

Luchtvaartmaatschappijen zijn niet gek op passagiersrechten

Cees van Dam¹

OP 19 NOVEMBER 2009 BESLISTE HET EUROPESE HOF VAN JUSTITIE IN HET SPECTACULAIRE *STURGEON*-ARREST DAT PASSAGIERS NIET ALLEEN RECHT HEBBEN OP COMPENSATIE ALS HUN VLUCHT IS GEANNULEERD MAAR OOK ALS HUN VLUCHT MEER DAN DRIE UUR IS VERTRAAGD. DE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN PAKTEN GROOTS UIT MET KRITIEK OP HET ARREST EN WEIGERDEN ZICH ER AAN TE CONFORMEREN. INMIDDELS VERWEEES HET BUNDESGERICHTSHOF DE ARGUMENTEN VAN DE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN NAAR DE PRULLENBAK.

EG-Verordening 261/2004

Sinds 2005 hebben passagiers bij vervoersweigering ('denied boarding'), annulering en langdurige vertraging recht op verzorging en recht op een andere vlucht of terugbetaling van de ticketprijs.² Deze rechten gelden ook als de luchtvaartmaatschappij niets aan het incident kon doen, zoals bij zeer slechte weersomstandigheden en terroristische dreigingen.

Daarnaast heeft de passagier bij vervoersweigering en annulering in beginsel recht op compensatie. Deze varieert van € 125 tot € 600, afhankelijk van de vertraging en de lengte van de vlucht. De luchtvaartmaatschappij hoeft geen compensatie te betalen als ze kan aantonen dat sprake was van 'buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden' (art. 5 lid 3).

Het zal geen verbazing wekken dat luchtvaartmaatschappijen al snel vinden dat er sprake is van buitengewone omstandigheden. Passagiers krijgen vaak te horen dat er sprake was van een 'onvoorzien' technisch probleem met het vliegtuig. Zo'n betoog roept niet alleen vragen op over het vermogen van luchtvaartmaatschappijen om technische problemen te voorkomen, het is ook een argument dat voor passagiers niet te controleren is. Mede daarom besliste het Hof van Justitie in december 2008 dat technische problemen die worden vastgesteld tijdens het onderhoud van een vliegtuig of die het gevolg zijn van gebrekkig onderhoud geen 'buitengewone omstandigheden' vormen.³ Daarvan kan slechts sprake zijn voor zover het 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 waarop deze geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen'. Bijvoorbeeld als de fabrikant of de luchtvaartinspectie bekendmaakt dat toestellen van een bepaald type een veiligheidsdefect vertonen of als een vliegtuig is beschadigd door sabotage of terrorisme.

Sturgeon: onderscheid annulering en langdurige vertraging

Het merkwaardige van de Verordening is dat zij wel recht geeft op compensatie bij vervoersweigering en annulering maar niet bij langdurige vertraging. Dat leidde tot vreemde gevolgen.

Neem Thomas en Victoria. Ze boeken elk een vlucht van Amsterdam naar New York. Beide vluchten vertrekken om 7 uur 's ochtends. Thomas' vlucht wordt geannuleerd, hij krijgt een andere vlucht aangeboden en arriveert 5 uur te laat in New York. Victoria's vlucht is vertraagd. Uiteindelijk vertrekt ze de volgende ochtend om 7 uur en arriveert ze 24 uur te laat in New York. Hoewel het ongemak voor Victoria veel groter was dan voor Thomas, krijgt Thomas € 600 en Victoria niets. Want Thomas' vlucht werd geannuleerd, terwijl Victoria's vlucht vertraagd was zonder dat van annulering sprake was.

Tot voor kort spitste de discussie zich toe op de vraag of een langdurige vertraging in feite geen annulering was en hoe dat dan moest worden vastgesteld. Moest er sprake zijn van een ander vluchtnummer? Moesten de passagiers tussentijds hun bagage hebben teruggekregen of nieuwe

Tot voor kort spitste de discussie zich toe op de vraag of een langdurige vertraging in feite geen annulering was

instapkaarten hebben gekregen? Deze onduidelijkheid was aanleiding voor het Duitse Bundesgerichtshof en het Handelsgericht Wien om het Europese Hof te vragen wat het verschil is tussen annulering en langdurige vertraging.

