



UvA-DARE (Digital Academic Repository)

Consumentenrecht in de lucht: ontwikkelingen in het Europees passagiers-luchtvervoerrecht

Loos, M.B.M.

Published in:
Nederlands Tijdschrift voor Europees Recht

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Loos, M. B. M. (2013). Consumentenrecht in de lucht: ontwikkelingen in het Europees passagiers-luchtvervoerrecht. *Nederlands Tijdschrift voor Europees Recht*, 19(1/2), 58-67.

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.

Consumentenrecht in de lucht: ontwikkelingen in het Europees passagiers-luchtvervoerrecht

Prof. mr. M.B.M. Loos*

In dit artikel wordt de rechtspraak besproken over de uitleg van de Verordening Instapweigerig, annulering en langdurige vertraging van vluchten. Daarbij ligt de nadruk op de reeks van uitspraken van het Hof van Justitie over deze verordening uit 2012.

- HvJ EU 4 oktober 2012, zaak C-22/11, *Finnair/Lassooy*, n.n.g.
- HvJ EU 4 oktober 2012, zaak C-321/11, *Rodríguez Cachafeiro c.s./Iberia*, n.n.g.
- HvJ EU 23 oktober 2012 (*Grote Kamer*), *gevoegde zaken C-81/10 en C-629/10, Nelson/Lufthansa en TUI Travel, British Airways, easyJet en IATA/Civil Aviation Authority*, n.n.g.
- HvJ EU 22 november 2012, zaak C-139/11, *Cuadrench Moré/KLM*, n.n.g.
- HvJ EU 22 november 2012, zaak C-410/11, *Espada Sánchez e.a./Iberia Líneas Aéreas de España SA*, n.n.g.

Inleiding

In dit tijdschrift is slechts enkele malen aandacht besteed aan rechtspraak van het Hof van Justitie of de Hoge Raad op het terrein van de rechten van consumenten bij reizen. Veelal ging het dan om uitspraken over de uitleg van de Richtlijn pakketreizen.¹ De afgelopen jaren

zijn echter in toenemende mate ook uitspraken gedaan over de uitleg van de Verordening Instapweigerig, annulering en langdurige vertraging van vluchten. Aan deze Verordening is in dit blad slechts een enkele maal aandacht besteed.² De Verordening en de uitleg die het Hof van Justitie daaraan heeft gegeven, hebben de afgelopen jaren onder zwaar vuur gelegen, met name vanuit de luchtvaartmaatschappijen, maar ook wel vanuit de literatuur. In 2012 heeft het Hof van Justitie een reeks van belangrijke uitspraken gewezen over de uitleg van de Verordening Instapweigerig, annulering en langdurige vertraging. Hoog tijd om deze Verordening de aandacht te geven die zij verdient. Begonnen zal worden met een korte uiteenzetting van de belangrijkste bepalingen van de Verordening en de rechtspraak van voor 2012. Vervolgens komen achtereenvolgens de uitspraken in de zaken *Nelson*, *Finnair/Lassooy* en *Rodríguez Cachafeiro c.s./Iberia* en *Cuadrench Moré/KLM* aan de orde. Ten slotte bespreek ik een arrest over de uitleg van het Verdrag van Montreal, waar de Europese Unie als zodanig partij bij is. Ik sluit af met een korte slotbeschouwing.³

* Marco Loos is als hoogleraar verbonden aan het Centre for the Study of European Contract Law van de Universiteit van Amsterdam.

1. Richtlijn 90/314/EEG van de Raad van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreispakketten, *Pb. EG* 1990, L 158/59. Zie hierover onder meer M.B.M. Loos, 'Naar een gemeenschapsautonome interpretatie van het begrip "schade": schadevergoeding voor immateriële schade bij pakketreizen', *NTER* 2002/6, p. 157-161; M.B.M. Loos, 'Dynamic packaging en de Hoge Raad: waar is de reisorganisator gebleven?', *NTER* 2010/8, p. 261-264; H.W. Wefers Bettink, 'Pammer en Alpenhof: het richten van een website', *NTER* 2011/2, p. 41-45.

2. Zie E.L. Speijer, 'Luchtvaartmaatschappijen mogen passagiers geen compensatie meer weigeren bij annulering vlucht wegens technisch mankement', *NTER* 2009/4, p. 153-157; E.L. Speijer, 'Gelijke passagiersrechten voor alle vervoerswijzen?', *NTER* 2009/6, p. 220-227. In het laatste artikel wordt vooral ingegaan op de toen nog in de ontwerp-fase verkerende Verordening (EU) nr. 181/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb. EU* 2011, L 55/1 (Verordening 2011/181/EU).

3. In een latere publicatie in dit blad zal ik consumentenrechtelijke rechtspraak van het Hof van Justitie uit 2012 op andere terreinen bespreken.

Overzicht van de belangrijkste bepalingen uit de Verordening

Verordening 2004/261/EG (hierna: de Verordening)⁴ betreft de vaststelling van gemeenschappelijke regels voor compensatie en bijstand aan luchtpassagiers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten. De Verordening staat naast Verordening 97/2027/EG,⁵ die betrekking heeft op de aansprakelijkheid van communautaire luchtvervoerders voor het luchtvervoer van passagiers en hun bagage op het grondgebied van de Unie en die uitvoering geeft aan de bepalingen van (inmiddels) het Verdrag van Montreal.⁶ Dit Verdrag geeft onder meer recht op schadevergoeding bij dood of letsel van de passagier, beschadiging of zoekraken van bagage en bij vertraging,⁷ maar kent tevens vergaande beperkingen van die aansprakelijkheid.⁸ Het Verdrag claimt bovendien exclusiviteit ten aanzien van de voorwaarden voor het instellen van een vordering tot schadevergoeding op basis van wanprestatie, onrechtmatige daad of op een andere grondslag, terwijl de aansprakelijkheidsbeperkingen in het Verdrag niet opzij kunnen worden gezet door instrumenten als de beperkende werking van de redelijkheid en billijkheid.⁹ Andere vormen van schadevergoeding zijn ten slotte nadrukkelijk uitgesloten.¹⁰

De Verordening Instapweigering, annulering en langdurige vertraging van vluchten is van toepassing op vluchten die vertrekken vanaf een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte, en op vluchten uit derde landen naar een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht in kwestie uitvoert, een communautaire luchtvaartmaatschappij is.¹¹ Daarbij is niet van belang of de luchtvaartmaatschappij zelf een overeenkomst heeft gesloten met de passagier of een dienst uitvoert voor een derde, bijvoorbeeld als hulppersoon van een touroperator bij de uit-

voering van een pakketreis.¹² Voor toepasselijkheid van de Verordening is voorts vereist dat de passagiers een bevestigde boeking voor de vlucht hebben en dat zij zich (behoudens eerdere annulering van de vlucht) tijdig bij de incheckbalie hebben gemeld – dat wil zeggen op het tijdstip dat hen vooraf door de luchtvaartmaatschappij, de touroperator of een erkend reisbureau ‘schriftelijk (waaronder via elektronische weg)’ is gemeld, of, indien er geen tijd wordt aangegeven, uiterlijk 45 minuten voor de gepubliceerde vertrektijd, – of door de luchtvaartmaatschappij of touroperator zijn overgeplaatst naar een andere vlucht dan waarvoor zij geboekt hadden, ongeacht de reden voor de overplaatsing.¹³ Passagiers die gratis of tegen een niet voor het publiek toegankelijk tarief vliegen – te denken valt aan medewerkers van luchtvaartmaatschappijen en hun gezinsleden – komt geen beroep toe op de Verordening, maar passagiers die gebruik maken van Airmiles of een ander commercieel programma vallen wel onder het toepassingsgebied van de Verordening.¹⁴ De Verordening doet geen afbreuk aan de rechten van de passagier op basis van de Richtlijn pakketreizen, maar is niet van toepassing indien de pakketreis wordt geannuleerd om andere redenen dan het annuleren van de vlucht – derhalve vanwege opzegging door de reiziger of de reisorganisator, dan wel ontbinding wegens wanprestatie van een van beide.¹⁵

