

# Het Rodríguez arres

Over de annulering van een vlucht en de vergoeding van

Prof. mr. C.C. van Dam \*



Nadat hun vlucht van Parijs naar het Spaanse Vigo was geannuleerd en ze van Air France geen hotelovernachting kregen aangeboden, zat er voor de familie López Sousa niet veel anders op dan de nacht door te brengen op de koude vloer van het Parijse vliegveld Charles de Gaulle. Na deze onaangename ervaring vorderde de familie van Air France € 650,- vergoeding wegens geleden immateriële schade.

Dat de familie geen vrolijke nacht had op het vliegveld, kan worden afgeleid uit het feit dat Charles de Gaulle volgens een peiling op [www.sleepinginairports.net](http://www.sleepinginairports.net) (een site waar mensen hun slaapervaringen op vliegvelden delen) het slechtste vliegveld ter wereld is om te overnachten. De site citeert enkele reizigers:

\* Honorair Hoogleraar Europees Privaatrecht Universiteit Utrecht, Visiting Professor King's College London en auteur van *Passagiersgids. Je rechten bij problemen op het vliegveld en van Air Passenger Rights*. Tevens redacteur van *Verkeersrecht*.

# t van het Europese Hof

door de passagier gemaakte kosten

*'I could not believe the filth from hell,  
the bathrooms were worse than some  
I have seen in Africa!'*

*'I never imagined an airport in Europe could be so crappy.  
It's the dirtiest airport I have ever set foot in.'*

*'The SAS-people told us: 'You are lucky, you can leave.  
We have to work here every day.''*

Deze ervaringen in aanmerking genomen, lijkt een vergoeding van € 650,- voor de familie López Sousa nog aan de bescheiden kant.

In deze bijdrage<sup>1)</sup> bespreek ik het Rodríguez arrest<sup>2)</sup>, waarin het Europese Hof ingaat op het begrip 'annulering van een vlucht' (par. 2) en op de vergoeding van de door passagiers gemaakte kosten als de luchtvaartmaatschappij haar verplichtingen niet is nagekomen (par. 3). Hierna besteed ik aandacht aan de vraag of een passagier recht heeft op schadevergoeding indien de luchtvaartmaatschappij haar verplichtingen schendt door de passagier geen hotelovernachting aan te bieden maar hem op het vliegveld aan zijn lot over te laten (par. 4).

## 1. Inleiding

Op 25 september 2008, om 19.40 uur vertrok een Air France vlucht van het Parijse vliegveld Charles de Gaulle naar het Spaanse Vigo. Enkele minuten na vertrek besloot de piloot terug te keren naar Charles de Gaulle wegens een technisch probleem met het vliegtuig. Het toestel vertrok niet opnieuw en Air France heeft de passagiers omgeboekt op andere vluchten.

Drie passagiers vertrokken de volgende ochtend om 7 uur van Paris Orly naar Porto (Portugal), van waar zij per taxi naar het 150 km verderop gelegen Vigo zijn gereden. Een andere passagier vertrok nog diezelfde dag van Charles de Gaulle naar Vigo via Bilbao. De overige passagiers vlogen de volgende dag naar Vigo, 24 uur later dan de oorspronkelijke vlucht met het technische defect. Slechts één passagier kreeg van Air France onderdak en

bijstand aangeboden. De andere passagiers ontvingen niets.

Voor de Spaanse rechter vorderden deze zeven passagiers op grond van artikel 7 van Verordening nr. 261/2004 € 250,- compensatie per persoon wegens annulering van hun vlucht. Eén van hen vorderde daarnaast vergoeding van de taxikosten (€ 170,-) voor het vervoer van Porto naar Vigo (150 km). Een andere passagier vorderde vergoeding van de op de Parijse luchthaven genuttigde maaltijden en van de kosten van een dag extra hondenoppas. En tenslotte vorderden alle verzoekers vergoeding van de immateriële schade die zij stelden te hebben geleden.

In deze zaak verzocht de Spaanse *Juzgado de lo Mercantil nr. 1 de Pontevedra* het Europese Hof om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

1. 'Dient het begrip "annulering" in de zin van artikel 2, sub 1, van verordening nr. 261/2004

1. Delen van deze analyse publiceerde ik eerder op mijn Engelstalige Air Passenger Rights blog: <http://airpassengerrights.blogspot.com>.
2. HvJ 13 oktober 2011, *Rodriguez e.a./Air France*, Case C-83/10, nng, zie ook verderop in deze editie onder nummer VR 2012/45.

☺ . . . . .  
**Slechts één**  
**passagier kreeg van**  
**Air France onderdak**  
**en bijstand aange-**  
**boden**  
 . . . . . ☺

3. HvJ 22 december 2008, *Wallentin/Alitalia*, C-549/07, Jur. I-11061, ov. 25 en 26. Het Hof besliste dat een technisch probleem niet valt onder het begrip "buitengewone omstandigheden", behoudens indien 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 waarop deze geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen.
4. Zie voor een uitvoerige bespreking en weerlegging van de argumenten van de luchtvaartmaatschappijen de Conclusie van de Advocaat-Generaal, nr. 37 e.v. Daarbij steekt zij haar irritatie over het niveau van de argumenten niet onder stoelen of banken.
5. Conclusie Advocaat-Generaal, nr. 26.
6. Conclusie Advocaat-Generaal, nr. 43.
7. HvJ 10 juli 2008, *Emirates Airlines/Schenkel*, C-173/07, Jur. blz. I-5237, ov. 40.

aldus te worden uitgelegd, dat daarvan slechts sprake is wanneer een geplande vlucht geen doorgang vindt, dan wel ook bij elke omstandigheid waardoor de vlucht waarvoor plaatsen werden geboekt, wel vertrekt maar niet op zijn bestemming aankomt, daaronder begrepen de gedwongen terugkeer om technische redenen naar de luchthaven van vertrek?