Het Hof antwoordde dat een vertraging, ook al is deze lang, geen annulering wordt zolang de vlucht overeenkomstig de oorspronkelijke planning wordt uitgevoerd. Bij een annulering wordt de oorspronkelijk geplande vlucht niet uitgevoerd maar vervangen door een andere vlucht. De oorspronkelijke planning wordt opgegeven en de passagiers sluiten zich aan bij de passagiers van een andere geplande vlucht. Het Hof handhaafde dus een strikt onderscheid tussen annulering en vertraging: een vlucht kan tijdens een langdurige vertraging niet van kleur verschieten en een geannuleerde vlucht worden.⁴

Sturgeon: strijd met het gelijkheidsbeginsel

Dat is 1-0 voor de luchtvaartmaatschappijen maar Victoria staat nog steeds vreemd te kijken van het verschil in behandeling tussen passagiers van geannuleerde en vertraagde vluchten. Haar verwachtingen worden echter overtroffen als het Hof de tweede prejudiciële vraag beantwoordt inzake het recht op compensatie bij vertraging.

Het Hof stelt voorop dat bij de uitleg van de Verordening niet alleen rekening moet worden gehouden met de uitdrukkelijke bewoordingen maar ook met de context en de doelstellingen die worden nagestreefd (r.o. 41).⁵ Zonodig moet de Verordening worden uitgelegd met inachtneming van de overwegingen die tot de vaststelling ervan hebben geleid.⁶ Mede op grond van overweging 15 van de considerans van de Verordening komt het Hof dan tot de conclusie dat er niet zonder meer van kan worden uitgegaan dat passagiers van vertraagde vluchten geen recht op compensatie hebben.⁷

Vervolgens overweegt het Hof dat de Verordening moet worden uitgelegd in overeenstemming met het pri-

maire Gemeenschapsrecht, daaronder begrepen het beginsel van gelijke behandeling. Vergelijkbare situaties mogen niet verschillend worden behandeld, tenzij dit objectief gerechtvaardigd is (r.o. 48).⁸ Het vergelijkt dan de situatie van passagiers van vertraagde vluchten met die van passagiers van geannuleerde vluchten. Het Hof overweegt dat zowel passagiers van geannuleerde vluchten als passagiers van vertraagde vluchten tijdverlies lijden als ze langer tijd nodig hebben om op hun bestemming te komen dan oorspronkelijk door de luchtvaartmaatschappij is gepland. Beide categorieën passagiers bevinden zich dus in een vergelijkbare situatie, omdat zij een vergelijkbaar tijdverlies lijden (r.o. 50-56).⁹

Het Hof wijst dan op art. 5 dat passagiers bij *annulering* een aanspraak geeft op compensatie als zij drie uur of meer tijd verliezen ten opzichte van de oorspronkelijke verkeersplanning. Passagiers die bij *langdurige vertraging* een vergelijkbaar tijdverlies van drie uur lijden, hebben daarentegen geen aanspraak op compensatie en worden dus minder gunstig behandeld. Volgens het Hof lijkt een dergelijk verschil in behandeling door geen enkele objectieve overweging te kunnen worden gerechtvaardigd (r.o. 59).

Op dit punt had het Hof er voor kunnen kiezen om de Verordening op dit punt ongeldig te verklaren maar volgens een ander algemeen beginsel moet een gemeenschapshandeling juist zo veel mogelijk zo worden uitgelegd dat de geldigheid ervan niet wordt aangetast (r.o. 49). Het Hof beslist daarom dat passagiers van vertraagde vluchten aanspraak kunnen maken op compensatie in de zin van art. 7 wanneer zij hun eindbestemming drie uur of meer na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd bereiken (r.o. 57-61). Bij vluchten tot en met 1500 km heeft de passagier recht op € 250, bij andere vluchten binnen de EU en bij vluchten naar of van de EU tussen de 1500 en 3500 km bedraagt de compensatie € 400 en voor alle overige vluchten € 600.¹⁰

