

## Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-70/20 – 1

### Zaak C-70/20

#### Verzoek om een prejudiciële beslissing

**Datum van indiening:**

12 februari 2020

**Verwijzende rechter:**

Oberster Gerichtshof (Oostenrijk)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

30 januari 2020

**Verzoekster tot *Revision*:**

YL

**Verweerster in *Revision*:**

Altenrhein Luftfahrt GmbH

---

Het Oberste Gerichtshof (hoogste federale rechter in civiele en strafzaken, Oostenrijk) heeft [omissis] in de zaak van verzoekster YL, [Oostenrijk], [omissis] tegen verweerster Altenrhein Luftfahrt GmbH, luchthaven van Wenen [Oostenrijk] [omissis], ter zake van een vordering ten belope van 68 858 EUR plus rente en kosten en een vordering tot verkrijging van een verklaring voor recht (hoogte van de vordering: 5 000 EUR), in verzoeksters beroep in *Revision* tegen de beslissing van het Oberlandesgericht Wien (hoogste rechterlijke instantie van de deelstaten Burgenland, Neder-Oostenrijk en Wenen, Oostenrijk) van 29 april 2019 [omissis], waarbij het vonnis van het Handelsgericht Wien (handelsrechter Wenen, Oostenrijk) van 23 januari 2019 [omissis] bevestigd werd, [omissis] de volgende beslissing gegeven:

I. Het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt overeenkomstig artikel 267 VWEU verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag: [or. 2]

Is een harde landing – die evenwel nog binnen de grenzen van het normale functioneren van het vliegtuig ligt – waardoor een passagier lichamelijk letsel oploopt, een ongeval in de zin van 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, op 9 december 1999 door de Europese Gemeenschap is ondertekend en namens haar is goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001?

II. [Schorsing van de behandeling van de zaak] [omissis]

Motivering:

1. Feiten

Verzoekster was op 20 maart 2014 passagier op een vlucht van verweerster van Wenen (Oostenrijk) naar St. Gallen/Altenrhein (Zwitserland). Bij de landing registreerde de zwarte doos een verticale belasting van 1,8 g. Een dergelijke landing kan subjectief als hard worden ervaren. Deze landing lag evenwel, ook rekening houdend met een meettolerantie vanuit luchtvaarttechnisch oogpunt, (nog) binnen de grenzen van het normale functioneren van het vliegtuig, dat volgens de specificaties van de vliegtuigfabrikant een belasting tot 2 g aankan. Een fout van de piloot kon niet worden vastgesteld. Vanwege de alpiene ligging is vanuit vliegtechnisch oogpunt een hardere landing op de luchthaven van St. Gallen/Altenrhein veiliger dan een te zachte.

2. Argumenten en vorderingen van partijen [or. 3]

Verzoekster stelt bij de landing een hernia te hebben opgelopen en vordert schadevergoeding op grond van artikel 17 van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (hierna: „Verdrag van Montreal”). De „harde” landing was volgens haar een ongeval in de zin van artikel 17 van het Verdrag van Montreal.

Verweerster verweert zich hiertegen door aan te voeren dat de landing plaatsvond binnen de grenzen van het normale functioneren van het vliegtuig. Tijdens een vlucht is dit dus een typische gebeurtenis en geen ongeval in de zin van artikel 17 van het Verdrag van Montreal.

3. Verloop van de procedure

De rechter in eerste aanleg heeft de vordering afgewezen. Aansprakelijkheid op grond van artikel 17 van het Verdrag van Montreal vereist een ongeval, waarvan enkel kan worden uitgegaan bij een „buitengewoon harde landing”. Daarvan was in casu geen sprake. Typische gebeurtenissen tijdens een vliegreis, waaronder een harde landing of hard afremmen, leiden niet tot aansprakelijkheid, omdat de

passagier (bedoeld wordt blijkbaar een standaardpassagier) weet heeft van dergelijke gebeurtenissen en hiermee rekening houdt.

De rechter in tweede aanleg heeft deze beslissing bevestigd. Weliswaar kan bij wijze van uitzondering ook een harde landing een ongeval zijn in de zin van artikel 17 van het Verdrag van Montreal, maar hiervan is slechts sprake wanneer de door de fabrikant opgegeven grenswaarden voor het landingsgestel en de dragende delen duidelijk worden overschreden. Een – zoals in casu – normale landing sluit de mogelijkheid van een ongeval uit.

Het Oberste Gerichtshof dient te beslissen op een beroep in Revision van verzoekster tegen dit vonnis. Zij handhaaft haar standpunt dat er sprake was van een ongeval dat leidt tot verweersters aansprakelijkheid. Is dit het geval, dan dient het Oberste Gerichtshof de beslissingen van de lagere rechters te vernietigen. Alsdan zou de rechter in eerste aanleg **[or. 4]** moeten nagaan of verzoeksters hernia inderdaad een gevolg is van de landing. Deze vraag is tot nog toe niet onderzocht, omdat de lagere rechters verweersters aansprakelijkheid reeds wegens het ontbreken van een ongeval afwezen.