Artikel 4 Verordening handelt over instapweigering. Daarvan is volgens artikel 2 onder j Verordening sprake indien een passagier de toegang tot een vlucht wordt geweigerd hoewel hij zich tijdig voor de vlucht bij de incheckbalie heeft gemeld en zonder dat de weigering is gebaseerd op redelijke gronden zoals redenen die te maken hebben met gezondheid, veiligheid of beveiliging, of ontoereikende reisdocumenten. Wanneer een vlucht overboekt is, dient de luchtvaartmaatschappij vrijwilligers onder de passagiers te zoeken die hun plaats willen opgeven in ruil voor een vergoeding en een latere vlucht of terugbetaling van de kosten voor de geboekte vlucht, al dan niet samen met andere voordelen, zoals een hotelovernachting en/of maaltijden. Wanneer het aantal vrijwilligers te gering is, kan de luchtvaartmaatschappij passagiers tegen hun wil de toegang tot de vlucht weigeren. In dat geval hebben zij recht op compensatie overeenkomstig het bepaalde in artikel 7 Verordening, terugbetaling van de kosten voor de geboekte vlucht of overboeking naar een andere vlucht dan wel vervoer terug naar de luchthaven van vertrek op grond van het bepaalde in artikel 8 Verordening, en op verzorging, bestaande uit maaltijden en verfrissingen, in redelijke verhouding tot de wachttijd, uit hotelaccommodatie in gevallen waarin een verblijf van één of meer nachten noodzakelijk wordt, of waarin een langer verblijf noodzakelijk wordt dan het door de passagier geplande verblijf, en op vervoer van en naar het hotel overeenkomstig het bepaalde in artikel 9 van de Veror-

4. Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtpassagiers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91, *Pb. EG* 2004, L 46/1 (Verordening 2004/261/EG). De verordening wordt ook wel de Denied Boarding-verordening genoemd.
5. Verordening (EG) 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen, *Pb. EG* 1997, L 285/1 (Verordening 97/2027/EG). Deze Verordening zal hierna in de paragraaf *Verloren bagage* aan de orde komen.
6. Verdrag van 28 mei 1999 tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale Luchtvervoer, *Pb. EU* 2001, L 194/39. Het Verdrag van Montreal is door de Europese Unie op 9 december 1999 ondertekend en voor de lidstaten in werking getreden op 28 juni 2004. Zie in deze zin HvJ EU 6 mei 2010, zaak C-63/09, *Walz/Clickair*, *Jur.* 2010, p. I-4239, r.o. 18-19.
7. Zie art. 17-19 Verdrag van Montreal.
8. Zie met name art. 21-22 Verdrag van Montreal.
9. Zoals dat in Nederland op basis van art. 6:248 lid 2 BW anders, zij het in uitzonderlijke gevallen, wel mogelijk zou zijn geweest.
10. Zie art. 29 Verdrag van Montreal.
11. Art. 3 lid 1 Verordening.

12. Art. 3 lid 6 Verordening.

13. Art. 3 lid 2 Verordening.

14. Art. 3 lid 3 Verordening.

15. Zie art. 3 lid 6 Verordening.

dening. De regeling kent geen mogelijkheid voor de luchtvaartmaatschappij om bij een instapweigering een beroep op overmacht te doen.¹⁶

Wanneer een vlucht wordt geannuleerd, dient de luchtvaartmaatschappij volgens artikel 5 Verordening te wijzen op alternatieve vervoersmogelijkheden en dient zij weer te zorgen voor een andere vlucht, vervoer terug naar het oorspronkelijke vertrekpunt of terugbetaling van de kosten overeenkomstig artikel 8 Verordening, verzorging als bepaald in artikel 9 Verordening, en compensatie overeenkomstig het bepaalde in artikel 7 Verordening. Geen recht op compensatie bestaat echter wanneer de luchtvaartmaatschappij bewijst dat de annulering ten minste twee weken voor vertrek is gemeld, of binnen twee weken en zeven dagen voor vertrek en een andere vlucht wordt aangeboden die niet meer dan twee uur eerder dan de geplande vertrektijd vertrekt en niet meer dan vier uur na de geplande aankomsttijd op de eindbestemming aankomt. Wanneer de annulering minder dan zeven dagen voor vertrek bekend wordt gemaakt, behoeft geen compensatie te worden betaald indien een andere vlucht wordt aangeboden die niet meer dan een uur eerder dan de geplande vertrektijd vertrekt en niet meer dan twee uur na de geplande aankomsttijd op de eindbestemming aankomt. Lid 3 voegt hieraan toe dat in geen geval compensatie behoeft te worden betaald indien de luchtvaartmaatschappij die kan aantonen dat de annulering 'het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden'.

De hoogte van de compensatie voor instapweigeringen en annuleringen is niet afhankelijk van de duur van de vertraging of de kosten die de passagier moet maken, maar wordt forfaitair bepaald: voor vluchten tot 1500 km bedraagt deze 250 euro, voor intracommunautaire vluchten van meer dan 1500 km en voor alle andere vluchten tussen 1500 en 3500 km 400 euro, en voor alle andere vluchten 600 euro. Deze bedragen kunnen met 50 procent worden verlaagd indien de passagier een andere vlucht heeft aangeboden gekregen en de aankomsttijd niet meer dan twee uur (voor vluchten tot 1500 km), drie uur (voor intracommunautaire vluchten van meer dan 1500 km en voor alle andere vluchten tussen 1500 en 3500 km) of vier uur (voor alle andere vluchten) later is dan de oorspronkelijk geplande aankomsttijd.¹⁷

Volgens artikel 6 Verordening heeft de passagier in geval van langdurige vertragingen recht op verzorging overeenkomstig het bepaalde in artikel 9 Verordening en bij een vertraging van ten minste vijf uur ook de mogelijkheid van terugbetaling van de kosten voor de geboekte vlucht of overboeking naar een andere vlucht dan wel vervoer terug naar de luchthaven van vertrek op grond van het bepaalde in artikel 8 Verordening. Deze rechten ontstaan bij een verwachte vertraging bij vertrek van

twee uur of meer voor vluchten tot 1500 km, van drie uur of meer voor intracommunautaire vluchten van meer dan 1500 km en voor alle andere vluchten tussen 1500 en 3500 km, en van vier uur of meer voor alle andere vluchten. Artikel 6 kent niet met zoveel woorden een recht op compensatie bij vertraging toe.

