzende rechter met het verzoek het bestreden vonnis aldus te wijzigen dat de vordering volledig wordt toegewezen. Verzoekster in hoger beroep betoogt in wezen dat de aansprakelijkheid van verweerster reeds voortvloeit uit het feit dat zij geen overdekte trap ter beschikking heeft gesteld. Zij heeft niet voldaan aan de op haar rustende verplichting om het bewijs à décharge te leveren. Verzoekster hoefde er ook niet op bedacht te zijn dat de trap dermate glad zou zijn dat zij ondanks dat zij heel voorzichtig liep, toch zou vallen. Volgens haar bestaat er derhalve ook geen reden om uit te gaan van medeschuld.

Verweerster voert hiertegen in haar **verweerschrift in hoger beroep** in wezen aan dat het ter beschikking stellen van een overdekte trap niet van verweerster kan worden verlangd. Zij heeft door het gebruik van een niet-overdekte trap geen verplichting op het gebied van verkeersveiligheid geschonden. Dergelijke verplichtingen mogen niet te ruim worden opgevat, maar moeten worden beperkt tot hetgeen mag worden verlangd.

De verwijzende rechter is als **rechter in hoger beroep** bevoegd om in tweede en laatste aanleg te beslissen over de vorderingen van verzoekster.

[procedurele aspecten] [omissis] **[Or. 9]** [omissis]

[omissis]

Met betrekking tot de **prejudiciële vragen** moet er allereerst op worden gewezen dat zowel de rechter in eerste aanleg als de partijen in het onderhavige geval over het hoofd hebben gezien dat de aansprakelijkheid van verweerster overeenkomstig het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (hierna: „Verdrag van Montreal”) moet worden beoordeeld. De toepasselijkheid van dit Verdrag blijkt uit het feit dat de plaats van vertrek en de plaats van **[Or. 10]** bestemming van de vlucht in verschillende

verdragsstaten lagen (Griekenland, Oostenrijk), waardoor er sprake is van een internationaal vervoer in de zin van artikel 1 van het Verdrag van Montreal.

Het Verdrag van Montreal werd 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. Het vormt (om die reden) een integrerend bestanddeel van de rechtsorde van de Unie, waardoor het Hof bevoegd is om een prejudiciële beslissing te geven over de uitlegging ervan (arrest van het Hof in zaak C-6/14, punt 33; [omissis]).

Vraag 1.:

Op grond van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal is de vervoerder aansprakelijk voor schade die wordt geleden in geval van dood of lichamelijk letsel van een passagier, maar alleen, als 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.

Volgens deze bepaling is de vervoerder aansprakelijk tot aan het aansprakelijkheidsplafond overeenkomstig artikel 21, lid 1, van het Verdrag van Montreal – dat in het kader van de onderhavige vordering niet wordt bereikt – zonder rekening te houden met zijn schuld, waarbij hij zich slechts nog op medeschuld zoals bedoeld in artikel 20 van het Verdrag van Montreal kan beroepen om aan zijn aansprakelijkheid te ontkomen.

Voorwaarde voor de aansprakelijkheid op grond van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal is een door een „ongeval” veroorzaakte schade (dood of lichamelijk letsel); de gebeurtenis moet conditio sine qua non van de schade zijn. Doorslaggevend is derhalve volgens de bewoordingen van het Verdrag het bestaan van een „ongeval”. Noch het Verdrag van Montreal noch het oudere Verdrag van Warschau bevat een definitie van dit begrip. Volgens de inzake het Verdrag van Warschau ontwikkelde [Or. 11] rechtspraak gaat het hierbij om een op een externe gebeurtenis berustend ongevoerd voorval waardoor de passagier komt te overlijden of letsel oploopt. De betrokkene lijdt een voor hemzelf onverwachte schade [omissis].

In het onderhavige geval heeft verzoekster lichamelijk letsel opgelopen, omdat zij bij het uitstappen op het onderste deel van de mobiele trap, die in perfecte staat was, ten val is gekomen zonder dat hiervoor een reden is aan te wijzen. Het is de vraag of dit voorval onder het begrip „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal kan vallen.

Het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft in zijn arrest van 19 december 2019 in zaak C-532/18 het volgende vastgesteld:

Aangezien het begrip „ongeval” niet op enigerlei wijze in het Verdrag van Montreal wordt gedefinieerd, moet de gewone betekenis van dat begrip in de

context waarvan het deel uitmaakt als uitgangspunt worden genomen, waarbij rekening wordt gehouden met het voorwerp en het doel van dat verdrag.

