



## UvA-DARE (Digital Academic Repository)

### Naschrift prof. mr. M.B.M. Loos: [bij: Niemöller, F. & Maertzdorff, I.G.B. Reactie op 'Consumentenrecht in de lucht: ontwikkelingen in het Europees Passagiersluchtvervoerrecht']

Loos, M.B.M.

#### Publication date

2013

#### Document Version

Final published version

#### Published in

Nederlands Tijdschrift voor Europees Recht

[Link to publication](#)

#### Citation for published version (APA):

Loos, M. B. M. (2013). Naschrift prof. mr. M.B.M. Loos: [bij: Niemöller, F. & Maertzdorff, I.G.B. Reactie op 'Consumentenrecht in de lucht: ontwikkelingen in het Europees Passagiersluchtvervoerrecht']. *Nederlands Tijdschrift voor Europees Recht*, 19(6), 225. [http://www.bjutijdschriften.nl/tijdschrift/tijdschrifteuropeesrecht/2013/6/NtER\\_1382-4120\\_2013\\_019\\_006\\_006](http://www.bjutijdschriften.nl/tijdschrift/tijdschrifteuropeesrecht/2013/6/NtER_1382-4120_2013_019_006_006)

#### General rights

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

#### Disclaimer/Complaints regulations

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

*UvA-DARE is a service provided by the library of the University of Amsterdam (<https://dare.uva.nl>)*

# Reactie op 'Consumentenrecht in de lucht: ontwikkelingen in het Europees Passagiers-luchtvervoerrecht'

Mr. F. Niemöller en mr. I.G.B. Maertzdorff\*

Prof. mr. M.B.M. Loos bespreekt in 'Consumentenrecht in de lucht: ontwikkelingen in het Europees passagiers-luchtvervoer' (NTER 2013/1-2, p. 58-67) het *Moré*-arrest (zaak C-139/11).<sup>1</sup> Dit arrest heeft betrekking op de verjaring van een vordering op basis van artikelen 5 en 7 van Verordening 2004/261/EG. In de verordening is geen verjaringstermijn geregeld. Uit vaste rechtspraak van het Hof van Justitie volgt dat de termijn waarbinnen dergelijke vorderingen moeten worden ingesteld, bepaald wordt door het nationale recht voor zover die procedureregels het gelijkwaardigheidsbeginsel en het doeltreffendheidsbeginsel eerbiedigen.<sup>2</sup> Loos geeft aan dat derhalve voor het Nederlandse recht een verjaringstermijn van vijf jaar geldt. Deze termijn vangt aan na de dag waarop de vordering (het recht om vervoerd te worden) opeisbaar is geworden op basis van artikel 3:307 respectievelijk 3:313 BW. Het voorgaande is echter niet correct.

Iedere vordering terzake van een overeenkomst van luchtvervoer vervalt door verloop van twee jaren. Deze termijn vangt aan op de dag volgend op de dag van aankomst van het luchtvaartuig ter bestemming of de dag, waarop het luchtvaartuig had moeten aankomen, aldus artikel 8:1835 BW. Bij een vordering op basis van Verordening 2004/261/EG is er sprake van een overeenkomst van luchtvervoer. Het betreft immers een compensatierecht in verband met een annulering, instapweigering of vertraging van een vlucht. Diverse Nederlandse rechters oordeelden dan ook dat artikel 8:1835 BW van toepassing is op dergelijke vorderin-

gen.<sup>3</sup> Dat dit artikel gebaseerd is op artikel 35 van het Verdrag van Montréal maakt het voorgaande niet anders.

Merkwaardig is het voorgaande echter wel. Uit het *Sturgeon*-arrest<sup>4</sup> en later het *Nelson/TUI*-arrest<sup>5</sup> blijkt dat gelijkheid hoog in het vaandel staat. Door het niet bepalen van een verjaring- dan wel een vervaltermijn in de Europese regelgeving wordt er echter juist ongelijkheid gecreëerd. Het is immers zo dat in alle lidstaten verschillende termijnen gelden. Zo is de termijn die in Duitsland van toepassing is geregeld in artikel 195 BGB. In Duitsland is er sprake van een vervaltermijn van drie jaar en deze eindigt altijd op 31 december. De termijn die in Engeland gehanteerd wordt, is zes jaar, gebaseerd op Section 9(1) van de Limitation Act 1980. Kortom, er is binnen Europa geen sprake van gelijkheid met betrekking tot de regels voor het verhalen van compensatie door luchtvaartpassagiers. Kan er dan wel voldaan zijn aan het gelijkwaardigheidsbeginsel en doeltreffendheidsbeginsel, zoals vereist is volgens vaste rechtspraak van het Hof van Justitie?<sup>6</sup> In onze ogen niet. Een passagier kan immers niet 'shoppen' waar hij zijn vordering aanhangig maakt in verband met de competentieregels. Met andere woorden: er is ongelijkheid in Europa als het gaat om de verjaring dan wel het verval van een vordering op basis van Verordening 2004/261/EG. Daarnaast verdient een verjaringstermijn de voorkeur, daar deze gestuit kan worden. Dit is ook volledig in lijn met de doelstelling van de verordening. De roep om herzie-

\* Mr. F. (Fabienne) Niemöller is werkzaam bij EUclaim B.V. Dit bedrijf is gespecialiseerd in compensatieverhalen bij luchtvaartmaatschappijen op basis van Verordening 2004/216/EG. Mr. I.G.B. (Ilona) Maertzdorff is werkzaam bij EUclaim B.V. Dit bedrijf is gespecialiseerd in compensatieverhalen bij luchtvaartmaatschappijen op basis van Verordening 2004/216/EG.