2. Dient het begrip "verdere compensatie" in de zin van artikel 12 van die verordening aldus te worden uitgelegd, dat de nationale rechter in geval van annulering compensatie van de schade, met inbegrip van immateriële schade, wegens niet-nakoming van de luchtvervoerovereenkomst mag toekennen overeenkomstig de in de nationale wetgeving en rechtspraak vastgestelde criteria inzake contractbreuk, dan wel dat die compensatie zich moet beperken tot de door de passagiers gemaakte en naar behoren aangetoonde kosten die door de luchtvaartmaatschappij niet voldoende zijn vergoed overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 8 en 9 van Verordening nr. 261/2004, zonder dat die bepalingen uitdrukkelijk zijn ingeroepen, of dat, ten slotte, deze twee begrippen van verdere compensatie met elkaar verenigbaar zijn?

In deze zaak waren derhalve twee belangrijke vragen aan de orde. In de eerste plaats of de afgebroken vlucht kon gelden als een geannuleerde vlucht in de zin van artikel 2 sub 1 en 5 van Verordening 261/2004 (par. 2). En ten tweede wat de betekenis is van het enigszins obscure artikel 12 van de Verordening (par. 3).

Deze vragen gaven het Europese Hof gelegenheid om de rechten van luchtvaartpassagiers en de verplichtingen van luchtvaartmaatschappijen verder te verduidelijken. De antwoorden van het Hof zijn niet verrassend. Zij zijn vrijwel gelijklopend aan de antwoorden van Advocaat-Generaal Sharpston in haar Conclusie van 28 juni 2011.

## 2. Wanneer is een vlucht geannuleerd?

### 2.1. De beslissing van het Hof

Als een vlucht is geannuleerd, heeft de passagier een drietal rechten.

In de eerste plaats heeft hij recht op terugbetaling van het ticket of een omboeking op een andere vlucht, ongeacht de reden voor de annulering (art. 8 Vo). In geval van omboeking naar een ander vliegveld heeft hij bovendien recht op gratis vervoer naar het oorspronkelijke vliegveld van bestemming (art. 8 lid 3 Vo).

In de tweede plaats heeft de passagier recht op verzorging in de vorm van verfrissingen, maaltijden en een hotel, ongeacht de reden voor de annulering (art. 9 Vo).

En ten derde heeft de passagier mogelijk recht op compensatie in de zin van art. 7 Vo, in dit geval € 250,- per persoon, omdat het ging om een vlucht van minder dan 1.500 km. Op deze compensatie

heeft de passagier alleen dan geen recht indien de luchtvaartmaatschappij aantoonbaar '...dat de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden' (art. 5 lid 3 Vo). In het *Wallentin*-arrest heeft het Europese Hof beslist dat technische problemen alleen in uitzonderlijke gevallen een buitengewone omstandigheid opleveren.<sup>3)</sup>

Er was Air France dus wat aan gelegen om te betogen dat de afgebroken vlucht naar Vigo niet was geannuleerd. Voor de Spaanse rechter had zij daarom betoogd dat een vlucht alleen als 'geannuleerd' kan worden beschouwd als die in het geheel niet is vertrokken. Nu het vliegtuig wel was vertrokken, was er geen annulering en was de Verordening (en daarin opgenomen passagiersrechten) op een dergelijk geval in het geheel niet van toepassing.<sup>4)</sup>

Voor het Europese Hof wilde Air France uiteraard hetzelfde betogen maar dat lukte niet, omdat ze haar schriftelijke opmerkingen te laat had ingediend. Maar geen nood, de belangen van de luchtvaartmaatschappij werden naar behoren behartigd door de vertegenwoordigers van de Britse en Franse regering.<sup>5)</sup> Dit is een illustratie van het feit dat regeringsvertegenwoordigers voor het Europese Hof vaak optreden als lobbyisten voor hun nationale industrie, omdat ze die identificeren met het 'nationaal belang'. Dit suggereert dat het verdedigen van consumentenrechten niet in het nationaal belang is. Dit optreden van regeringsvertegenwoordigers voor het Hof onttrekt zich grotendeels aan het zicht van de openbaarheid. Het laat echter weinig twijfel dat het bedrijven in lopende rechtszaken in Luxemburg nauwkeurig volgt en regeringsvertegenwoordigers tijdig op de hoogte brengt van hun visie op concrete zaken.

Net als AG Sharpston was het Europese Hof niet onder de indruk van de redenering van Air France en de Franse en Britse regering. De AG kwalificeerde sommige redeneringen als onlogisch (*a logical non sequitur*) en absurd (*nonsensical*).<sup>6)</sup> Het Hof besliste dat een vlucht niet alleen als 'geannuleerd' kan gelden wanneer die in het geheel niet vertrekt, maar ook als het vliegtuig is vertrokken maar om welke reden dan ook gedwongen is terug te keren naar de luchthaven van vertrek en de passagiers van de betrokken vlucht naar andere vluchten worden omgeboekt.

