



Datum van inontvangstneming : 21/09/2018

Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-532/18 – 1

Zaak C-532/18

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

14 augustus 2018

Verwijzende rechter:

Oberster Gerichtshof (Oostenrijk)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

26 juni 2018

Verzoekende partij:

GN, vertegenwoordigd door haar vader, HM

Verwerende partij:

ZU, curator in het faillissement van Niki Luftfahrt GmbH

REPUBLIEK OOSTENRIJK

OBERSTER GERICHTSHOF

[OMISSIS]

Het Oberste Gerichtshof (hoogste federale rechter in civiele en strafzaken, Oostenrijk) heeft als rechter in laatste instantie [OMISSIS] in de zaak van verzoekende partij GN (hierna ook: „verzoekster”), vertegenwoordigd door haar vader, HM, [OMISSIS] tegen verwerende partij ZU, curator in het faillissement van NIKI Luftfahrt GmbH, derde district van Wenen (hierna ook: „verweerster”), [OMISSIS] betreffende 8 500 EUR, te vermeerderen met rente en kosten, en een vaststelling (vordering van 16 000 EUR), in het beroep tot Revision van verzoekster tegen de in hoger beroep gegeven beslissing van het Oberlandesgericht Wien (hoogste rechterlijke instantie Wenen, Oostenrijk) van 30 augustus 2016, [OMISSIS] waarbij de deel- en tussenbeslissing van het

Landesgericht Korneuburg (rechter in eerste aanleg Korneuburg, Oostenrijk) van 15 december 2015 [OMISSIS] is gewijzigd,

beslist:

I. Overeenkomstig artikel 267 VWEU wordt het Hof van Justitie van de Europese Unie verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag: **[Or. 2]**

Is er sprake van een „ongeval” waarvoor de vervoerder aansprakelijk is in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, gesloten te Montreal op 28 mei 1999, door de Europese Gemeenschap op 9 december 1999 ondertekend op de grondslag van artikel 300, lid 2, EG en vervolgens namens de Gemeenschap goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001 (Verdrag van Montreal; hierna ook: „VvM”), indien een beker met hete koffie die aan boord van een vliegtuig tijdens de vlucht is neergezet op het uitklaptafeltje dat aan de stoel daarvoor is bevestigd, om onbekende redenen begint te glijden en omvalt, waardoor een passagier brandwonden oploopt?

II. De procedure wordt geschorst totdat de prejudiciële beslissing van het Hof [OMISSIS] is ontvangen.

Motivering

1. Feiten

In augustus 2015 is het gezin van de toen nog zesjarige verzoekster samen met haar van Mallorca naar Wenen gevlogen in een luchtvaartuig van de inmiddels gefailleerde verwerende luchtvaartmaatschappij. Ongeveer een uur na het vertrek heeft de stewardess dranken geserveerd. Op dat moment zat verzoekster bij het raam en leunde zij, over de armleuning naar de aangrenzende stoel van haar vader toe gebogen, tegen diens heup en borstkas aan. De vader van verzoekster heeft een beker met sinaasappelsap genomen, alsook een kartonnen beker (zonder deksel) met vers gezette en hete koffie, welke hij op het uitklaptafeltje van de vliegtuigstoel voor hem **[Or. 3]** heeft neergezet. Vervolgens heeft hij nog wat melk gevraagd. Op dat moment heeft de stewardess opgemerkt dat de beker met koffie begon te glijden. Zij heeft de aandacht van de vader daarop gevestigd, maar deze heeft niet meer kunnen voorkomen dat de beker omviel, waardoor er koffie over zijn rechterdijbeen en over de borstkas van verzoekster heen is gemorst. Daardoor heeft verzoekster vooraan en links van het midden van haar borstkas, over in totaal 2 tot 4 % van haar lichaamsoppervlak, tweedegraads brandwonden opgelopen. Er kon niet worden vastgesteld dat het uitklaptafeltje defect was, dat het reeds van tevoren scheef had gestaan of dat de koffiebeker door trillingen van het luchtvaartuig was beginnen glijden.