1. HvJ EU 22 november 2012, zaak C-139/11, *Cuadrench Moré/KLM*, n.n.g.

2. R.o. 25-26.

3. Rb. Noord-Holland 9 april 2013, LJN BZ6731, Rb. Amsterdam 27 december 2012, LJN BY7816, Rb. Den Haag 20 september 2011, LJN BU770.

4. HvJ EG 19 november 2009, gevoegde zaken C-402/07 en C-432/07, *Sturgeon*, *Jur.* 2009, p. I-10923.

5. HvJ EU 23 oktober 2012, gevoegde zaken C-581/10 en C-629/10, *Nelson/Lufthansa en TUI Travel, British Airways, EasyJet en IATA/Civil Aviation Authority*, n.n.g.

6. Zie in die zin HvJ EU 25 november 2010, zaak C-429/09, *Fuß/Halle*, *Jur.* 2010, p. I-12167.

ning van de regelgeving hieromtrent is dan ook wenselijk.

## Naschrift prof. mr. M.B.M. Loos

Niemöller en Maertzdorff hebben op drie, belangrijke, punten volledig gelijk. Ik heb artikel 8:1835 BW over het hoofd gezien, en terecht concluderen zij dat op grond van deze bepaling naar geldend Nederlands recht de vordering van de passagier vervalt indien twee jaar zijn verstreken nadat het vliegtuig is of had moeten aankomen op de plaats van bestemming. En zij hebben eveneens gelijk met hun stelling dat door het feit dat in Europa verschillende verjarings- en vervaltermijnen worden gehanteerd, er geen gelijkheid bestaat tussen passagiers uit verschillende landen. Die verschillen kunnen zelfs meebrengen dat twee reizigers die in hetzelfde vliegtuig hebben gezeten en dezelfde vertraging hebben ondervonden, ongelijk worden behandeld, omdat passagier A, afkomstig uit Engeland, nog wel een claim heeft, terwijl passagier B, afkomstig uit Nederland, dat niet meer heeft. Ook ten aanzien van een derde punt – dat een verjaringstermijn de voorkeur verdient boven een vervaltermijn – deel ik hun mening.

Over het vierde, meest principiële, punt, verschillen we van mening. Niemöller en Maertzdorff stellen dat door deze verschillen in nationale regelgeving niet wordt voldaan aan het Europese gelijkwaardigheidsbeginsel en doeltreffendheidsbeginsel. Dat zijn grote woorden, en ik denk dat deze niet helemaal terecht zijn. Verordening 2004/261/EG harmoniseert en uniformeert de rechten van passagiers, maar zoals elke Europese regeling kent ook deze verordening haar grenzen in wat nog wel en wat niet meer tot het geüniformeerde recht behoort. Voor al hetgeen daarbuiten valt, geldt het volgens het internationaal privaatrecht toepasselijke nationale recht, en tussen die nationale stelsels zitten nu eenmaal verschillen. Dat in land Q de processuele regels soepeler zijn dan in land R, betekent nog niet dat daarmee de genoemde Europese rechtsbeginselen in het geding zijn, laat staan dat deze door een van beide landen (welke? Het soepelere of het strengere stelsel?) geschonden zouden worden. Ook bij een vervaltermijn van twee jaar kan een passagier in beginsel de vordering te gelde maken. Bedrijven als EUclaim maken dat een dergelijke procedure ook niet al te ingewikkeld is voor een gemiddelde passagier. In het Nederlandse recht is een termijn van twee jaar ook verder niet onbekend: eenzelfde termijn geldt voor de verjaring van een vordering wegens non-conformiteit, welke termijn gaat lopen vanaf het moment dat de koper geklaagd heeft over die non-conformiteit (art. 7:23 lid 2 BW). Overigens leidt het niet voldoen aan die klachtplicht wél tot het verval van het recht, en wel op een aanzienlijk kortere termijn dan twee jaar na het ontstaan van de vergoedingsplicht. Net als in het luchtvaartrecht zou men verwachten dat deze termijnen Europeesrechtelijk geharmoniseerd zouden zijn, maar ook de Richtlijn consumentenkoop laat har-

monisatie op het punt van de verval- en verjaringstermijnen grotendeels achterwege. Herziening op het punt van de termijnen is wenselijk, zo besluiten Niemöller en Maertzdorff. Zeker, maar het luchtvaartrecht staat daar niet alleen in.