### 2.2. De redenering van het Hof

Hoe kwam het Hof tot deze conclusie? Artikel 2 sub 1 van de Verordening definieert een annulering als 'het niet uitvoeren van een geplande vlucht waarop ten minste één plaats was geboekt.' Dit roept de vraag op wat het begrip 'vlucht' precies inhoudt en wanneer je kunt spreken van 'het niet uitvoeren van een geplande vlucht'.

Het Hof beantwoordt deze vraag in twee stappen. Het verwijst in de eerste plaats naar zijn uitspraak in *Emirates*,<sup>7)</sup> waarin het oordeelde dat een vlucht in wezen bestaat in een luchtvervoerhandeling – en dus in zekere zin in een "onderdeel" van dit ver-

“  
**Het Europese Hof was niet onder de indruk van de redenering van Air France**



voer – die wordt uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij die het traject ervan vaststelt. In *Sturgeon*<sup>8)</sup> preciseerde het Hof al dat het traject een essentieel onderdeel vormt van de vlucht, die wordt uitgevoerd volgens een vooraf door de vervoerder vastgestelde planning (ov. 27).

In de tweede plaats verwijst de term ‘traject’ volgens het Hof naar de door het vliegtuig af te leggen weg van de luchthaven van vertrek naar de luchthaven van bestemming. Voor de uitvoering van de vlucht is het dus niet voldoende dat het vliegtuig is vertrokken, maar moet het ook de in het traject vastgestelde bestemming hebben bereikt. Dit betekent dat als een vliegtuig vertrekt en vervolgens terugkeert naar de luchthaven van vertrek zonder de bestemming te hebben bereikt, de vlucht geacht wordt niet te zijn uitgevoerd (ov. 28). Een uitdrukkelijke beslissing van de luchtvaartmaatschappij dat de vlucht is geannuleerd, is daarvoor niet vereist (ov. 29). Het is voldoende dat de planning van de oorspronkelijke vlucht wordt opgeheven en de passagiers op een andere reeds geplande vlucht worden geboekt (ov. 30).<sup>9)</sup> Het is evenmin vereist dat alle passagiers worden omgeboekt naar een andere vlucht: beslissend is de individuele situatie van elke passagier, namelijk of voor hem de oorspronkelijke planning van de vlucht is opgegeven (ov. 31). Dit was precies het geval voor de passagiers in het onderhavige geding (ov. 33).

Het Hof merkt tenslotte op dat de reden voor de terugkeer niet bepalend is voor de vraag of er sprake is van annulering. Die reden is alleen van belang voor de vraag of er sprake is van buitengewone omstandigheden in de zin van art. 5 lid 3 Vo. Als daarvan sprake is, is de luchtvaartmaatschappij niet verplicht tot het betalen van compensatie in de zin van art. 7 Vo.

Kortom: de vlucht van Parijs naar Vigo gold als geannuleerd en de passagiers hadden derhalve recht op terugbetaling van de ticketprijs of een andere vlucht (art. 8 Vo), op verzorging (art. 9 Vo) en in beginsel op compensatie (art. 7 Vo). Dat laatste hangt af van de vraag of de annulering het gevolg was van buitengewone omstandigheden. Dit zal de Spaanse rechter moeten vaststellen op basis van de feiten en het reeds genoemde *Wallentin*-arrest (par. 2.1).

### 2.3. Andere scenario's

Er zijn in de luchtvaart uiteraard andere scenario's denkbaar waarover het Hof in *Rodriguez* geen uitspraak heeft gedaan.

Denkbaar is bijvoorbeeld dat het Air France vliegtuig na terugkeer naar Charles de Gaulle alsnog naar zijn bestemming Vigo zou zijn gevlogen. In dat geval was het vliegtuig met vertraging op de plaats van bestemming aangekomen. Dit is het scenario dat ten grondslag ligt aan een prejudiciële vraag van het Landgericht Frankfurt am Main:

‘Heeft de luchtreiziger recht op een compensatiebetaling uit hoofde van artikel 7 van de verordening wanneer de vlucht na vertrek overeenkomstig de dienstregeling wordt onderbro-

ken, en het vliegtuig vooraleer de luchthaven van bestemming is bereikt terugkeert naar de vertrekluchthaven en daarna opnieuw vertrekt met een vertraging die relevant is voor de compensatiebetaling?’<sup>10)</sup>

Het Europese Hof zal deze vraag vermoedelijk later dit jaar behandelen. Na *Rodriguez* ligt het voor de hand dat het Hof zal antwoorden dat in een dergelijk geval de vlucht als ‘uitgevoerd’ geldt, omdat het vliegtuig de bestemming heeft bereikt die door de luchtvaartmaatschappij in het ‘traject’ is vastgesteld. Als die bestemming is bereikt met *Sturgeon*-vertraging<sup>11)</sup>, heeft de passagier in beginsel recht op compensatie, tenzij de vertraging te wijten was aan buitengewone omstandigheden.