Artikel 12 Verordening geeft vervolgens aan dat de Verordening geen afbreuk doet aan andere rechten op compensatie, maar dat op grond van de Verordening toegekende compensatie wel op eventuele verdere compensatie in mindering kan worden gebracht. Vrijwilligers die in het kader van artikel 4 Verordening hun plaats hebben opgegeven, kunnen daarbij echter wel verdergaande bescherming hebben prijsgegeven. Artikel 13 Verordening maakt ten slotte duidelijk dat de Verordening geen afbreuk doet aan de bevoegdheid van luchtvaartmaatschappijen om de betaalde compensaties en de kosten voor het nakomen van andere verplichtingen op basis van de Verordening te verhalen op anderen, zoals reisorganisatoren. Omgekeerd worden reisorganisatoren ook niet belet om op hun beurt regres te zoeken op luchtvaartmaatschappijen indien zij, bijvoorbeeld op grond van de bepalingen van de Richtlijn pakketreizen, aan reizigers schadevergoeding hebben moeten betalen wegens een annulering van een vlucht.

De rechtspraak van het Hof van Justitie tot 2012

De Verordening is al vanaf haar vaststelling bij luchtvaartmaatschappijen zeer omstreden, mede omdat zij op gespannen voet zou staan met het Verdrag van Montreal. In een reeks van procedures is daarom aangevoerd dat de Verordening of onderdelen ervan niet geldig zouden zijn en zelfs dat het Hof van Justitie in zijn uitspraken fundamentele rechtsbeginselen zou hebben geschonden.

Een eerste belangrijke uitspraak gaf het Hof van Justitie in het *IATA*-arrest.¹⁸ In dit arrest besliste het Hof dat de artikelen 5, 6 en 7 Verordening niet in strijd met de genoemde verdragen zijn en dus rechtsgeldig zijn. De dragende overweging in dit arrest is dat het bij de vorderingen uit deze artikelen niet om schadevergoeding gaat, zoals in het Verdrag van Montreal, maar om andere vorderingen die daardoor niet geraakt worden door het Verdrag. In dit verband is relevant dat in de Verordening niet van schadevergoeding, maar van compensatie, hulp en bijstand wordt gesproken. Dit punt werd benadrukt in het arrest *Sousa Rodríguez/Air France*,¹⁹ waarin het Hof van Justitie duidelijk maakte dat artikel 12 Verordening de ruimte biedt aan de nationale rechter om schadevergoeding (inclusief smartengeld) toe te kennen overeenkomstig het bepaalde in het Verdrag

16. In deze zin I. Koning, annotatie bij Geschillencommissie Luchtvaart 26 februari 2010, *TvC* 2011/2, p. 79.

17. Zie art. 7 Verordening.

18. HvJ EG 10 januari 2006, zaak C-344/04, *IATA en ELFAA*, *Jur.* 2006, p. I-403.

19. HvJ EU 13 oktober 2011, zaak C-83/10, *Sousa Rodríguez c.s./Air France*, n.n.g.

van Montreal, maar dat artikel 12 Verordening geen zelfstandige grondslag biedt voor de vergoeding van de kosten die passagiers hebben gemaakt als gevolg van het feit dat de luchtvervoerder heeft verzuimd de in de artikelen 8 en 9 Verordening bedoelde bijstand en verzorging te bieden: die artikelen bieden immers een eigen systeem voor compensatie waarin wordt geabstraheerd van de daadwerkelijk geleden schade.

In de *Wallentin-zaak*²⁰ oordeelde het Hof van Justitie dat wanneer een vlucht moet worden geannuleerd door een technisch probleem aan het vliegtuig, geen sprake is van 'buitengewone omstandigheden' in de zin van artikel 5 lid 3 Verordening, zodat de luchtvaartmaatschappij gehouden is tot betaling van compensatie aan de passagiers. Het enkele feit dat een luchtvaartmaatschappij aan de voorgeschreven minimumvereisten op het gebied van het onderhoud van een luchtvaartuig heeft voldaan, volstaat ook niet als bewijs dat deze vervoerder 'alle redelijke maatregelen' heeft genomen om de annulering te voorkomen. In het al eerder genoemde *Sousa Rodríguez c.s./Air France*-arrest verduidelijkte het Hof van Justitie nog dat onder 'annulering' ook het geval moet worden verstaan dat een vliegtuig weliswaar vertrokken is, maar om welke reden dan ook later gedwongen is terug te keren naar de luchthaven van vertrek en de passagiers van de betrokken vlucht naar andere vluchten zijn omgeboekt.²¹

Dat betekent echter niet dat zonder meer duidelijk is welke situatie 'buitengewone omstandigheden' (overmacht) oplevert en welke niet. Dat zal ongetwijfeld het geval zijn bij natuurrampen, zoals de uitbarsting van de IJslandse vulkaan Eyjafjallajökull in 2010,²² maar ook wanneer een vliegtuig niet op het geplande tijdstip kan vertrekken omdat op dat moment het luchtruim boven de plaats van vertrek is gesloten vanwege het uitvallen van radar- en luchtvaartsystemen als gevolg van stroomonderbrekingen.²³ Ook stakingen onder het personeel van een luchthaven kunnen zodanige 'bijzondere omstandigheden' opleveren. In een recente uitspraak oordeelde de hoogste Duitse rechter, het Bundesgerichtshof (BGH) dat ook een staking onder het eigen personeel 'buitengewone omstandigheden' kunnen opleveren. De luchtvaartmaatschappij draagt daarbij, overeenkomstig het bepaalde in artikel 5 lid 3 Verordening, wel de bewijslast dat ook met de inzet van alle haar ter beschikking staande personele, materiële en financiële middelen het niet mogelijk zou zijn geweest om de

annulering van de vlucht te voorkomen zonder dat daartoe onaanvaardbare offers van de luchtvaartmaatschappij zouden worden gevraagd.²⁴ Het is mij echter onduidelijk waarom het BGH de vraag of een staking onder het eigen personeel 'buitengewone omstandigheden' in de zin van artikel 5 lid 3 Verordening kan opleveren, niet heeft voorgelegd aan het Hof van Justitie: een dergelijk oordeel ligt mijns inziens niet per se voor de hand.²⁵ Overigens ligt thans bij het Hof van Justitie nog de vraag of in het geval van 'buitengewone omstandigheden' passagiers wel recht behouden op verzorging, zoals maaltijden en hotelverzorging. Een bevestigend antwoord op deze vraag ligt voor de hand,²⁶ maar is niet onomstreden: in de literatuur is wel verdedigd dat deze verplichting tot een onevenredige kostenpost leidt, met name voor prijsvechters.²⁷

In het beroemde – of, vanuit de luchtvaartindustrie bekeken: beruchte – *Sturgeon*-arrest²⁸ besliste het Hof van Justitie dat, hoewel dat niet met zoveel woorden in de Verordening geregeld was, passagiers niet alleen bij een instapweigering of annulering, maar ook in geval van langdurige vertragingen recht hebben op compensatie, tenzij de vertraging het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden, dat wil zeggen van omstandigheden waarop de luchtvaartmaatschappij geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen. In dit arrest werd voorts de uitspraak uit het *Wallentin*-arrest bevestigd dat van dergelijke 'bijzondere omstandigheden' geen sprake is bij een technisch probleem aan een luchtvaartuig, tenzij dit probleem voortvloeit uit gebeurtenissen die wegens hun aard of hun oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en deze hierop geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen. In het arrest *Eglitis en Ratnieks/Letland*²⁹ ten slotte had het Hof van Justitie te oordelen over een geval waarin zonder meer sprake was van overmacht: het vliegtuig kon niet vertrekken op het geplande tijdstip omdat op dat moment het luchtruim boven de plaats van vertrek was gesloten vanwege het uitvallen van radar- en luchtvaartsystemen als gevolg van stroomonderbrekingen. Nadat deze 'bijzondere omstandigheden' waren geëindigd, werd de vlucht alsnog geannuleerd omdat de toegestane arbeidstijd van de bemanning zou zijn afgelopen vóór het einde van de totale vlucht. Volgens Eglitis en Ratnieks diende de luchtvaartmaatschappij in dit geval wel compensatie te betalen, omdat wel de vertraging,