#### 4. Toepasselijke bepalingen

4.1. Of verweester aansprakelijk is, moet worden beoordeeld aan de hand van het Verdrag van Montreal. Dit verdrag is van toepassing omdat de plaats van vertrek en de plaats van bestemming gelegen zijn op het grondgebied van verschillende staten die partij zijn bij dit verdrag (Oostenrijk, Zwitserland), zodat er sprake is van internationaal vervoer in de zin van artikel 1 van het Verdrag van Montreal.

4.2. Het Verdrag van Montreal is op 9 december 1999 door de Europese Gemeenschap ondertekend en namens haar goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001. Het vormt (bijgevolg) een integrerend bestanddeel van de rechtsorde van de Unie. Derhalve is het Hof van Justitie van de Europese Unie bevoegd om bij wege van prejudiciële beslissing uitspraak te doen over de uitlegging ervan (zie arrest van het Hof van 26 februari 2015, Wucher Helicopter en Euro-Aviation Versicherung, C- 6/14, EU:C:2015:122).

4.3. Punt van discussie is de uitlegging van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal. Deze bepaling luidt:

„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.”

Krachtens deze bepaling is de vervoerder aansprakelijk tot de – met de onderhavige vordering niet bereikte – aansprakelijkheidsgrens van artikel 21,

lid 1, van het Verdrag van Montreal, ongeacht [or. 5] of hij schuld draagt voor het ongeval, waarbij hij tegen zijn aansprakelijkheid enkel nog het bezwaar van medeschuld krachtens artikel 20 van het Verdrag van Montreal kan opwerpen. Artikel 17 van het Verdrag van Montreal komt in wezen overeen met artikel 17 van het op 12 oktober 1929 te Warschau ondertekende Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, zodat de rechtspraak over deze bepaling nog steeds voor de uitlegging kan dienen.

## 5. Motivering van de prejudiciële verwijzing

5.1. Voorwaarde voor aansprakelijkheid op grond van van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal is door een „ongeval” veroorzaakte schade die door een persoon wordt geleden (dood of lichamelijk letsel). Het ongeval moet een *conditio sine qua non* voor de schade zijn. Beslissend is dus dat er sprake is van een „ongeval”. Dit begrip wordt in het verdrag niet gedefinieerd. De rijst of dit begrip zich mede uitstrekt tot een „harde” landing die evenwel (nog) binnen „de grenzen van het normale functioneren” valt. Dit betekent dat de belasting van het landingsgestel en de dragende delen onder de grenzen blijft waarvoor geldt dat bij overschrijding ervan volgens de opgave van de fabrikant een technische controle van het vliegtuig noodzakelijk is. In dit verband vat de verwijzende rechter een „harde” landing op als een landing die – anders dan een „zachte” landing – niet grotendeels wordt opgevangen door het landingsgestel van het vliegtuig en duidelijk merkbaar is voor de passagier.

5.2. Het Hof heeft in zijn arrest van 19 december 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, punt 34) vastgesteld dat voor het begrip „ongeval” de „gewone betekenis” van dat begrip tot uitgangspunt moet worden genomen. Het gaat hierbij om een „schadelijke gebeurtenis die onvoorzien en onopzettelijk is” („un évènement involontaire dommageable imprévu”). Deze formulering lijkt erop te wijzen dat beslissend is of de gebeurtenis werd voorzien door de [or. 6] luchtreiziger („imprévu” en niet „imprévisible”). In dezelfde lijn als het Hof oordeelt ook de U.S. Supreme Court (hoogste rechterlijke instantie, Verenigde Staten) in zijn arrest van 4 maart 1985, *Air France v. Saks* [470 U.S. 392 (1985), beschikbaar op: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/>]. Die rechterlijke instantie verstaat onder een „ongeval” een „unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger”, dat wil zeggen een van buitenaf komende, onverwachte of ongewone gebeurtenis. Op zijn minst volgens deze formulering („of”) is het voldoende dat de gebeurtenis onverwacht is. Zij hoeft niet tevens ongewoon te zijn. Naar het zich laat aanzien, is dit dezelfde lijn als in de beslissingen van het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland), waarin (enkel) het „abrupte karakter” van de gebeurtenissen [omissis] in aanmerking wordt genomen.

Deze formuleringen kunnen aldus worden opgevat dat niet beslissend is of de schadeveroorzakende gebeurtenis objectief niet kon worden voorzien of ongewoon was, maar enkel of de gebeurtenis van buitenaf kwam, zich plotseling

voordeed en de luchtreiziger hiermee geen rekening hield (zie Lord Scott in House of Lords, Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation [2005] UKHL 72, punt 14: „It is important to bear in mind that the ‚unintended and unexpected‘ quality of the happening in question must mean ‚unintended and unexpected‘ from the viewpoint of the victim of the accident. It cannot be to the point that the happening was not unintended or unexpected by the perpetrator of it or by the person sought to be made responsible for its consequences. It is the injured passenger who must suffer the ‚accident‘ and it is from his perspective that the quality of the happening must be considered.”).