Het kan ook gebeuren dat een vliegtuig onderweg naar een andere luchthaven moet uitwijken. Vliegt het toestel vervolgens door naar zijn bestemming, dan zal er sprake zijn van vertraging en is art. 6 Vo van toepassing. Blijft het toestel op de uitwijk-luchthaven staan en worden de passagiers op andere vluchten omgeboekt, dan ligt het voor de hand dat sprake is van een annulering en dat art. 5 Vo van toepassing is.

## 3. Compensatie en onkostenvergoeding

### 3.1. De beslissing van het Hof

Bij de tweede vraag van de Spaanse rechter ging het er om of de nationale rechter de luchtvaartmaatschappij mag veroordelen tot vergoeding van alle soorten schade, inclusief immateriële schade, die voortvloeit uit de niet-uitvoering van de luchtvervoerovereenkomst. En ook of die compensatie de kosten kan behelzen die de passagiers hebben gemaakt omdat de luchtvaartmaatschappij de op haar rustende verplichtingen van bijstand en verzorging niet is nagekomen (ov. 36).

Het Hof merkt allereerst op dat art. 12 Vo bepaalt dat de Verordening van toepassing is onverminderd de rechten van passagiers op verdere compensatie. Het artikel bepaalt ook dat de krachtens de Verordening toegekende compensatie op eventuele verdere compensatie in mindering kan worden gebracht (ov. 37). Dit betekent volgens het Hof dat de Verordening beoogde de reeds bestaande compensatiemiddelen aan te vullen, zodat passagiers volledig worden gecompenseerd als de luchtvaartmaatschappij haar contractuele verplichtingen niet nakomt. Het staat de nationale rechter dus vrij om naast compensatie op grond van de Verordening ook compensatie toe te kennen op grond van het nationale recht of het Verdrag van Montreal (ov. 38 en 39).<sup>12)</sup> Daarbij geldt dat het Hof reeds eerder heeft beslist dat ‘schade’ in de zin van het Verdrag van Montreal zowel materiële als immateriële schade kan betekenen (ov. 41).<sup>13)</sup>

Art. 12 lid 1 Vo bepaalt voorts dat de uit hoofde van de Verordening toegekende compensatie in mindering kan worden gebracht op compensatie die uit

8. HvJ 19 november 2009, *Sturgeon/Condor* (VR 2010/35) en *Böck/Air France*, C-402/07 en C-432/07, Jur. blz. I-10923, ov. 30.
9. *Sturgeon*, ov. 36.
10. Zaak C-151/11 (*Condor/Dörschel*), ingediend 28 maart 2011. Het Landgericht Frankfurt am Main vraagt ook wanneer een vlucht geacht wordt een relevante vertraging bij vertrek te hebben, zodat recht op verzorging bestaat ingevolge art. 9 Vo. Deze vraag luidt als volgt: ‘Wordt de vlucht reeds onderbroken indien het vervoer na het sluiten van de vliegtuigdeuren niet wordt voortgezet? Vanaf wanneer is geen sprake van een uitgestelde start, maar van een onderbreking van de start?’
11. Dat wil zeggen een vertraging van 3 uur voor vluchten tot 3.500 km en vluchten in de EEA boven de 1.500 km en een vertraging van 4 uur voor alle andere vluchten (in en uit de EEA boven de 3.500 km).
12. Aldus reeds HvJ 10 januari 2006, *IATA en ELFAA*, C-344/04, Jur. I-403, ov. 47.
13. HvJ 6 mei 2010, *Walz/Click Air*, C-63/09, Jur. I-4239, ov. 29.

De reden voor de terugkeer is niet bepalend voor de vraag of er sprake is van annulering

14. Ov. 44: 'Wanneer een luchtvervoerder echter de krachtens de artikelen 8 en 9 op hem rustende verplichtingen niet nakomt, kunnen de luchtreizigers aanspraak maken op een recht op compensatie op grond van de in bedoelde artikelen vermelde elementen.'
15. Ov. 43: 'De aanspraken van luchtreizigers op grond van de hen door betrokken verordening verleende rechten, zoals de in de artikelen 8 en 9 van die verordening neergelegde rechten, kunnen niet worden beschouwd als vallend onder het begrip "verdere" compensatie in de zin die hieraan in punt 38 van het onderhavige arrest is gegeven.'
16. Ov. 43 en 44, geciteerd in de vorige voetnoten.

anderen hoofde wordt verkregen (namelijk op basis van het Verdrag van Montreal of nationaal recht). Noodzakelijk is deze verrekening dus niet. Het Hof geeft hier een belangrijke beperking aan de reikwijdte van art. 12 Vo. De aanspraken van passagiers op grond van hen door de Verordening verleende rechten (zoals de terugbetaling van de ticketprijs, omboeking en verzorging) kunnen volgens het Hof namelijk niet worden beschouwd als 'verdere' compensatie (ov. 43). Concreet betekent dit dat wanneer de luchtvaartmaatschappij haar verplichtingen krachtens de artikelen 8 (omboeking) en 9 (verzorging) Vo niet nakomt, de passagiers aanspraak kunnen maken op vergoeding van de kosten die zij daardoor zelf hebben moeten maken en dat deze vergoeding niet in mindering kan worden gebracht op de vaste compensatie die op grond van art. 7 Vo moet worden betaald (ov. 44).