Met deze op het gelijkheidsbeginsel gebaseerde beslissing voegt het Hof in feite een nieuwe regel aan de Verordening toe. Het illustreert daarmee opnieuw het belang van rechtsbeginselen voor de ontwikkeling van het communautaire recht.¹¹

Net als bij annulering hoeft de luchtvaartmaatschappij geen compensatie te betalen als zij kan aantonen dat de vertraging is veroorzaakt door 'buitengewone omstandigheden' waarbij ook hier geldt dat een technisch probleem aan het vliegtuig meestal niet zo'n omstandigheid is (r.o. 69).

Auteur

1. Prof. mr. C.C. van Dam is een Nederlandse expat met woonplaatsen in Londen en München. Per jaar vliegt hij meer dan 40.000 km verdeeld over zo'n 60 vluchten (klimaatneutraal). Hij is Honorair Hoogleraar Europees Privaatrecht aan de Universiteit Utrecht, Visiting Professor aan King's College London en onafhankelijk juridisch adviseur (www.ceesvandam.info, waarop in januari jl. al een advies werd gepubliceerd over de in dit artikel behandelde materie, zie onder 'Nederlands'

en 'Passagiersrechten'). Dit voorjaar publiceert hij *De Passagiersgids. Weten waar je recht op hebt bij problemen op het vliegveld*.

Noten

2. Verordening (EG) nr. 261/04 van 11 februari 2004 inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91, *PbEU* 17 februari 2004, L 46/1. Bij vertraging bestaat geen recht op een andere vlucht

(art. 6).

3. Nr. C-549/07 (*Wallentin-Hermann/Alitalia*), 2008, *Jur.* I-11061, r.o. 25. Bevestigd in gevoegde zaken nr. C-402/07 (*Sturgeon/Condor*) en nr. C-432/07 (*Böck/Air France*), 2009, nog niet gepubliceerd, r.o. 70-72.
4. *Sturgeon*, r.o. 29-39.
5. Zie met name nr. C-156/98 (*Duitsland/Commissie*), 2000, *Jur.* I-6857, r.o. 50, en nr. C-306/05 (*SGAE*), 2006, *Jur.* I-11519, r.o. 34.
6. Nr. C-298/00 P (*Italië/Commissie*), 2004, *Jur.* I-4087, r.o. 97 en daar aange-

haalde rechtspraak.

7. *Sturgeon*, r.o. 41-46.
8. Nr. C-210/03 (*Swedish Match*), 2004, *Jur.* I-11893, r.o. 70 en nr. C-344/04 (*IATA en ELFAA*), 2006, *Jur.* I-403, r.o. 95.
9. Zie ook *IATA*, r.o. 43.
10. Bij een vertraging in laatstgenoemde categorie van drie uur of meer maar minder dan 4 uur, is de compensatie € 300: *Sturgeon*, r.o. 63.
11. Zie met name Takis Tridimas, *The General Principles of EU Law*, Oxford 2006 (second edition).



© Juice Images/Corbis

Reacties luchtvaartmaatschappijen

Voor de luchtvaartmaatschappijen waren de druisen opnieuw zuur. In 2006 betoogden ze dat de Verordening in strijd was met het Verdrag van Montreal maar het Hof gaf ze ongelijk.¹² In 2008 vonden ze dat ze niet hoefden te betalen bij technische problemen maar dat accepteerde het Hof slechts in zeer beperkte mate.¹³ En in 2009 bepaalde het Hof dat passagiers een rechtszaak tegen een luchtvaartmaatschappij meestal gewoon in eigen land kunnen voeren.¹⁴ Toch waren dat voor de luchtvaartmaatschappijen slechts schrammetjes vergeleken met het blauwe oog dat ze in *Sturgeon* opliepen.