2. Argumenten en vorderingen van de partijen

Na hervatting van de door de inleiding van de liquidatieprocedure onderbroken behandeling van de zaak vordert verzoekende partij van de curator van de aanvankelijk verwerende luchtvaartmaatschappij smartengeld en een schadeloosstelling uit hoofde van misvormingen ten bedrage van in totaal 8 500 EUR, ter dekking van geleden verliezen en in te vorderen van de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering van de luchtvaartmaatschappij. Tevens vordert zij de vaststelling van aansprakelijkheid voor eventuele toekomstige gevolgen van dit ongeval. Volgens verzoekster is verweerster aansprakelijk krachtens artikel 17, lid 1, VvM. Verzoekster voert aan dat in deze bepaling is vastgesteld dat de vervoerder aansprakelijk is voor schade die wordt geleden in geval van dood of lichamelijk letsel van een passagier als gevolg van een ongeval.

Verwerende partij brengt hiertegen in dat er van aansprakelijkheid uit hoofde van een ongeval krachtens artikel 17 VvM geen sprake kan zijn, aangezien er geen plotse en onverwachte gebeurtenis kan worden aangewezen waardoor de beker is beginnen glijden en de koffie is gemorst. Indien er zich toch een ongeval zou hebben voorgedaan, is dit volgens verwerende partij niet veroorzaakt door haar of haar **[Or. 4]** werknemers. In ieder geval was er geen sprake van de verwezenlijking van een typisch luchtvaartrisico.

Het aanvankelijk door verweerster opgeworpen bezwaar van medeschuld van verzoekster is niet langer voorwerp van de procedure.

3. Verloop van de procedure

De rechter in eerste aanleg heeft vastgesteld dat het verzoek tot betaling in beginsel gerechtvaardigd is. Volgens deze rechter moet het feit dat de beker is omgevallen en dat er hete vloeistof over verzoekster heen is gemorst, worden beschouwd als een ongeval in de zin van artikel 17 VvM, omdat dit het gevolg was van een ongewone externe gebeurtenis. In dat verband was er volgens deze rechter tevens sprake van de verwezenlijking van een typisch luchtvaartrisico, aangezien een luchtvaartuig om operationele redenen in verschillende hellingshoeken terecht komt, die er, over het algemeen, toe kunnen leiden dat voorwerpen die aan boord zijn neergezet op een horizontaal oppervlak beginnen te glijden zonder dat daarvoor een bijzonder vliegmanoeuvre vereist is. Van een fout van verweerster 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.

De rechter in beroep heeft de vordering afgewezen. Volgens deze rechter heeft de bepaling van artikel 17, lid 1, VvM alleen betrekking op ongevallen die zijn veroorzaakt door een typisch luchtvaartrisico. De verwezenlijking van een dergelijk risico dient door verzoekster te worden aangetoond. Aangezien de oorzaak voor het omvallen van de beker niet is vastgesteld, is verzoekster er

volgens deze rechter niet in geslaagd dat bewijs te leveren. Derhalve is iedere aansprakelijkheid van verweerster krachtens artikel 17, lid 1, VvM uitgesloten.

Daartegen heeft verzoekster beroep tot Revision ingesteld. Zij heeft tevens verzocht om de beslissing van de rechter in eerste aanleg te herstellen.

4. Rechtsgrondslagen [Or. 5]

4.1. De aansprakelijkheid van verweerster moet worden beoordeeld op grond van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer. Dit verdrag is van toepassing aangezien de plaats van vertrek en de plaats van bestemming van de vlucht in verschillende overeenkomstsluitende staten lagen (Spanje, Oostenrijk) en er dus sprake was van internationaal vervoer in de zin van artikel 1 VvM.

4.2. Het Verdrag van Montreal is op 9 december 1999 ondertekend door de Europese Gemeenschap en is namens de Gemeenschap goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001. Derhalve vormt het een integrerend bestanddeel van de rechtsorde van de Unie en is het Hof bevoegd om een prejudiciële beslissing over de uitlegging ervan te geven (arrest Wucher Helicopter GmbH, C-6/14, punt 33 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

4.3. In geding is de uitlegging van artikel 17, lid 1, VvM:

„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.”

Volgens deze bepaling is de vervoerder ongeacht de schuldvraag aansprakelijk tot de maximale aansprakelijkheidsgrens die geldt krachtens artikel 21, lid 1, VvM, welke door de onderhavige vordering niet wordt bereikt. In dat verband kan hij, wat in het onderhavige geval niet meer relevant is, nog slechts één bezwaar van medeschuld in de zin van artikel 20 VvM opwerpen.