Tenslotte nog een inkoppertje voor het Hof. Air France had betoogd dat passagiers alleen recht hebben op de in de art. 8 en 9 genoemde rechten (omboeking, verzorging) als zij zich hierop op de luchthaven hadden beroepen. En omdat de passagiers volgens Air France noch om maaltijden, noch om een hotelovernachting hadden gevraagd, hoefde de luchtvaartmaatschappij niets te betalen. Met verwijzing naar de Conclusie van de AG overwoog het Hof dat dit nergens in de Verordening wordt geëist. Integendeel, de artikelen 8 en 9 Vo zeggen uitdrukkelijk dat de passagiers een omboeking en verzorging 'krijgen'. In de (originele) Engelse tekst staat: 'shall be offered'. Het betoog van Air France is ook hier niet vrij van hypocrisie, omdat luchtvaartmaatschappijen zich op zijn best slechts mondjesmaat houden aan de verplichting om informatie over passagiersrechten beschikbaar te hebben bij de check-in en de vertrekgate (art. 14 Vo), vermoedelijk onder het motto 'Wat niet weet, dat niet deert'.

### 3.2. De consequentie van het arrest van het Hof

#### Vergoeding kosten van verzorging (maaltijden en hotel)

Air France weigerde de passagiers de kosten te vergoeden die ze voor de maaltijden hadden uitgegeven. Luchtvaartmaatschappijen zijn vaak niet erg creatief als het er om gaat passagiers van dienst te zijn, maar ze kunnen uitzonderlijk creatief zijn als het gaat om het ontduiken van hun verplichtingen. Air France betoogde dat de vergoeding van deze kosten geen vergoeding was op grond van de Verordening maar een 'verdere compensatie' op grond van art. 12. Om die reden kon zij die kosten verrekenen met een eventuele compensatie op grond van art. 7 Vo.

In haar conclusie had AG Sharpston deze redenering al absurd (*nonsensical*) genoemd. Het Hof bevestigde dat Air France het inderdaad bij het verkeerde eind had. Het besliste dat als een luchtvaartmaatschappij geen assistentie verleent, zij de passagier de redelijke kosten moet vergoeden van verfrissingen, maaltijden en hotel.<sup>14</sup> Dit is een vergoeding op grond van art. 9 Vo die bovenop de

eventuele vaste compensatie in de zin van art. 7 Vo komt (hier: € 250,-).<sup>15</sup>

#### Vergoeding taxikosten naar oorspronkelijke bestemming

Air France weigerde ook de passagiers de taxikosten te vergoeden die zij hadden moeten maken om van Porto naar Vigo te rijden. In geval van een annulering heeft een passagier altijd recht op terugbetaling van de ticketprijs of een nieuw reisplan (art. 8 Vo). Air France had drie passagiers omgeboekt naar een luchthaven in de buurt van de oorspronkelijke bestemming, dus niet naar Vigo maar naar het 150 km verderop gelegen Porto. Dit is op grond van art. 8 lid 3 Vo toegestaan als een stad of regio wordt bediend door meerdere luchthavens. Je kunt je afvragen of Vigo en Porto in dezelfde regio liggen, maar de passagiers hadden geen reden tot klagen, omdat dit voor hen de snelste manier was om thuis te komen en ze op grond van dezelfde bepaling recht hebben op gratis vervoer naar de oorspronkelijke bestemming (hier: Vigo). Air France betoogde dat ook de vergoeding van de taxikosten een vergoeding was op grond van art. 12 Vo en dus kon worden verrekend met een eventuele vaste compensatie op grond van art. 7 Vo. Dankzij het Hof gaat ook deze vlieger van Air France niet op. De vergoeding van de taxikosten is gebaseerd op art. 8 Vo en komt dus bovenop de eventuele vaste compensatie ex art. 7 Vo.<sup>16</sup>

**Vergoeding van door passagier betaalde omboeking** *Rodríguez* heeft daarmee nog een ander gevolg. Als een vlucht is geannuleerd, zal de passagier meestal zo snel mogelijk alsnog naar zijn bestemming willen vliegen. Op grond van art. 8 lid 2 sub b heeft hij recht op een omboeking bij de eerste gelegenheid. Maar luchtvaartmaatschappijen zijn nog wel eens traag met het omboeken van passagiers. Soms weigeren ze dat domweg. Of ze betalen de passagier alleen de kosten van het ticket van de geannuleerde vlucht terug. Dat bedrag is meestal echter (veel) lager dan de kosten van de omboeking.

Uit *Rodríguez* volgt nu dat als een passagier in zo'n geval zelf voor de omboeking zorgt door een nieuw ticket te kopen, de luchtvaartmaatschappij de kosten hiervan aan de passagier moet vergoeden. Het Hof besliste immers (ov. 43) dat wanneer een luchtvaartmaatschappij de krachtens de artikelen 8 en 9 op hem rustende verplichtingen niet nakomt, de luchtreizigers aanspraak kunnen maken op een recht op compensatie op grond van de in bedoelde artikelen vermelde elementen. Dit is een vergoeding op grond van art. 8 Vo, geen 'verdere compensatie' in de zin van art. 12 Vo, die dus niet kan worden verrekend met een eventueel recht op compensatie op grond van art. 7 Vo.