De kritiek van de luchtvaartmaatschappijen richt zich op de totstandkoming en de inhoud van het arrest. Voor wat betreft het eerste wijzen ze er op dat de Duitse en de Oostenrijkse rechter niet hadden gevraagd naar het recht op compensatie bij vertraging. Inderdaad legde het Hof de vragen van de nationale rechters extensief uit door te overwegen dat zij 'in wezen' wilden weten of de Verordening aldus moet worden uitgelegd '... dat passagiers van vertraagde vluchten voor de toepassing van het in art. 7 van deze Verordening bedoelde recht op compensatie met passagiers van geannuleerde vluchten kunnen worden gelijkgesteld' (r.o. 28). Het stond het Hof vrij om de vragen van de nationale rechter aldus uit te leggen. Gezien de beantwoording van de eerste vraag lag dat ook voor de hand, omdat de vorderingen van passagiers in de nationale procedures strekten tot compensatie.

Een tweede procedureel bezwaar van de luchtvaartmaatschappijen was dat het beginsel van gelijke behandeling in de behandeling van de zaak voor het Hof geen onderwerp van debat is geweest. Het punt was alleen genoemd door de vertegenwoordiger van de Poolse overheid.¹⁵ In haar Conclusie wijdde A-G Sharpston ampele

overwegingen aan het beginsel van gelijke behandeling en ze adviseerde het Hof om de mondelinge behandeling van de zaak te heropenen (r.o. 102). Het Hof deed dit echter niet. Het ligt voor de hand dat dit te maken heeft met het karakter van de prejudiciële procedure. Deze is primair een dialoog tussen de nationale en de Europese rechter en geen vorm van hoger beroep. Als zodanig omvat ze daarom niet een uitwisseling van partijstandpunten. Art. 23 Statuut Hof van Justitie zegt slechts dat partijen, lidstaten en EU-instellingen in het kader van art. 267 EU het recht hebben om bij het Hof 'memoriën of schriftelijke opmerkingen' in te dienen.¹⁶

Voor wat betreft de inhoud van het arrest betogen de luchtvaartmaatschappijen¹⁷ in de eerste plaats, dat *Sturgeon* in strijd is met het in het *IATA*-arrest gemaakte onderscheid tussen identieke en individuele schade.¹⁸ Dat betoog is moeilijk te volgen, omdat *Sturgeon* juist volledig in lijn is met het in *IATA* gemaakte onderscheid. De vergoeding van *individuele* schade wordt beheerst door het Verdrag van Montreal: dit is de werkelijke schade die een individu lijdt en waarvan de vergoeding moet worden beoordeeld naar de individuele omstandigheden van de passagier. Daarentegen gaat het in de Verordening om *identieke* schade die voor alle passagiers vrijwel identiek

Het stond het Hof vrij om de vragen van de nationale rechter extensief uit te leggen

is en die kan worden vergoed door gestandaardiseerde compensatie. *Sturgeon* gaat alleen over deze laatste categorie, namelijk de identieke schade die passagiers lijden (tijdverlies) bij een vertraging van drie uur of meer en die hen recht geeft op een gestandaardiseerde compensatie. Het arrest is dus in overeenstemming met het in *IATA* gemaakte onderscheid en het respecteert het Verdrag van Montreal. Dat ligt ook daarom voor de hand, omdat de vijf rechters die *Sturgeon* wezen, ook in de Grote Kamer zaten die *IATA* wees.

Ten tweede betogen de luchtvaartmaatschappijen dat *Sturgeon* hoofdzakelijk is gebaseerd op de preambule van de Verordening en om die reden in strijd met *IATA*. Ook dit argument is ongegrond. Overweging 15 in de preambule bracht het Hof slechts tot de conclusie dat er niet zonder meer van kan worden uitgegaan dat passagiers van vertraagde vluchten *geen* recht op compensatie hebben (zie par. 4). Het recht op compensatie voor passagiers van vertraagde vluchten baseerde het op de constatering dat passagiers van vertraagde vluchten en passagiers van geannuleerde vluchten zonder grond verschillend worden behandeld.¹⁹