5. Motivering van de verwijzingsbeslissing [Or. 6]

5.1. Overeenkomstig artikel 17, lid 1, VvM is er slechts sprake van aansprakelijkheid indien het „ongeval” een persoonlijk letsel (dood of lichamelijk letsel) heeft veroorzaakt. Het ongeval moet *conditio sine qua non* voor het letsel zijn [OMISSIS]. Derhalve is het volgens de bewoordingen van het verdrag van cruciaal belang dat er sprake is van een „ongeval”.

Noch het VvM noch het oudere Verdrag van Warschau (VvW) bevat een definitie van dit begrip. Volgens de rechtspraak die naar aanleiding van het Verdrag van Warschau is ontwikkeld, gaat het in dat verband om een van buiten komende,

plotse gebeurtenis waardoor de passagier wordt gedood of verwond. De betrokkene loopt onverwacht letsel op [OMISSIS].

5.2. In de onderhavige zaak is verzoekster lichamelijk verwond doordat een vóór haar neergezette beker met hete koffie om een onbekende reden is beginnen te glijden tijdens de vlucht. Dit is in de ogen van de verwijzende rechter in elk geval een van buiten komende, plotse gebeurtenis waardoor verzoekende partij onverwacht letsel heeft opgelopen. Dat pleit voor de toepasselijkheid van artikel 17, lid 1, VvM.

5.3. Omstreden is evenwel of het begrip „ongeval” en bijgevolg ook de aansprakelijkheid moeten worden beperkt tot gevallen waarin sprake is van de verwezenlijking van een typisch luchtvaartrisico.

5.3.1. Een dergelijke (aanvullende) eis wordt met name onderschreven door de overwegend Duitse rechtsleer en rechtspraak [OMISSIS]. **[Or. 7]** Ook volgens deze zienswijze hoeft er geen sprake te zijn van unieke risico's of gevaren die zich uitsluitend in de sfeer van het luchtverkeer kunnen voordoen. Het volstaat dat er een risico wordt verwezenlijkt dat voortkomt uit de typische aard of de toestand van een luchtvaartuig of van een luchtvaartinstrument dat bij het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig wordt gehanteerd [OMISSIS]. Allicht kan de bediening van een luchtvaartuig (dat wil zeggen de gevolgen van hoogte- en snelheidsveranderingen) worden gelijkgesteld met de aard en de toestand ervan. Ter ondersteuning wordt aangevoerd dat het afwentelen op de vervoerder van alle risico's die de mens in zijn leven moet dragen niet wenselijk is en dat dit evenmin de bedoeling van de overeenkomstsluitende staten kan zijn geweest [OMISSIS].

Deze opvatting leidt evenwel tot een aanzienlijke rechtsonzekerheid. Aan de ene kant vereist het Duitse Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland) [OMISSIS] niet (meer) dat er sprake is van de verwezenlijking van een risico dat alleen op het gebied van de luchtvaart kan voorkomen en volstaat de samenhang waarin het risico is verwezenlijkt. Aan de andere kant rijst evenwel de vraag van de bewijslast: in overeenstemming met algemene beginselen dient iedere partij de feiten die voor haar rechtsopvatting pleiten te bewijzen. Bijgevolg zou de bewijslast met betrekking tot het typische luchtvaartrisico bij de benadeelde partijen liggen. In de onderhavige **[Or. 8]** zaak zou dat door de onverklaarbaarheid van het ongeval tot een afwijzing van de vordering moeten leiden.

5.3.2. Volgens een andere opvatting is het daarentegen niet van belang dat er sprake is van de verwezenlijking van een typisch luchtvaartrisico. Voorstanders van dit standpunt verwijzen met name naar de bewoordingen van artikel 17, lid 1, VvM, waarin geen dergelijke eis is neergelegd. Ook bij het opstellen van het verdrag was een dergelijke beperking niet de bedoeling [OMISSIS]. Bovendien zijn zij van mening dat wanneer deze eis wordt aanvaard – tenminste wanneer deze strikt wordt uitgelegd, wat thans evenwel niet meer zo scherp wordt onderschreven door het Duitse Bundesgerichtshof (zie punt 5.3.1 hierboven) –, zo

goed als ieder incident buiten de werkingssfeer van de aansprakelijkheidsregels van artikel 17, lid 1, VvM zou vallen. Met uitzondering van het neerstorten van het luchtvaartuig kunnen dergelijke feiten zich op zijn minst op vergelijkbare wijze ook in andere leefomstandigheden voordoen [OMISSIS]. In dat geval zouden de relevante aansprakelijkheidsregels worden uitgehold. Hoe dan ook is er geen reden om te vrezen voor een onbeperkte aansprakelijkheid, omdat artikel 20 VvM bepaalt dat de vervoerder in het geval van medeschuld van de benadeelde partij steeds kan aantonen dat hij niet aansprakelijk kan worden gesteld.