20. HvJ EG 22 december 2008, zaak C-549/07, *Wallentin/Alitalia*, Jur. 2008, p. I-11061.
 21. HvJ EU 13 oktober 2011, zaak C-83/10, *Sousa Rodríguez c.s./Air France*, n.n.g.
 22. Een formeel antwoord op de vraag ligt nog ter beantwoording bij het Hof van Justitie, zaak C-12/11, *McDonagh/Ryanair*; in zijn conclusie in deze zaak oordeelde A-G Bot dat de vulkaanuitbarsting inderdaad 'buitengewone omstandigheden' opleveren als gevolg waarvan de luchtvaartmaatschappijen niet gehouden zijn compensatie te betalen. In deze zin ook I. Koning, 'Van vulkaanascrisis tot passagiersverorderingscrisis. Passagiersrechten na de Eyjafjallajökull-uitbarsting', *TvC* 2011/2, p. 51-55.
 23. Deze situatie lag ten grondslag aan het hierna te bespreken arrest HvJ EU 12 mei 2011, zaak C-294/10, *Eglitis en Ratnieks/Letland*, n.n.g.

24. Zie BGH 21 augustus 2012, X ZR 138/11.

25. Vgl. over dit arrest ook kritisch R. Schmid, 'Keine Haftung der Luftfahrtunternehmen bei Streik! Oder doch?', *ReiseRecht aktuell* 2012/5, p. 209.

26. Zaak C-12/11, *McDonagh/Ryanair*; in zijn conclusie van 22 maart 2012 beantwoordt A-G Bot de vraag bevestigend.

27. G.A. Hindriks, 'Een aswolk boven Europa; een bron van zorg', *TvC* 2011/6, p. 243-250.

28. HvJ EG 19 november 2009, gevoegde zaken C-402/07 en C-432/07, *Sturgeon*, Jur. 2009, p. I-10923. Zie hierover de annotatie van P.N. Meijer in *Tijdschrift voor Consumentenrecht en handelspraktijken* 2010/3, p. 131-137.

29. HvJ EU 12 mei 2011, zaak C-294/10, *Eglitis en Ratnieks/Letland*, n.n.g.

maar niet de annulering werd veroorzaakt door de ‘buitengewone omstandigheden’: de annulering zou het gevolg zijn geweest van het feit dat de luchtvaartmaatschappij niet haar middelen, waaronder de bemanning, zo had georganiseerd dat in geval van het geëindigd zijn van de onvoorziene omstandigheden de vlucht alsnog binnen een bepaalde tijd kan worden uitgevoerd. Het Hof van Justitie oordeelde dat van de luchtvaartmaatschappij kan worden gevergd dat zij alle redelijke maatregelen treft om buitengewone omstandigheden te kunnen ondervangen en dat dit meebrengt dat de luchtvaartmaatschappij dient te voorzien in een bepaalde ‘reservetijd’ om de vlucht zo snel mogelijk alsnog te kunnen uitvoeren na afloop van de buitengewone omstandigheden. Anders gezegd: de werktijden van de bemanning van een vliegtuig mogen niet zo krap gepland worden dat iedere vertraging door ‘buitengewone omstandigheden’ die op zich overmacht opleveren voor de luchtvaartmaatschappij, automatisch moet leiden tot verdergaande vertragingen of annulering van de vlucht wegens het overschrijden van de maximale arbeidstijden. De Verordening brengt echter niet de verplichting voor luchtvaartmaatschappijen mee om op algemene en niet-gedifferentieerde wijze een minimale ‘reservetijd’ te plannen die zonder onderscheid geldt voor alle luchtvaartmaatschappijen in alle situaties waarin sprake is van buitengewone omstandigheden. Bovendien mag de op te leggen ‘reservetijd’ niet zo lang zijn dat van de luchtvaartmaatschappij op dit punt onaanvaardbare offers worden gevergd. Kortom: het hangt van de omstandigheden van het geval af hoeveel ‘reservetijd’ moet worden ingepland om vertragingen na het opheffen van de overmachtsituatie op te vangen, en een algemene uitspraak over de duur van die reservetijd kan niet worden gedaan.

Het Nelson-arrest: bevestiging van het Sturgeon-arrest

Met name op het *Sturgeon*-arrest hebben luchtvaartmaatschappijen luidruchtig kritiek geuit. In reactie hierop zijn nieuwe prejudiciële vragen gesteld, in afwachting waarvan nationale rechters talloze procedures voor onbepaalde tijd hebben aangehouden.

Met het *Nelson*-arrest van 23 oktober 2012,³⁰ gewezen door de Grote Kamer van het Hof van Justitie, zal aan veel van die procedures een voor de passagiers gunstig einde komen. In zaak C-81/10 ging het om de familie Nelson, die een retourvlucht naar Lagos (Nigeria) had geboekt vanaf Frankfurt am Main (Duitsland). De terugvlucht uit Lagos was gepland op 27 maart 2008 om 22.50 uur. Vaststaat dat de familie Nelson op tijd op de luchthaven aanwezig was, dat het vliegtuig niet op het aangegeven tijdstip kon vertrekken en dat hun een over-

nachting is aangeboden in een hotel. Op 29 maart 2008 is de familie Nelson vertrokken met een vervangend vliegtuig, dat echter hetzelfde vluchtnummer en vrijwel dezelfde passagiers had. Het vliegtuig is uiteindelijk met een vertraging van meer dan 24 uur in Frankfurt geland. Volgens vervoerder Lufthansa was geen sprake van een geannuleerde, maar een vertraagde vlucht, en biedt de Verordening geen grondslag voor het opleggen aan de luchtvervoerders van de verplichting tot het betalen van een vergoeding bij vertraging.

In de bij deze zaak gevoegde zaak C-629/10 vroegen TUI Travel, British Airways, easyJet en brancheorganisatie IATA van de Civil Aviation Authority, de Britse toezichthouder, de bevestiging dat deze de Verordening niet zo uitlegt dat luchtvaartmaatschappijen bij vertraging een vergoeding dienen te betalen aan de passagiers. Nadat de toezichthouder dit weigerde omdat hij zich gebonden voelde aan het *Sturgeon*-arrest, werd de vraag voorgelegd aan de rechter.