In het geval van deze (ruime) uitlegging zou dus enkel geen sprake zijn van een „ongeval” wanneer de schade door het **[or. 7]** normale functioneren van het vliegtuig werd veroorzaakt, zonder dat sprake was van een plotselinge en voor de luchtreiziger onverwachte gebeurtenis. Dat is in het bijzonder het geval wanneer de normale cabinedruk tot schade leidt (Air France v. Saks: gehoorverlies; Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation: trombose). Daarentegen kan ook lichte of middelzware turbulentie – die als zodanig ongebruikelijk noch onvoorzienbaar is – bij hierdoor veroorzaakte schade als ongeval worden aangemerkt [omissis]. Hetzelfde zou waarschijnlijk ook voor een harde landing moeten gelden die – zoals in het onderhavige geval – weliswaar (nog net) binnen de grenzen van het normale functioneren van het vliegtuig ligt, maar die plotseling en onverwacht plaatsvindt en (volgens nog te onderzoeken beweringen van verzoekster) tot lichamelijk letsel leidt.

5.3. Met name in de Franse rechtspraak wordt daarentegen de onvoorzienbaarheid van de gebeurtenis in aanmerking genomen (Cour de cassation [omissis]: „*évènement extérieur, soudain et imprévisible*”). Het zou dus niet alleen om een van buitenaf komende („*extérieur*”), plotselinge („*soudain*”) en vanuit het oogpunt van de luchtreiziger onverwachte, maar ook om een onvoorzienbare („*imprévisible*”), dus een objectief ongewone gebeurtenis moeten gaan. Dit zou betekenen dat schade die voortvloeit uit gebeurtenissen die deel uitmaken van het normale en te verwachten functioneren van het vliegtuig, niet hoeft te worden vergoed (in die zin vermoedelijk ook advocaat-generaal Saugmandsgaard Øe in zijn conclusie van 26 september 2019 in de zaak Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:788, punt 44, die evenwel ook de Amerikaanse en Duitse rechtspraak in die zin uitlegt). **[or. 8]**

Een soortgelijke opvatting wordt ook in de Duitse rechtsleer aangehangen: typische, tot het normale functioneren behorende en aanvaarde gebeurtenissen kunnen geen aansprakelijkheid funderen [omissis]. Een harde landing zou daarom enkel als „ongeval” kunnen worden aangemerkt wanneer de door de fabrikant opgegeven grenswaarden voor de belasting van het landingsgestel en de dragende delen aanzienlijk zijn overschreden [omissis].

In die zin hebben de U.S. District for the Southern District of New York (federale rechter voor het zuidelijke district van New York, Verenigde Staten) en het Landgericht Düsseldorf (rechter in eerste aanleg Düsseldorf, Duitsland) [omissis]

geoordeeld dat de luchtvaartmaatschappij niet aansprakelijk is bij een „routinelanding” (District Court) respectievelijk een landing die „nog binnen de grenzen van het normale” ligt (Landgericht).

5.4. Deze laatste opvatting is kennelijk gebaseerd op de overtuiging dat gebeurtenissen die (nog) binnen de grenzen van het normale functioneren van een vliegtuig vallen, doorgaans niet leiden tot lichamelijk letsel en zulks ook dan niet wanneer zij plotseling en onverwacht optreden. Dit geldt in het bijzonder voor „harde” landingen; zie Truitt, R. D., „Plain Talk about Plane Claims: An Air Carrier Claims Examiner’s Handbook”, *Journal of Air Law and Commerce* 449 (2015)] „[A]irplanes are not as strong as people – meaning that if a hard landing did not hurt the airplane, it would not have been capable of harming occupants.”). Wordt toch lichamelijk letsel geleden, dan is in de regel sprake van een bijzondere aanleg van de passagier die als verdere **[or. 9]** oorzaak van de schade bij de gebeurtenis komt. Een dergelijke aanleg zou dan buiten de door de luchtvaartmaatschappij te dragen risico’s vallen (zie in die zin advocaat-generaal Saugmandsgaard Øe in zijn conclusie van 26 september 2019 in de zaak Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:788, punt 44).

6. Volgens het Oberste Gerichtshof verdient deze opvatting in beginsel de voorkeur. Zij leidt er weliswaar toe dat de door de vliegtuigfabrikant opgegeven grenswaarden indirect beslissend zijn voor de uitlegging van het begrip „ongeval”, maar zorgt wel voor een passend evenwicht tussen de belangen van de passagier en die van de luchtvaartmaatschappij, voorkomt dat de aansprakelijkheid oeverloos uitdijt (zie arrest van het Hof van Justitie van 19 december 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punt 37) en heeft, juist doordat zij van concrete grenswaarden uitgaat, bovendien het voordeel van de eenvoud. Om de hierboven uiteengezette redenen is evenwel geen sprake van een acte clair. Derhalve is het Oberste Gerichtshof als rechter die in laatste aanleg rechtsprekt, verplicht tot een prejudiciële verwijzing.

II. [procedurele informatie] [omissis]

[ondertekeningen] [omissis]