Derhalve wordt het morsen van hete dranken of spijzen op het lichaam van een passagier in bepaalde delen van de rechtsleer erkend als een ongeval en wordt de vervoerder in dat verband zonder meer aansprakelijk geacht voor de gevolgen daarvan [OMISSIS]. Daarom zou in het onderhavige geval de aansprakelijkheid van verweerster moeten worden bevestigd.

6. De laatstgenoemde overwegingen zijn in beginsel overtuigend. **[Or. 9]**

Afgezien van de bewoordingen van artikel 17, lid 1, VvM, waarin alleen een „ongeval” en niet ook de verwezenlijking van een typisch luchtvaartrisico als aansprakelijkheidsgrond wordt vermeld, zij voornamelijk verwezen naar artikel 29 VvM. Krachtens deze bepaling kan bij 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 worden ingesteld onder de voorwaarden en binnen de aansprakelijkheidsgrenzen bedoeld in dit verdrag, [...]”

Het doel van deze regeling is de opstelling van uniforme aansprakelijkheidsregels waardoor een beroep op het nationale recht overbodig wordt (zie vijfde alinea van de preambule van het VvM: „[...] ter verdere harmonisatie en codificatie [...]”). Dit sluit een restrictieve uitlegging van artikel 17, lid 1, VvM uit. Bij een dergelijke uitlegging zou een schadeloosstelling immers in geen geval vereist zijn voor letsels die niet voortkomen uit de verwezenlijking van een typisch luchtvaartrisico, ook niet wanneer dergelijke letsels de schuld van het personeel van de vervoerder zijn. Bijgevolg verschilt de rechtssituatie overeenkomstig het Verdrag van Montreal van die overeenkomstig het Verdrag van Warschau. Artikel 24 VvW, dat overeenkomt met artikel 29 VvM, sloot een beroep op het nationale recht namelijk niet in alle gevallen uit maar deed dat (voor zover dit in casu relevant is) alleen in de gevallen van artikel 17. Volgens een restrictieve uitlegging van deze laatste bepaling was in andere situaties – welke dan geen gevallen van artikel 17 waren – wel een beroep op het nationale recht mogelijk [OMISSIS]. Krachtens artikel 29 VvM is dit evenwel uitgesloten. **[Or. 10]**

Dit pleit ervoor om op grond van de bewoordingen van artikel 17 VvM slechts te eisen dat er zich een ongeval heeft voorgedaan en af te zien van de (aanvullende)

eis van de verwezenlijking van een typisch luchtvaartrisico. Als tussenoplossing zou evenwel ook in overweging kunnen worden genomen dat het loutere feit van een ongeval aan boord van een luchtvaartuig of bij de hantering van instrumenten bij het aan boord gaan of het verlaten ervan weliswaar resulteert in aansprakelijkheid, maar dat de vervoerder zich daaraan kan onttrekken door aan te tonen dat er in dit geval geen verband bestaat met de bediening of de aard van het luchtvaartuig. Bijgevolg zou er in het bijzonder geen sprake van aansprakelijkheid zijn indien een ongeval uitsluitend te wijten is aan het gedrag van een derde dat geen verband houdt met de aard of met de bediening van het luchtvaartuig. In het onderhavige geval resulteert deze opvatting eveneens in de aansprakelijkheid van verweerster, aangezien de oorzaak van het ongeval niet kon worden opgehelderd.

7. Hoe dan ook is er met betrekking tot de uitlegging van artikel 17 VvM geen sprake van een *acte clair*. Derhalve is het Oberste Gerichtshof als rechter in laatste aanleg verplicht om hierover een prejudiciële vraag te stellen.

II. In afwachting van de beslissing van het Hof dient de behandeling van het beroep tot Revision te worden geschorst.

[OMISSIS]