Het Hof van Justitie beantwoordde eerst de vraag of de Verordening in geval van vertraging recht gaf op compensatie en zo ja, welke voorwaarden daarvoor zouden gelden. Het stelde vast dat de Verordening hieromtrent geen uitdrukkelijke bepaling bevatte, maar dat de Verordening wel een vergoeding bij annulering toekent, tenzij de passagier binnen een marge van enkele uren (tussen een uur voorafgaand aan het geplande tijdstip voor vertrek en twee uur na het geplande tijdstip van aankomst) alsnog wordt vervoerd. Wordt deze maximale extra reisduur van drie uur overschreden, dan dient de luchtvaartmaatschappij (behoudens bijzondere omstandigheden) compensatie te betalen aan de passagiers.³¹ Zoals al in het *Sturgeon*-arrest is overwogen, brengt toepassing van het gelijkheidsbeginsel mee dat vergelijkbare situaties niet verschillend en verschillende situaties niet gelijk worden behandeld, tenzij de verschillende of gelijke behandeling objectief gerechtvaardigd is.³² Volgens het Hof van Justitie bevinden passagiers bij een vertraging van meer dan drie uur in een met annulering vergelijkbare situatie, omdat de passagiers ook dan hun verplaatsing niet naar believen kunnen organiseren en zij in beide gevallen geconfronteerd worden met tijdverlies. Dat betekent dat passagiers ook bij een vertraging van meer dan drie uur recht dienen te hebben op compensatie. Zoals wederom al in het *Sturgeon*-arrest is overwogen, leidt dit uitzondering in geval van bijzondere omstandigheden (overmacht), zodat een goede balans tussen de belangen van passagiers en die van luchtvaartmaatschappijen kan worden gevonden.³³

De vermeende strijd tussen enerzijds het *Sturgeon*-arrest en anderzijds het Verdrag van Montreal, het *IATA*-arrest en de beginselen van rechtszekerheid en evenredigheid werd door het Hof van Justitie van tafel geveegd. In het *IATA*-arrest oordeelde het Hof van Justitie al dat Verdrag van Montreal niet in de weg staat aan andere vergoedingen, zoals de op grond van artikel 6

30. HvJ EU 23 oktober 2012 (Grote Kamer), gevoegde zaken C-81/10 en C-629/10, *Nelson/Lufthansa en TUI Travel, British Airways, easyJet en IATA/Civil Aviation Authority*, n.n.g.

31. R.o. 29-31.

32. R.o. 33.

33. R.o. 34-39.

Verordening verschuldigde bijstand en verzorging en vergoedingen die gebaseerd kunnen worden op artikel 7 Verordening. Het Hof van Justitie maakte in het *Nelson*-arrest duidelijk dat de vergoeding vanwege tijdverlies geen schadevergoeding in de zin van artikel 19 Verdrag van Montreal behelst, omdat het bij die bepaling gaat om door de vertraging veroorzaakte schade, waarbij per geval op individueel niveau wordt gezien of aan de vereisten voor schadevergoeding is voldaan. Bij de vergoeding voor tijdverlies gaat het daarentegen om compensatie van ongemak dat alle passagiers op dezelfde wijze treft en dat dus met een gestandaardiseerde maatregel kan worden opgelost zonder dat een individuele beoordeling noodzakelijk is. Bovendien behoeft er geen causaal verband te bestaan tussen de daadwerkelijke vertraging en de op tijdverlies gebaseerde vergoeding, waarbij geen vergoeding wordt toegekend bij tijdverlies van minder dan drie uur, maar ook geen hogere vergoeding wordt toegekend naarmate het tijdverlies groter wordt. Tot slot kan, zo merkte het Hof van Justitie op, individuele schade nog overeenkomstig het Verdrag van Montreal worden geclaimd, zoals reeds in het *IATA*-arrest was overwogen.³⁴ Het rechtszekerheidsbeginsel is evenmin geschonden, nu de luchtvaartmaatschappijen in ieder geval al vanaf het *Sturgeon*-arrest hadden moeten weten dat en wanneer passagiers recht op compensatie hebben. Bovendien leidt de uitleg die de luchtvaartmaatschappijen aan het rechtszekerheidsbeginsel toekennen, weer tot strijd met het gelijkheidsbeginsel.³⁵ En ook van schending van het evenredigheidsbeginsel is geen sprake, nu de Verordening weliswaar beoogt een hoog niveau van bescherming van luchtvaartpassagiers te waarborgen, maar de financiële gevolgen die dit heeft voor luchtvaartmaatschappijen niet onevenredig zijn: de compensatieplicht geldt alleen bij langdurige vertraging, terwijl het bedrag van de compensatie onder omstandigheden nog met 50 procent kan worden verlaagd indien de vertraging minder dan vier uur bedraagt en geen compensatie behoeft te worden betaald in geval van overmacht, terwijl in gevallen waarin derden verantwoordelijk zijn voor de vertraging, de mogelijkheid tot regres bestaat.³⁶ Dat er (voor sommige marktdeelnemers mogelijk zelfs aanzienlijke) negatieve gevolgen verbonden zijn aan consumentenbescherming, kan volgens vaste rechtspraak van het Hof van Justitie worden gerechtvaardigd met het belang dat aan consumentenbescherming moet worden gehecht. Bovendien ontstaat het recht op compensatie in minder dan 0,15 procent van het aantal vluchten, terwijl er geen concrete gegevens bestaan dat het recht op compensatie leidt tot het verhogen van tarieven, het verminderen van het aantal kortafstandsvluchten of het minder aandoen van verafgelegen bestemmingen.³⁷ Kortom: alle argumenten van de luchtvaartmaatschappijen ter ondersteuning van de stelling dat de forfaitaire compensatie tot onevenredige

gevolgen leidt, falen. Daarbij verdient opmerking dat het nadeel dat de passagiers leiden door de vertragingen onomkeerbaar is en dat deze door de forfaitaire financiële compensatie objectief en gemakkelijk kwantificeerbaar is. Dat maakt, aldus het Hof van Justitie, een forfaitaire financiële vergoeding een bijzonder geschikt instrument tot bescherming van passagiers.³⁸

Ook de laatste strohalm waar de luchtvaartmaatschappijen zich nog aan hoopten te kunnen vastklampen – een beperking van de werking van het *Nelson*-arrest in de tijd – blijkt hun geen respijt te kunnen geven. Uitgangspunt bij de rechtspraak van het Hof van Justitie is dat het Hof het *bestaande* recht uitlegt. De in zijn rechtspraak genoemde rechten en plichten bestonden derhalve al. In uitzonderlijke gevallen is een beperking van de werking in de tijd wel mogelijk en noodzakelijk omdat het rechtszekerheidsbeginsel dat eist. In dergelijke gevallen dient het Hof van Justitie dan één tijdstip vast te stellen vanaf wanneer de in een arrest gegeven uitleg aan het communautaire recht zijn effect heeft. Dat dient het Hof van Justitie dan volgens vaste rechtspraak echter al in het arrest aan te geven waarin deze uitleg wordt vastgesteld. Nu het Hof van Justitie dat in het relevante arrest, het *Sturgeon*-arrest, niet heeft gedaan, is een dergelijke beperking in de tijd thans dus niet meer mogelijk of noodzakelijk.³⁹

Het is te hopen dat met dit arrest de discussie over de vraag of en wanneer passagiers in geval van langdurige vertraging recht hebben op compensatie zal verstommen. Daarvoor zal ongetwijfeld handhaving door de nationale toezichthouders noodzakelijk zijn⁴⁰ – tot dusver hebben de luchtvaartmaatschappijen immers met alle mogelijke middelen procedures trachten te trainen. De Nederlandse Geschillencommissie Luchtvaart – welke onder de Geschillencommissie ressorteert – is in deze strijd zelfs gesneuveld, ogenschijnlijk omdat deze naar het oordeel van brancheorganisatie BARIN te zeer bereid was om de rechtspraak van het Hof van Justitie te volgen ten aanzien van de verplichting van luchtvaartmaatschappijen om compensatie te betalen.⁴¹

Instapweigering

Op 4 oktober 2012, dus 2,5 week voor het *Nelson*-arrest, deed (de Derde Kamer van) het Hof van Justitie uitspraak in twee zaken die betrekking hebben op instapweigeringen. In *Finnair/Lassooy*⁴² moest de door Finnair op 28 juli 2006 uit te voeren lijnvlucht Barcelona-Helsinki van 11.40 uur worden geannuleerd als

34. R.o. 46-59.

35. R.o. 66-68.

36. R.o. 77-80.

37. R.o. 81-83.

38. R.o. 74-76.

39. R.o. 88-94.

40. Hetgeen de Nederlandse toezichthouder tot dusver slechts mondjesmaat heeft gedaan, zie kritisch P. Meijer, 'Passagiersrechten in het luchtvervoer: erop of eronder', *TvC* 2012/4, p. 150.