Het derde argument is dat *Sturgeon* in strijd is met het Verdrag van Montreal,²⁰ omdat de te betalen bedragen het karakter zouden hebben van *punitive, exemplary of non compensatory damages*. Dit is in strijd met art. 29. Ook dit argument is uit de lucht gegrepen. Bij deze Anglo-Amerikaanse rechtsfiguren gaat het om vormen van schadevergoeding waarbij de veroorzaker centraal staat en die er toe strekken de aansprakelijke persoon te straffen of ten voorbeeld te stellen.²¹ Hiervan is in *Sturgeon* om twee redenen geen sprake. In de eerste plaats gaat het bij *punitive, exemplary en compensatory damages* om schadevergoeding die afhankelijk is van de omstandigheden van het geval, terwijl het in de Verordening gaat om gestandaardiseerde bedragen ongeacht de omstandigheden van het geval. In de tweede plaats is de vergoeding van art. 7 niet bedoeld om luchtvaartmaatschappijen te straffen of ten voorbeeld te stellen. Bij opzettelijke vertraging moet aan de passagier hetzelfde bedrag worden betaald als bij vertraging die slechts door nalatigheid is veroorzaakt.

Tenslotte zou *Sturgeon* alleen verbindend zijn voor de rechters die de prejudiciële vragen hebben gesteld en niet voor andere rechters. Ook dit opmerkelijke argument is onjuist. Het miskent dat het arrest van het Hof een finale beslissing geeft over de gestelde vragen die niet door middel van nieuwe vragen kan worden bestreden. Dit zou in strijd zijn met de taakverdeling tussen nationale en Europese rechter. De nationale rechter kan alleen nieuwe vragen stellen als hij moeite heeft met het begrijpen of toepassen van

Het arrest van het Hof geeft een finale beslissing over de gestelde vragen die niet door middel van nieuwe vragen kan worden bestreden

de uitspraak, dan wel als hij nieuwe overwegingen aanvoert die het Hof tot een ander oordeel zouden kunnen voeren.²² Dat is in *Sturgeon* niet aan de orde.

Inmiddels heeft het Bundesgerichtshof na de antwoorden van het Europese Hof beslist in de Duitse *Sturgeon*-procedure.²³ Blijkens het persbericht van het BGH (de uitspraak zelf was begin maart nog niet gepubliceerd), had de luchtvaartmaatschappij betoogd dat de beslissing van het Europese Hof in strijd was met het Verdrag van Montreal en dat het BGH daarom nieuwe vragen moest stellen. Maar het BGH zag daarvoor om drie redenen geen aanleiding: (a) het arrest van het Hof riep geen nieuwe uitlegvragen op die het BGH niet zonder nieuwe vragen zou kunnen beantwoorden; (b) er bestond geen twijfel aan de geldigheid van de Verordening nu het Hof juist had beslist dat zij geldig is als zij wordt uitgelegd in overeenstemming met het beginsel van gelijke behandeling; (c) het Hof is er van uitgegaan dat zijn uitleg verenigbaar is met het Verdrag van Montreal. Omdat de luchtvaartmaatschappij geen buitengewone omstandigheden had aangevoerd voor de vertraging, wees het BGH aan de passagiers van de vertraagde vlucht de gevorderde compensatie toe.

‘Terugwerkende kracht’ en verjaring

Met de vaststelling dat de Verordening in strijd is met het gelijkheidsbeginsel, heeft het Hof een uitleg gegeven aan de bepalingen van de Verordening. Dit betekent dat de Verordening van meet af aan met dit beginsel in strijd is geweest en niet pas vanaf de dag dat het arrest is gewezen. *Sturgeon* is daarom van toepassing op alle gevallen van langdurige vertraging die zich hebben voorgedaan sinds de inwerkingtreding van de Verordening op 17 februari 2005. De uitspraak heeft dus ‘terugwerkende kracht’.

Het enig mogelijke respijt voor de luchtvaartmaatschappij is een beroep op verjaring. Omdat de Verordening de verjaring niet regelt, blijft nationaal recht van toepassing.²⁴ In Nederland is de verjaringstermijn vijf jaar (art.

Noten

12. *IATA*.

13. *Wallentin*.