Volgens het Europese Hof staat nergens in de Verordening dat de passagier zijn rechten verspeelt als hij deze niet inroept jegens de luchtvaartmaatschappij. Niets in de Verordening sluit namelijk uit dat in geval van niet-nakoming door de luchtvaartmaatschappij van de in de art. 8 en 9 Vo vastgestelde verplichtingen compensatie wordt toegekend, ook wanneer de passagier zich niet op die

De artikelen 8 en 9 Vo zeggen uitdrukkelijk dat de passagiers een omboeking en verzorging 'krijgen'

bepalingen heeft beroepen (ov. 45). Net zo goed als de passagier zelf voor maaltijden kan zorgen en de kosten daarvan kan declareren, kan hij bij niet-nakoming door de luchtvaartmaatschappij ook zelf voor een omboeking zorgen en de kosten daarvan declareren.

#### Vulkaan crisis

Tijdens de vulkaan crises in 2010 werd een groot aantal vluchten geannuleerd. Veel passagiers van kortefstands vluchten kochten toen een treinticket om op hun plaats van bestemming te komen. Wie de kosten van dit ticket bij de luchtvaartmaatschappijen declareerde, kreeg nul op het rekest en alleen de (veel lagere) kosten van het niet gebruikte ticket teruggestort.

Het eerste argument dat een luchtvaartmaatschappij hierbij vaak aanvoert, is dat de passagier alleen recht heeft op een andere vlucht en niet op een treinreis naar de plaats van bestemming. De oorspronkelijke Nederlandse tekst van de Verordening ('recht op een andere vlucht') geeft inderdaad aanleiding om dit te denken. Maar hier is sprake van een vertaalfout die al in 2006 is gecorrigeerd. 'Recht op een andere vlucht' moet worden gelezen als 'recht op een alternatief reisplan'.<sup>17)</sup> Deze ruimere betekenis komt ook tot uitdrukking in de Engelse tekst ('re-routing'), de Duitse tekst ('anderweitiger Beförderung') en de Franse tekst ('réacheminement').

Het tweede argument komt er op neer dat de passagier moet wachten op een aanbod tot omboeking door de luchtvaartmaatschappij en dat hij, door zelf om te boeken, de luchtvervoerovereenkomst beëindigt en daarom geen rechten meer aan de Verordening kan ontleen. Dit argument is in *Rodríguez* naar de prullenbak verwezen. Tijdens de IJslandse vulkaan crises in april en mei 2010 kregen passagiers in de eerste dagen in het geheel geen omboeking aangeboden, dus ook niet op een treinreis naar de plaats van bestemming, ondanks het feit dat passagiers recht hebben op een alternatief reisplan naar de eindbestemming *bij de eerste gelegenheid* (art. 8 lid 1 sub b Vo). Dit gold in het bijzonder voor passagiers van kortefstands vluchten. Omdat de luchtvaartmaatschappij deze passagiers niet omboekte op een trein naar hun plaats van bestemming, kwam zij jegens deze passagiers haar verplichtingen op grond van art. 8 Vo niet na. *Rodríguez* bevestigt dat de passagier in zo'n geval zelf kan zorgen voor een omboeking (hier: op een treinreis naar de bestemming). Het is niet nodig dat de passagier zich eerst jegens de luchtvaartmaatschappij op zijn recht tot omboeking beroept. De luchtvaartmaatschappij is verplicht om de kosten van de omboeking te vergoeden.

## 4. Vergoeding van immateriële schade voor vliegveldovernachting

Als een passagier aan boord is geweigerd, zijn vlucht is vertraagd of geannuleerd en hij pas de volgende dag kan vliegen, heeft hij steeds recht op een hotelovernachting (art. 9 lid 1 sub b en c Vo). Zorgt de luchtvaartmaatschappij daar niet voor, dan kan de passagier zelf een onderkomen zoeken en moet de luchtvaartmaatschappij hem de kosten vergoeden (zie hiervoor, par. 3.2). Maar in veel gevallen is dat niet eenvoudig en wordt de passagier (al dan niet reizend met kleine kinderen) op de luchthaven aan zijn lot overgelaten. Dat is precies wat in *Rodríguez* gebeurde. Een overnachting op de vloer van de luchthaven is gratis en de passagier kan dan niets bij de luchtvaartmaatschappij declareren. Het gevolg is dat de luchtvaartmaatschappij haar verplichting op grond van art. 9 Vo kan schenden zonder daarvan de gevolgen te ondervinden. Een win-win situatie voor de luchtvaartmaatschappij.

Dit werkt in de eerste plaats marktversturend ten opzichte van luchtvaartmaatschappijen die zich wel aan hun verplichtingen houden. Een correctie via de publiekrechtelijke weg, zoals een boete, is uiteraard mogelijk maar dat lost het probleem niet op dat passagiers hun rechten ex art. 9 op geen enkele wijze gehonoreerd zien. Het is mede om deze reden dat de passagiers in *Rodríguez* van Air France voor hun immateriële schade een vergoeding van € 650,- vorderden.