41. Zie in dit verband een arbitraal vonnis van de Geschillencommissie Luchtvaart van 15 december 2011, dossiernr. 54558, niet gepubliceerd, waarin de Geschillencommissie uitvoerig uit het *Sturgeon*-arrest citeert en dit ook toepast.

42. HvJ EU 4 oktober 2012, zaak C-22/11, *Finnair/Lassooy*, n.n.g.

gevolg van een staking van het personeel van de luchthaven van Barcelona. Finnair besloot om de latere vluchten te reorganiseren, zodat de passagiers van die vlucht niet al te lang hoefden te wachten. Als gevolg hiervan zijn de passagiers van de geannuleerde vlucht teruggebracht met de lijnvlucht van een dag later en met een speciaal daartoe gecharterde andere vlucht, die op 29 juli 2006 om 21.40 uur vertrok. Sommige passagiers van de lijnvlucht van 29 juli 2006 konden hierdoor pas met de lijnvlucht van 30 juli 2006 terugvliegen, andere met een tweede extra vlucht op 30 juli 2006 om 21.40 uur. Ook waren er passagiers die voor de vlucht van 30 juli 2006 hadden geboekt en zich tijdig bij de incheckbalie hadden gemeld, maar pas met de tweede extra vlucht later die dag konden vertrekken. Onder deze laatste groep passagiers bevond zich de heer Lassooy. Lassooy vorderde vervolgens compensatie op basis van artikel 7 Verordening omdat Finnair geen geldige reden voor een instapweigering had. De rechter in eerste aanleg wees de vordering tot het betalen van compensatie af omdat volgens hem geen sprake was van een instapweigering in de zin van artikel 4 Verordening, aangezien de luchtvaartmaatschappij haar vluchten had gereorganiseerd wegens een staking in de luchthaven van Barcelona, welke een buitengewone omstandigheid opleverde in verband waarmee Finnair alle van haar te verwachten maatregelen had genomen. In hoger beroep veroordeelde de appèlrechter Finnair echter tot het betalen van compensatie ter hoogte van 400 euro omdat ook bij gevallen van een instapweigering wegens operationele redenen artikel 4 Verordening van toepassing is.

De kern van de door het Finse hooggerechtshof aan het Hof van Justitie voorgelegde vragen was of de passagiers van de latere vluchten recht op compensatie hadden omdat sprake was van een instapweigering in de zin van artikel 4 Verordening, dan wel dat hier sprake was van een op basis van artikel 2 onder j Verordening gerechtvaardigde instapweigering.

Het Hof van Justitie stelde vast dat de Uniewetgever in de omschrijving van ‘instapweigering’ in artikel 2 onder j Verordening – anders dan in de voorganger daarvan – elke verwijzing heeft weggelaten naar de reden waarom een luchtvaartmaatschappij een passagier niet aan boord laat gaan, zodat het begrip in de huidige Verordening een ruimere strekking heeft dan in het verleden.⁴³ Ook de wens om passagiers een hoog niveau van bescherming te bieden, pleit voor een ruime uitleg van het begrip ‘instapweigering’, omdat anders gevallen zoals deze, waar passagiers zich buiten aan hen toerekenbare omstandigheden elke vorm van bescherming zouden verliezen, waaronder de rechten op compensatie, terugbetaling of een alternatieve vlucht en verzorging, zoals bedoeld in de artikelen 7 tot en met 9 van de Verordening. Ook een instapweigering wegens operationele redenen, zoals hier, valt derhalve binnen de werking van de Verordening.⁴⁴ Een instapweigering kan gerechtvaardigd zijn doordat de passagier zich te laat bij de incheck-

balie heeft gemeld, of gebaseerd zijn op redelijke gronden ‘zoals redenen die te maken hebben met gezondheid, veiligheid of beveiliging, of ontoereikende reisdocumenten’. Hoewel hier sprake is van een niet-limitatieve opsomming,⁴⁵ valt een instapweigering vanwege operationele redenen als waarvan hier sprake is, niet onder de gevallen waarin de instapweigering redelijkerwijs gerechtvaardigd is: volgens het Hof van Justitie is de instapweigering veeleer te vergelijken met een geval van overboeking.⁴⁶ Bij een andere uitleg zou de passagier immers iedere bescherming die de Verordening beoogt te bieden, verliezen, wat niet in overeenstemming is met het doel van de Verordening.⁴⁷ De Verordening biedt bovendien geen grond om bij instapweigering het recht op compensatie te laten vervallen vanwege ‘bijzondere omstandigheden’, zoals wel het geval is bij annulering van de vlucht.⁴⁸

In het concrete geval van Lassooy betekende dit dat hij recht op verzorging en compensatie had, zodat hij een vergoeding voor de gemaakte hotelkosten ontvangt. In deze zaak kon het Hof van Justitie moeilijk anders beslissen, omdat het geval van Lassooy blijkens het bepaalde in artikel 3 lid 2 Verordening nadrukkelijk onder het toepassingsgebied van de Verordening viel, maar dit zonder gevolgen zou blijven als Lassooy – die zelf uiteraard geen verwijt trof – zich niet kon beroepen op de regels die gelden voor de instapweigering. Op grotere schaal is het echter de vraag of het arrest wel tot gewenste resultaten leidt. Waar Finnair hier poogde om de overlast evenredig te verdelen over alle passagiers, zal zij dat in de toekomst wel laten: het totaal door haar aan hotelkosten te maken kosten zal in beginsel gelijk zijn, maar ten aanzien van de passagiers van de geannuleerde vlucht kon zij zich op overmacht beroepen, zodat zij niet gehouden was aan hen compensatie te betalen voor de vertraging. Een dergelijk beroep op overmacht is haar in dit arrest echter ontzegd ten aanzien van de andere passagiers. Dat maakt dat deze op zich klantvriendelijk ogende maatregel een voor de luchtvaartmaatschappij bittere nasmaak zal hebben.

In essentie dezelfde uitkomst – een ruime opvatting van het toepassingsbereik van de Verordening door een ruime uitleg van het begrip ‘instapweigering’ – volgt uit het op dezelfde dag gewezen arrest *Rodríguez Cachafeiro c.s./Iberia*.⁴⁹ In deze zaak hadden Rodríguez Cachafeiro en Martínez-Reboredo Varela-Villamor elk bij Iberia een vliegticket voor het traject A Coruña in Spanje naar Santo Domingo in de Dominicaanse Republiek met een overstap in Madrid gekocht, waarbij zij in Madrid een overstaptijd van 1 uur en 25 minuten zouden hebben: de vlucht uit A Coruña zou op de dag van vertrek, 4 december 2009, om 14.40 uur landen, de vlucht naar Santo Domingo zou dezelfde dag om 16.05 uur vertrekken.