Volgens de gewone betekenis van het begrip „ongeval”, ziet dit begrip op een schadelijke gebeurtenis die onvoorzien en onopzettelijk is.

Het strookt niet met de gewone betekenis van het begrip „ongeval” als bedoeld in artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal, noch met de doelstellingen van dit verdrag, om de aansprakelijkheid van de vervoerder afhankelijk te stellen van de voorwaarde dat de schade te wijten is aan de verwezenlijking van een typisch luchtvaartrisico dan wel van de voorwaarde dat er een verband bestaat tussen het „ongeval” en de exploitatie of de beweging van het luchtvaartuig. Daarbij komt dat het om te vermijden dat aan luchtvervoerders een buitensporige restitutieverplichting wordt opgelegd, niet noodzakelijk is hun restitutieverplichting te beperken tot ongevallen die verband houden met een typisch luchtvaartrisico. **[Or. 12]** Zij kunnen hun aansprakelijkheid immers uitsluiten of beperken (punten 34, 35, 41 en 42). Per saldo kwam het Hof in deze uitspraak dus tot de conclusie dat het begrip „ongeval” in de zin van deze bepaling (artikel 17, lid 1, Verdrag van Montreal) zich uitstrekt tot alle situaties die zich voordoen aan boord van een luchtvaartuig en waarbij een passagier lichamelijk letsel oploopt door een voorwerp dat wordt gebruikt voor het bedienen van passagiers, zonder dat hoeft te worden onderzocht of die situaties het gevolg zijn van een typisch luchtvaartrisico.

Volgens de eerder vermelde bepaling van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal moet dit derhalve ook gelden voor situaties die zich – zoals in het onderhavige geval – hebben voorgedaan bij het in- of uitstappen in het respectievelijk uit het vliegtuig.

De onderhavige situatie verschilt evenwel van die waarop de uitspraak in zaak C-532/18 was gebaseerd, aangezien de val en dus het letsel van verzoekster in het hier aan de orde zijnde geval niet werd veroorzaakt door een voorwerp dat wordt gebruikt voor het bedienen van passagiers, en ook voor het overige geen sprake was van aansprakelijkheidsgronden aan de zijde van verweerster. In het bijzonder was de staat van de trap niet gebrekkig en waren de zorgvuldigheids- of verkeersveiligheidsverplichtingen niet geschonden.

Vraag 2.:

Artikel 20 van het Verdrag van Montreal bepaalt dat de vervoerder geheel of gedeeltelijk ontheven is van zijn aansprakelijkheid jegens de passagier, indien hij bewijst dat schuld of nalatigheid van deze persoon de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen. **[Or. 13]**

In casu heeft verzoekster – hoewel zij had gezien dat haar echtgenoot bijna ten val was gekomen – verzuimd om zich aan de leuning vast te houden. Daardoor was het voor haar niet mogelijk de val te breken. Verzoekster heeft er op deze wijze op zijn minst zelf toe bijgedragen dat zij ten val is gekomen. Met het oog op het feit

dat de trap in een perfecte staat verkeerde – dus geen beschadigingen of gebreken vertoonde en ook niet glad was – en het letsel van verzoekster ook niet werd veroorzaakt door een voorwerp dat wordt gebruikt voor het bedienen van passagiers, en er bijgevolg (afgezien daarvan dat de val is gebeurd bij het uitstappen uit een vliegtuig) geen sprake is van aansprakelijkheidsgronden aan de zijde van verweerster of deze ten opzichte van de medeschuld van verzoekster slechts ondergeschikt waren, rijst verder de vraag of de medeschuld van verzoekster een eventuele aansprakelijkheid van verweerster aan wie niet kan worden verweten zorgvuldigheids- of verkeersveiligheidsplichten te hebben geschonden, volgens artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal dermate op de achtergrond laat treden dat een aansprakelijkheid wegvalt.

Aangezien deze vragen in de rechtspraak van het Hof van Justitie – voor zover de verwijzende rechter dit kan overzien – nog niet definitief zijn beantwoord, dienden de vermelde vragen te worden voorgelegd aan het Hof met het verzoek om een prejudiciële beslissing.

[omissis]