14. Nr. C-204/08 (*Rehder*), 2009, nog niet gepubliceerd.

15. Conclusie A-G Sharpston, nr. 38.

16. Anthony Arnall, *The European-Union and its Court of Justice*, Oxford 2006 (second edition), p. 96 en 130.

17. In brieven aan onder meer EU-claim en rechtsbijstandverzekeraars.

18. *IATA*, r.o. 43.

19. Vooral voor *Engelse* luchtvaartmaatschappijen is het onvoorstelbaar dat een rechtsbeginsel geschreven regels opzij kan zetten. Zie Cees van Dam, ‘Who is Afraid of Diversity? Cultural Diversity, European Co-operation, and European Tort Law’, *King’s Law Journal* 2009, 20, p. 289-290.

20. Zie www.jus.uio.no/lm/air.carriage.unification.convention.montreal.1999, alsmede art. 8:1390-1414 BW.

21. Mark Lunney en Ken Oliphant, *Tort Law. Text and Materials*, Oxford 2008 (third edition), p. 854 e.v.

22. Nr. 69/85 (*Wünsche*), ECR 947, r.o. 15.

23. BGH 18 februari 2010, Xa ZR 95/06. Ook Rb. Haarlem 24 februari 2010, rolnr. 366500/CV wees een vordering tot vertragingschade toe maar hier had de luchtvaartmaatschappij na *Sturgeon* geen nader verweer meer gevoerd.

24. Aldus ook BGH 10 december 2009, Xa ZR 61/09. De luchtvaartmaatschappij is de compensatie onmiddellijk verschuldigd. Ook schadevergoeding wegens late betaling wordt bepaald naar nationaal recht. Aldus ook BGH 12 november 2009, Xa ZR 76/07. Naar Nederlands recht is dan art. 6:119 van toepassing.

Het valt moeilijk vol te houden dat de luchtvaartmaatschappijen in de afgelopen jaren de Verordening loyaal hebben uitgevoerd

3:310 lid 1 BW) en in Duitsland drie (par. 195 BGB). Omdat de Verordening pas vijf jaar van kracht is, zal een beroep op verjaring de luchtvaartmaatschappijen in Nederland weinig baten.

Welk recht van toepassing is, wordt veelal bepaald door de Rome I-Verordening.²⁵ Dat is niet vanzelfsprekend, omdat de compensatievordering van de passagier niet gebaseerd is op een contract met de luchtvaartmaatschappij. Niettemin zal veelal sprake zal zijn van een contractuele verhouding. Op grond van Rome I is dan in beginsel het recht van toepassing van het land waar de passagier zijn gewone verblijfplaats heeft, mits de plaats van vertrek of aankomst in dat land ligt. Is dit niet zo, dan is het recht van de verblijfplaats van de vervoerder van toepassing (art. 5 lid 2).

Vooruitblik

Het ligt voor de hand dat *Sturgeon* nieuwe vragen oproept. Dat is onvermijdelijk, mede omdat de Europese rechter zich op dit punt geen bescheiden taak toedicht in de communautaire rechtsvorming.

De luchtvaartmaatschappijen die na *Sturgeon* op grote schaal advocaten van internationale kantoren hebben laten invliegen voor een groot juridisch offensief, zullen nu waarschijnlijk extra lobbyisten laten uitvliegen om 'Brussel' ervan te overtuigen dat de Verordening moet worden gewijzigd. In persberichten zijn de doemscenario's al geschilderd: *Sturgeon* zou de luchtvaartindustrie € 3 tot 5 miljard gaan kosten.²⁶ Afgezien van het feit dat een marge van € 2 miljard enige twijfel oproept over de nauwkeurigheid van de rekenmethode, valt een aantal dingen op.

In de eerste plaats lijken de luchtvaartmaatschappijen er in hun berekening vanuit te gaan dat passagiers van alle vertraagde vluchten recht op compensatie hebben. In feite is naar schatting een derde van de vertragingen te wijten aan buitengewone omstandigheden en dan bestaat geen recht op compensatie.