45. R.o. 30.

46. R.o. 31-33.

47. R.o. 34.

48. R.o. 35-39.

49. HvJ EU 4 oktober 2012, zaak C-321/11, *Rodríguez Cachafeiro c.s./Iberia*, n.n.g.

Beide passagiers hadden zich op 4 december 2009 tijdig gemeld bij de incheckbalie in A Coruña; zij hadden daarbij meteen hun bagage voor de eindbestemming ingecheckt en instapkaarten voor de twee opeenvolgende vluchten ontvangen. Omdat hun eerste vlucht een vertraging van 1 uur en 25 minuten had opgelopen en de kans groot was dat deze twee passagiers door deze vertraging hun aansluiting in Madrid zouden missen, annuleerde Iberia om 15.17 uur hun instapkaart voor de om 16.05 uur geplande tweede vlucht. De passagiers meldten zich echter bij de ‘final boarding call’ toch nog bij de boardinggate, waar ze echter geweigerd werden omdat hun instapkaarten waren geannuleerd en hun plaatsen aan andere passagiers waren toegewezen. Uiteindelijk hebben beide passagiers tot de volgende dag moeten wachten om door te kunnen vliegen; zij hebben hun eindbestemming met 27 uur vertraging bereikt. Het Hof van Justitie oordeelde dat ook deze passagiers te maken hadden met een ‘instapweigerings’ als bedoeld in de Verordening en dus recht hadden op compensatie.

In beide arresten maakte het Hof van Justitie duidelijk dat hoewel er mogelijk objectief gerechtvaardigde redenen konden zijn voor de instapweigerings, dit niet betekende dat de passagier het recht kon worden ontzegd op verzorging en compensatie. Opgemerkt moet worden dat het in beide gevallen niet om zaken ging die de gezondheid, veiligheid of beveiliging betroffen – gronden die nadrukkelijk wel genoemd zijn in artikel 2 onder j Verordening.

In een arbitraal vonnis uit 2010 diende de voormalige Geschillencommissie Luchtvaart te oordelen over het geval waarin twee reizigers de toegang tot het vliegtuig werd ontzegd omdat het vliegtuig vanwege een hoge rugwind met een lager startgewicht moest vertrekken. Volgens de Geschillencommissie was hier wel sprake van een gegronde reden voor de instapweigerings in de zin van artikel 2 onder j Verordening, zodat van een instapweigerings in de zin van artikel 4 Verordening geen sprake was en de luchtvaartmaatschappij derhalve geen compensatie behoefde te betalen.⁵⁰ De uitspraak van de Geschillencommissie brengt echter mee dat de luchtvaartmaatschappij ook niet gehouden zou zijn om de passagiers een alternatieve vlucht of terugbetaling van de vluchtprijs of verzorging aan te bieden, hetgeen in strijd met de geest van de Verordening lijkt te zijn.⁵¹ Het lijkt mij gezien de arresten *Finnair/Lasoooy* en *Rodríguez Cachafeiro c.s./Iberia* niet zeker of het Hof van Justitie in een dergelijke zaak tot dezelfde uitkomst zou zijn gekomen.

50. Geschillencommissie Luchtvaart 26 februari 2010, *TvC* 2011/2, p. 78-81.

51. In deze zin ook I. Koning, annotatie bij Geschillencommissie Luchtvaart 26 februari 2010, *TvC* 2011/2, p. 79-80.

Verjaringstermijnen

Op 22 november 2012 deed het Hof van Justitie uitspraak in het arrest *Cuadrench Moré/KLM*.⁵² In deze zaak had de heer Cuadrench Moré bij KLM een vlucht geboekt op 20 december 2005 van Shanghai naar Barcelona. Nadat zijn vlucht werd geannuleerd is hij de volgende dag met een andere maatschappij via München naar Barcelona vervoerd. Op 27 februari 2009 heeft Cuadrench Moré bij de rechter in Barcelona compensatie van KLM gevorderd ter hoogte van 2.990 euro als vergoeding voor de schade die hij heeft geleden ten gevolge van de annulering van de betrokken vlucht. KLM heeft onder meer betoogd dat deze vordering was verjaard, aangezien voor het instellen van een dergelijke vordering op grond van (thans) artikel 35 Verdrag van Montreal een termijn van twee jaar zou gelden, welke termijn verstreken was. Cuadrench Moré was daarentegen van oordeel dat de verjaringstermijn door het Spaanse recht werd beheerst. Het Hof van Justitie stelde allereerst vast dat de Verordening op dit punt geen eigen bepaling bevat ten aanzien van de verjaringstermijn voor bij nationale rechterlijke instanties ingestelde vorderingen tot betaling van de compensatie als bedoeld in de artikelen 5 en 7 van de Verordening.⁵³ Volgens vaste rechtspraak van het Hof van Justitie betekent dit dat de verjaringstermijn daarmee aan het nationale recht van de lidstaten is overgelaten, voor zover het nationale procesrecht het gelijkwaardigheidsbeginsel en het doeltreffendheidsbeginsel eerbiedigen.⁵⁴ Omdat de vorderingen tot betaling van de compensatie als bedoeld in de artikelen 5 en 7 van de Verordening geen vorderingen tot het betalen van schadevergoeding betreffen,⁵⁵ is op deze termijn niet artikel 35 van het Verdrag van Montreal van toepassing.⁵⁶

Verloren bagage

Volgens artikel 3 lid 1 Verordening 97/2027/EG vallen vorderingen die betrekking hebben op schadevergoeding wegens zoekgeraakte bagage wel onder het Verdrag van Montreal. Het Verdrag is, wat de Europese Unie betreft, op 28 juni 2004 in werking getreden. Omdat de bepalingen van het Verdrag vanaf die datum een integraler bestanddeel van de rechtsorde van de Unie vormen, is het Hof van Justitie volgens vaste rechtspraak bevoegd om een prejudiciële beslissing te geven over de uitlegging van het Verdrag.⁵⁷

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

53. R.o. 24.

54. R.o. 25-26.

55. Het Hof van Justitie verwijst daarbij naar het *Nelson*-arrest.

56. R.o. 27-29.

57. Zie onder meer HvJ EU 6 mei 2010, zaak C-63/09, *Walz/Clickair*, *Jur.* 2010, p. I-4239, r.o. 20 en 22; HvJ EU 22 november 2012, zaak C-410/11, *Espada Sánchez e.a./Iberia Líneas Aéreas de España SA*, r.o. 20, n.n.g.