De Verordening zelf voorziet niet in een dergelijke vordering en het Hof laat zich in *Rodríguez* niet expliciet uit over haar gegrondheid. Wel merkt het op dat de nationale rechter de luchtvaartmaatschappij kan veroordelen tot het vergoeden aan de passagier van de materiële en immateriële de schade die voortvloeit uit de niet-uitvoering van de luchtvervoerovereenkomst. De grondslag hiervoor is dan het Verdrag van Montreal of het nationale recht (ov. 46).

Het Hof had reeds eerder beslist dat het Verdrag van Montreal ook voorziet in vergoeding van immateriële schade.<sup>18)</sup> Maar deze schade komt alleen dan voor vergoeding in aanmerking als zij het gevolg is van een vertraging en de luchtvaartmaatschappij niet alle maatregelen heeft genomen die redelijkerwijs konden worden geveerd om schade te voorkomen of als het onmogelijk was om dergelijke maatregelen te nemen (art. 19 Verdrag van Montreal).<sup>19)</sup> Afgezien hiervan is omstrede welke gevallen van annulering onder het begrip 'vertraging' in de zin van art. 19 Verdrag van Montreal vallen en welke niet. Anders dan in Anglo-Amerikaanse en Scandinavische jurisdicties wordt er in andere Europese jurisdicties eerder van uitgegaan dat een annulering geen 'vertraging' is en dus niet is onderworpen aan het Verdrag van Montreal, maar aan het nationale recht.<sup>20)</sup>

Het bovenstaande betekent dat er een gereede kans

17. Pb L 365/89, 21.12.2006.
18. HvJ 6 mei 2010, *Walz/Click Air*, C-63/09, Jur. I-4239, ov. 29.
19. Deze norm leidt ingevolge het *Wallentin*-arrest, ov. 32, tot een zwaardere bewijslast voor de luchtvaartmaatschappij dan het 'buitengewone omstandigheden'-verweer van art. 5 lid 3 Vo.
20. Zie bijvoorbeeld Paul Stephen Dempsey and Svante O. Johansson, 'Montreal v. Brussels: The Conflict of Laws on the Issue of Delay in International Air Carriage', *Air and Space Law* 35 (2010) 3, p. 210 e.v.

“ ..... ”  
**‘Recht op een andere vlucht’ moet worden gelezen als ‘recht op een alternatief reisplan’**  
 ..... ”

21. Zie onder meer HR 5 december 2008, LUN BF1042, NJ 2010/579 m.nt. Jac. Hijma.
22. Hvl 16 december 1976, *Rewe/Landwirtschaftskammer für das Saarland*, Zaak 33/76, Jur. 1989, ov. 5; Hvl 16 december 1976, *Comet/Productschap voor Siergewassen*, Zaak 45/76, Jur. 2043, ov. 13.
23. Hvl 10 april 1984, *Von Colson/Nordrhein-Westfalen*, Zaak 14/83, Jur. 1891, in het bijzonder ov. 24.
24. Aldus ook Conclusie Advocaat-Generaal Sharpston, ov. 64.
25. Mededeling Europese Commissie betreffende de toepassing van Verordening (EG) nr. 261/2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor compensatie en bijstand aan luchtreizigers in geval van instapweigering en bij annulering of langdurige vertraging van vluchten, Brussel 11.04.2011, COM(2011) 174, def. Mededeling Europese Commissie, Een Europese visie voor passagiers, Brussel 19.12.2011, COM(2011) 898, def.
26. Richtlijn 90/314/EEG van de Raad van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreispakketten, Pb L 158, 23 juni 1990 blz. 59-64; zie ook Hvl 12 maart 2002, *Leitner/TUI*, Zaak C-168/00, Jur. I-2631

is dat de passagier voor zijn recht op schadevergoeding (voor het doorbrengen van de nacht in de terminal) is aangewezen op het nationale recht. Vergoeding van immateriële schade is echter in de meeste rechtsstelsels aan beperkingen gebonden. Naar Nederlands recht is een dergelijke vordering slechts in de daartoe door de wet erkende gevallen mogelijk. Immateriële schade wegens het doorbrengen van de nacht op een koude luchthavenvloer zou voor vergoeding in aanmerking komen als deze kan worden geconstrueerd als een aantasting in de persoon (art. 6:106 lid 1 sub b). Naar de huidige stand van de rechtspraak lijkt een dergelijke claim niet snel te worden gehonoreerd.<sup>21)</sup>

Omdat hiermee het recht van de passagier ingevolge art. 9 Vo een lege huls wordt, is de nationale rechter, ook die in Nederland, op grond van Europees recht verplicht een effectief rechtsmiddel (*effective remedy*) te ontwikkelen en aldus te verzekeren dat het communautaire recht van luchtvaartpassagiers wordt beschermd. Deze verplichting is vaste rechtspraak sinds de beslissingen van het Europese Hof in *Rewe* en *Comet*.<sup>22)</sup> Zij komen er op neer dat bij het ontbreken van een Europees-rechtelijke sanctie (zoals het geval is in Verordening 261/2004) het aan de lidstaat is om regels te geven voor de bescherming van de rechten die justitiabelen aan de rechtstreekse werking van het gemeenschapsrecht ontnemen. In *Von Colson* oordeelde het Hof dat een schadevergoedings sanctie qua omvang doeltreffend en afschrikwekkend moet zijn en in verhouding moet staan tot de geleden schade en dus meer moet zijn dan een zuiver symbolische vergoeding.<sup>23)</sup>

De door de nationale rechter te ontwikkelen schadevergoedingsclaim is formeel een vordering op grond van nationaal recht. Toch kan een dergelijke vordering niet met een beroep op art. 12 Vo worden verrekend met de vaste compensatie van art. 7 Vo. De claim is immers zo nauw gelieerd aan art. 9 Vo dat verrekening hier onbillijk zou zijn.<sup>24)</sup> Hier moet hetzelfde gelden als het Hof heeft beslist inzake de taxikosten op grond van art. 8 Vo en de maaltijdkosten op grond van art. 9 Vo (zie hiervoor, par. 3.2): de vergoeding komt bovenop een eventuele compensatie op grond van art. 7 Vo.