Ten tweede spreken de maatschappijen nu over aantallen vertragingen en dat is nieuw. In *IATA* overwoog het Hof bijvoorbeeld: 'IATA en ELFAA [stellen] weliswaar dat de maatregelen aanzienlijke financiële gevolgen voor de vervoerders dreigen mee te brengen (...) maar in de behandeling voor het Hof zijn geen cijfers overgelegd betreffende de frequentie van deze vertragingen en annuleringen.'²⁷ Het is overigens de vraag of ze nu wel met bruikbare cijfers zullen komen.

En ten slotte gaan de luchtvaartmaatschappijen er vanuit dat alle passagiers op een vlucht compensatie zullen krijgen. Dat punt is geheel niet vrij van hypocrisie. Want van het kleine aantal passagiers dat compensatie vraagt, heeft een nog veel kleiner deel het voorrecht door de luchtvaartmaatschappij te worden gecompenseerd. Veel maatschappijen passen namelijk tactieken toe om niet te betalen: ze geven passagiers geen informatie over hun rechten, ze weigeren betaling zonder opgaaf van redenen in de hoop dat de passagier het er bij laat zitten, ze beroepen zich ten onrechte op overmacht en weigeren de reden daarvan te geven omdat het om 'vertrouwelijke' informatie zou gaan. Kortom: ze sturen passagiers met een kluitje in het riet of van het kastje naar de muur.

Het valt daarom moeilijk vol te houden dat de luchtvaartmaatschappijen in de afgelopen jaren de Verordening loyaal hebben uitgevoerd. En dat is niet de meest vruchtbare voedingsbodem voor een lobby bij de Europese Commissie en het Europees Parlement. Bovendien worden die instellingen grotendeels bemenst door expats die de trucs van de luchtvaartmaatschappijen al jaren zelf aan den lijve ondervinden. Als er al nieuwe wetgeving komt, lijdt het bovendien geen twijfel dat *Sturgeon* hierin zal worden opgenomen.

Het Europese Hof heeft de rechten van luchtvaartpassagiers aanzienlijk versterkt en de luchtvaartmaatschappijen zullen er zich met terugwerkende kracht aan moeten conformeren. Nu komt het aan op handhaving van die rechten. De *privaatrechtelijke* handhaving is in handen van rechtsbijstandverzekeraars en vooral claimbehandelaar EU-claim, die inmiddels in meerdere Europese landen actief is.²⁸

De *publiekrechtelijke* handhaving is aanzienlijk versterkt door een wijziging van de Luchtvaartwet die toevallig een week na *Sturgeon* in het Staatsblad verscheen en die de Inspectie Verkeer en Waterstaat de bevoegdheid geeft om luchtvaartmaatschappijen die zich niet aan de Verordening houden een bestuurlijke boete tot € 74 000 op te leggen (art. 11.16 lid 3 sub e).²⁹ Minstens zo interessant is art. 11.27, dat bepaalt dat de Minister van Verkeer en Waterstaat maandelijks in de Staatscourant een lijst van instanties publiceert ten aanzien waarvan in de voorafgaande periode een bestuurlijkeboetebeschikking onherroepelijk is geworden. Op die vorm van *namings and shaming* zijn luchtvaartmaatschappijen vermoedelijk nog minder gek dan op passagiersrechten. ●

Noten

²⁵. Verordening (EG) nr. 593/08 van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (*Rome I*), *PbEU* 4 juli 2008, L 177/6. Deze Verordening trad op 17

december 2009 in werking en vervangt het Verdrag inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Verdrag van Rome, 1980).

²⁶. Brief European Low Fares Airlines Association aan Eurocommissaris Siim

Kallas, d.d. 8 januari 2010.

²⁷. *IATA*, r.o. 89. Zie ook COM/2007/168, 4 april 2007, p. 11, en Public Consultation on air passengers' rights, 15 december 2009, p. 9.

²⁸. www.euclaim.nl.

²⁹. Wet van 26 november 2009 tot wijziging van de Wet luchtvaart ter uitvoering van EG-verordeningen inzake consumentenrechten in de burgerluchtvaart, *Stb.* 2009, 530.