Artikel 17 lid 2 Verdrag van Montreal bepaalt dat de luchtvaartmaatschappij hiervoor aansprakelijk is indien het verlies heeft plaatsgehad aan boord van het luchtvaartuig of gedurende het gehele tijdvak waarin de luchtvaartmaatschappij de aangegeven bagage onder haar hoede had. Voor niet-aangegeven bagage, daaronder begrepen persoonlijke bezittingen, is de luchtvaartmaatschappij slechts aansprakelijk indien de schade voortvloeit uit haar schuld of die van zijn hulppersonen. Dat brengt mee dat in de eerste plaats van belang is wat onder ‘aangegeven bagage’ moet worden verstaan, aangezien hiervoor (in beginsel) risicoaansprakelijkheid bestaat, terwijl voor niet-aangegeven bagage slechts een (beperkte) schuldaansprakelijkheid bestaat. Artikel 3 lid 3 Verdrag van Montreal bepaalt in dit kader: ‘De vervoerder verstrekt aan de passagier een identificatielabel voor elk stuk aangegeven bagage.’ Hieruit kan worden afgeleid dat ingecheckte bagage als ‘aangegeven’ moet worden beschouwd, terwijl het bij niet-aangegeven bagage om de handbagage gaat. Voor zover de luchtvaartmaatschappij aansprakelijk is, geldt op grond van het bepaalde in artikel 22 lid 2 Verdrag van Montreal dat de luchtvaartmaatschappij aansprakelijk is voor niet meer dan 1.000 bijzondere trekkingsrechten bij het Internationaal Monetair Fonds (in het arrest ook wel BTR genoemd) per passagier. Dit bedrag komt neer op ongeveer 1.160 euro per passagier.

In het arrest *Espada Sánchez e.a./Iberia*⁵⁸ was, kortweg, de vraag aan de orde of de beperking van de aansprakelijkheid ook geldt ten aanzien van een passagier die bagage in de (ingecheckte) koffer van een andere passagier heeft gestopt, dan wel dat iedere passagier tot maximaal 1.000 BTR schadevergoeding kan claimen, in welk geval de totale vergoeding voor een zoekgeraakte koffer het bedrag van 1.160 euro te boven zou kunnen gaan. In deze zaak waren de heer Espada Sánchez, mevrouw Oviedo Gonzales en hun twee minderjarige kinderen op 1 augustus 2008 aan boord gegaan van een door Iberia verzorgde vlucht van Barcelona naar Parijs. De bagage van dit gezin was verdeeld over twee koffers. Deze koffers zijn verloren geraakt tijdens de vlucht en zijn niet teruggevonden. Het gezin vordert vervolgens een vergoeding van 4.000 BTR.

Het Hof van Justitie stelde voorop dat op grond van het Verdrag de luchtvaartmaatschappij aansprakelijk is in het geval van het verlies van vervoerde bagage en dat het Verdrag daarbij geen onderscheid maakt tussen ‘aangegeven’ en ‘niet-aangegeven bagage’.⁵⁹ Dat betekent dat ook een passagier wiens voorwerpen zich bevonden in bagage die een andere passagier van dezelfde vlucht heeft aangegeven, in geval van verlies van deze voorwerpen een individueel recht op schadevergoeding overeenkomstig het Verdrag heeft.⁶⁰ Het Hof van Justitie merkte in dit verband op dat de doelstellingen van het Verdrag – het waarborgen van de bescherming van con-

sumenten in het internationale luchtvervoer en de noodzaak van billijke schadevergoeding gegrond op het beginsel van restitutie⁶¹ – in gevaar zouden worden gebracht indien de passagier wiens voorwerpen zich bevonden in bagage die een andere passagier van dezelfde vlucht heeft aangegeven, zelf geen vergoeding zou kunnen verkrijgen voor schade die hij heeft geleden ten gevolge van het verlies van die voorwerpen. Bovendien zou het met het door het Verdrag nagestreefde evenwicht tussen de belangen van de passagiers en de belangen van luchtvervoerders worden verstoord, indien de voorwerpen van een passagier die zich bevinden in de bagage van een andere passagier, die deze bagage heeft aangegeven, zouden moeten worden uitgesloten van het in het Verdrag bedoelde recht op schadevergoeding op de (enkele) grond dat die bagage niet door eerstgenoemde passagier is aangegeven.⁶² Bovendien gaat het om een *maximale* vergoeding van 1.000 BTR per passagier, waarbij de last op de passagier rust om bewijs te leveren van de inhoud van de verloren bagage en van het feit dat de op naam van een andere passagier aangegeven bagage effectief voorwerpen bevatte van een andere passagier van diezelfde vlucht.⁶³ Daarmee maakt het Hof van Justitie wel duidelijk dat het niet gaat om een forfaitaire vergoeding, maar om een ‘echte’ schadevergoeding, waarvoor de normale regels betreffende stel- en bewijslast gelden. Daarbij kan de rechter overigens wel rekening houden met het feit dat deze passagiers tot hetzelfde gezin behoren, hun tickets samen hebben gekocht of op hetzelfde moment hebben ingecheckt, omdat dit aanwijzingen kunnen zijn dat daadwerkelijk voorwerpen van de ene passagier in de (zoekgeraakte) koffer van een andere passagier zijn geplaatst.⁶⁴ De reikwijdte van het arrest zal hiermee echter wel relatief beperkt blijven.

Besluit

In de afgelopen jaren heeft het Hof van Justitie baanbrekende uitspraken gedaan ten aanzien van de rechten die passagiers tegenover luchtvaartmaatschappijen hebben in het geval van instapweigering, annulering en langdurige vertragingen. De tendens is daarbij steeds geweest dat het Hof van Justitie zowel het toepassingsbereik van de Verordening als de rechten van passagiers extensief heeft uitgelegd. Enerzijds heeft het Hof van Justitie de gevallen waarin sprake is van een ‘gerechtvaardigde’ instapweigering – als gevolg waarvan de Verordening niet van toepassing zou zijn – restrictief geïnterpreteerd. Anderzijds zijn de gevallen waarin luchtvaartmaatschappijen geen compensatie behoeven te betalen, juist zeer extensief geïnterpreteerd: hun komt bij instapweigering helemaal geen beroep op ‘bijzondere omstandigheden’ toe, ook niet als de oorzaak gelegen is in de annulering van eerdere vluchten waarvoor wel een beroep op over-

58. HvJ EU 22 november 2012, zaak C-410/11, *Espada Sánchez e.a./Iberia Líneas Aéreas de España SA*, n.n.g.

59. R.o. 24-26.

60. R.o. 27.

61. Zie overweging (3) uit de preambule van het Verdrag.

62. R.o. 29-31.

63. R.o. 34-35.

64. R.o. 35.

macht mogelijk was, terwijl technische oorzaken bij annuleringen evenmin een beroep op overmacht opleveren. Als klap op de vuurpijl besliste het Hof van Justitie in het *Sturgeon*-arrest dat passagiers ook bij langdurige vertraging recht op compensatie hebben en dat een dergelijke vergoeding niet in strijd met het Verdrag van Montreal is omdat geen sprake zou zijn van schadevergoeding. Die rechtspraak is in het *Nelson*-arrest bevestigd, terwijl in het laatste arrest op dit gebied – het arrest *Cuadrench Moré/KLM* – de laatste lijn is doorgetrokken: omdat geen sprake is van schadevergoeding, is ook de verjaringstermijn uit het Verdrag van Montreal niet van toepassing, zodat het nationale recht bepaalt wanneer het recht op compensatie verjaart. Voor het Nederlandse recht geldt dan een termijn van vijf jaar na de dag waarop de vordering (het recht om vervoerd te worden) opeisbaar is geworden.⁶⁵ Dat betekent dat met de duidelijke uitspraak van het Hof van Justitie in het arrest *Nelson* in gedachten, de luchtvaartmaatschappijen nog talloze vorderingen van consumenten betreffende vertragingen in de afgelopen jaren hebben te verwachten. De roep om herziening van de Verordening zal de komende tijd wel luider klinken...

65. Zie art. 3:307 resp. 3:313 BW.