

# Naschrift

Cees van Dam<sup>1</sup>

Passagiers hebben geen recht op *compensatie* als hun vlucht wegens het IJslandse vulkaan was geannuleerd of vertraagd. Hier was immers sprake van 'buitengewone omstandigheden' (art. 5 lid 3 Vo. en *Sturgeon*, r.o. 69). Passagiers hebben echter onder alle omstandigheden, dus ook buitengewone, recht op *verzorging* (maaltijden en hotels). Toch lieten enkele maatschappijen doodleuk weten zich niet aan deze wettelijke verplichting tot verzorging te zullen houden.

De langdurige sluiting van het luchtruim was een uitzonderlijke situatie, maar juist dan moeten passagiersrechten worden gerespecteerd. Gestrande passagiers zullen hebben ervaren dat zij het liefst vliegen met een maatschappij die hen niet aan hun lot overlaat.

Dat laat onverlet dat luchtvaartmaatschappijen die door het IJslandse as in moeilijkheden raken, in aanmerking kunnen komen voor staatssteun. Ook staat het luchtvaartmaatschappijen vrij om lidstaten aansprakelijk te stellen voor de extra schade die ze hebben geleden door het mogelijk te lang gesloten houden van het luchtruim. En bovendien kunnen ze de EU en de lidstaten om compensatie vragen in navolging van het Amerikaanse voorbeeld van na 9/11.

Prof. Mok merkt ten aanzien van het *Sturgeon*-arrest terecht op dat het hof passagiers geen dienst zou hebben bewezen als het de verordening (gedeeltelijk) nietig zou hebben verklaard. Hij vraagt zich vervolgens af of het hof bevoegd was om de verordening zo uit te leggen dat dit indruist tegen de bedoeling van de wetgever en hij vreest dat 's hofs interpretatie *contra legem* is.

Ik betwijfel dat. Om te beginnen concludeerde het hof op uiteenlopende gronden dat ervan moet

worden uitgegaan dat de wetgever ook aan langdurige vertraging een recht op compensatie heeft verbonden (r.o. 43). Daarnaast trad het hof hier in feite op als constitutionele rechter, door te beslissen dat de verordening in strijd was met een fundamenteel beginsel van het EU-recht. Ik zie niet goed hoe een daaruit voortvloeiende interpretatie schadelijk kan zijn voor het aanzien van het hof. Het is ook niet de eerste keer dat het hof op basis van fundamentele rechtsbeginselen regels in het secundaire gemeenschapsrecht aanpast (Tridimas, *The General Principles of EU Law* 2006, p. 29). Hier dringt zich een vergelijking op met het Duitse *Bundesverfassungsgericht* dat er evenmin voor terugschrikt om door de wetgever vastgestelde regels aan te passen als die ongrondwettig zijn.

Ik ben het met Mok eens dat de rechter politieke compromissen met omzichtigheid moet behandelen. Maar dat wil niet zeggen dat compromissen die fundamentele beginselen schenden daarom in stand moeten blijven. Dat zou namelijk schadelijk zijn voor het aanzien van de Europese wetgever.

Prof. Mendes de Leon schrijft dat het hof in *IATA* overwoog dat de verordening de verplichtingen van de luchtvaartmaatschappij bij annulering of langdurige vertraging duidelijk vastlegt. In *Sturgeon* overwoog het hof echter, na impliciet aan de overweging in *IATA* te hebben gerefererd (r.o. 41), dat interpretatie van de verordening niet alleen afhangt van de bewoordingen, maar ook van haar context en doelstellingen. Dit is vaste rechtspraak en het valt moeilijk in te zien dat het hof met zijn overweging in *IATA* voorgoed afstand zou hebben gedaan van zijn interpretatiebevoegdheid op dit punt. Temeer nu de bepalingen in *IATA* aan de orde kwamen in het

kader van het rechtszekerheidsbeginsel ten aanzien van de luchtvaartmaatschappijen en in *Sturgeon* in het kader van het beginsel van gelijke behandeling van passagiers. Het stond het hof bovendien vrij om hierbij voorrang te geven aan het gelijkheidsbeginsel boven het rechtszekerheidsbeginsel.

Uiteraard ben ik het eens met Mendes de Leon dat het Verdrag van Montreal exclusieve werking heeft. In mijn artikel ben ik hier ook van uitgegaan en ik veroorloof mij te denken dat het hof op dezelfde lijn zit. De vraag is echter waarop die exclusieve werking betrekking heeft. Mendes de Leon scheert alle verdragsschade over een kam, maar in *IATA* stond het hof een subtieler onderscheid voor ogen:

1. Alleen vergoeding van *individuele schade* (die wordt bepaald door de omstandigheden van de individuele passagier) wordt exclusief geregeld door Montreal (*IATA*, r.o. 44). *Sturgeon*-schade is geen individuele schade en respecteert dus de exclusieve werking van het verdrag.
2. Vergoeding van *identieke schade* (schade die passagiers gelijkelijk lijden en waarvoor gestandaardiseerde compensatiemaatregelen gelden) wordt niet geregeld door Montreal (*IATA*, ov. 45). *Sturgeon*-schade is identieke schade en valt dus niet onder de exclusieve werking van het verdrag.
3. *Non-compensatory damages* mogen volgens art. 29 Verdrag van Montreal nooit worden vergoed. *Sturgeon* regelt echter de gestandaardiseerde *compensatie* van identieke schade (*Sturgeon*, r.o. 51 e.v.); dit is een *compensato-*

Auteur

1. Prof. mr. C.C. van Dam is Honorair hoogleraar Europees Privaatrecht aan de Universiteit van Utrecht.

ry *remedy* die niet wordt geraakt door art. 29.

De EU-lidstaten handelen dus niet in strijd met het Verdrag van Montreal door *Sturgeon* te bevestigen en te handhaven. Voor het Duitse Bundesgerichtshof is dit inmiddels vaste rechtspraak (BGH 10 december 2009, Xa ZR 61/09 en BGH 18 februari 2010, Xa ZR 95/06). Het ontgaat mij waarom juist uitspraken van Amerikaanse rechters of een Schots Sheriff Court hier richtinggevend zouden zijn.

In beide reacties wordt terecht opgemerkt dat de rekening van *Sturgeon* bij de passagiers terecht komt. In een competitieve markt als die van de luchtvaart zullen overigens ook de aandeelhouders de gevolgen merken. Op basis van de huidige cijfers lijkt de prijs voor deze solidariteit onder de 50 cent per ticket te liggen. Voor de positie van *low cost carriers* hoeft dus niet te worden gevreesd, nog afgezien van het feit dat tickets van € 10 door de verborgen kosten in feite vaak veel duurder zijn.

Het is begrijpelijk dat de luchtvaartmaatschappijen teleurgesteld zijn over *Sturgeon*. Maar zij hebben geen gegronde reden om de uitspraak naast zich neer te leggen of te pleiten voor nadere prejudiciële vragen aan het hof in Luxemburg. Hun enige vliegroute leidt naar Brussel om bij de EU-wetgever een aanpassing van de verordening te bepleiten. Of zij daar met open armen zullen worden ontvangen, staat echter te bezien. •