De hierboven vermelde Europese rechtspraak met betrekking tot het vereiste van een doeltreffend rechtsmiddel laat het nationale recht enige speelruimte. Hierdoor blijven verschillen tussen de lidstaten in de mate van bescherming van passagiers zeer wel denkbaar. Vanuit een Europees perspectief is dat weinig bevredigend. Een betere optie zou daarom zijn dit onderwerp mee te nemen in de door de Europese Commissie voor te stellen herziening van de Verordening.<sup>25)</sup> Hierin zou de Commissie kunnen voorstellen de passagier het recht te geven op een vaste vergoeding van bijvoorbeeld € 200,- voor iedere nacht dat de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft om het recht van passagiers op een hotelovernachting te respecteren. Daarbij kan dan worden gezocht naar consistentie met de Richtlijn pakketreizen waarvan art. 5 vereist dat de reiziger een recht op vergoeding moet

worden verleend voor de immateriële schade die voortvloeit uit gederfd reisgenot.<sup>26)</sup> In Nederland is deze Richtlijn-bepaling geïmplementeerd in art. 7:511 BW, dat bepaalt dat deze schade ten hoogste eenmaal de reissom bedraagt.

## 5. Conclusie

Het *Rodriguez* arrest van het Europese Hof is weinig verrassend. Wat het vooral doet is afrekenen met niet ter zake doende, vergezochte, onlogische en absurde redeneringen die luchtvaartmaatschappijen gebruiken om onder hun verplichtingen op grond van de Verordening uit te komen. De kwalificaties 'onlogisch' en 'absurd' zijn van AG Sharpston in haar Conclusie voor het arrest. Dat een Advocaat-Generaal dergelijke kwalificaties gebruikt, geeft aan op welk bedenkelijk niveau de luchtvaartmaatschappijen en hun juridische adviseurs de procedures tegen consumenten wensen te voeren.

De beslissing van het Hof kan als volgt worden samengevat. Een vlucht die terugkeert naar het vliegveld van vertrek en niet alsnog naar haar bestemming vliegt, geldt als geannuleerd. Passagiers hebben in zulke gevallen recht op omboeking en verzorging (maaltijden en hotels) en meestal ook op compensatie. Als de luchtvaartmaatschappij haar verplichtingen niet nakomt, kunnen de passagiers de door hen gemaakte onkosten van de luchtvaartmaatschappij terugvorderen. Deze onkostenvergoeding mag niet worden verrekend met de vaste compensatie waarop de passagier bij annulering recht heeft, tenzij er sprake is van buitengewone omstandigheden. Als de luchtvaartmaatschappij geen hotelovernachting aanbiedt en de passagier gedwongen is om de nacht in de luchthaventerminal door te brengen, kan de passagier hiervoor vergoeding van zijn immateriële schade vorderen, omdat het nationale recht een doeltreffend rechtsmiddel dient te verschaffen ter bescherming van het recht dat de passagier op grond van de Verordening toekomt. Het verdient echter aanbeveling om in de Verordening zelf een effectieve sanctie in de vorm van een forfaitaire vergoeding voor de passagier op te nemen.



### Het Rodriguez arrest van het Europese Hof is weinig verrassend



## Bijlage

*Overzicht van bepalingen van de Verordening die in het artikel worden genoemd:*

### Artikel 2, sub 1: Begrip annulering

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder: (...)

l) 'annulering': het niet uitvoeren van een geplande vlucht waarop ten minste één plaats was geboekt.

### Artikel 5: Passagiersrechten bij annulering

1. In geval van annulering van een vlucht:

- a) wordt de betrokken passagiers door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert bijstand geboden als bedoeld in artikel 8;
- b) wordt de betrokken passagiers door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert bijstand geboden als bedoeld in artikel 9, lid 1, onder a), en artikel 9, lid 2, en - in het geval van een andere vlucht die naar redelijke verwachting ten vroegste daags na de geplande vertrektijd van de geannuleerde vlucht zal vertrekken - als bedoeld in artikel 9, lid 1, onder b), en artikel 9, lid 1, onder c);
- c) hebben de betrokken passagiers recht op de in artikel 7 bedoelde compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert (...)

2. (...)

3. Een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, is niet verplicht compensatie te betalen als bedoeld in artikel 7 indien zij kan aantonen dat de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden.

### Artikel 7: Recht op compensatie

1. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen krijgen de passagiers compensatie ten belope van:

- a) 250 EUR voor alle vluchten tot en met 1 500 km;

### Artikel 8: Recht op terugbetaling of een alternatief reisplan

1. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen krijgen de passagiers de keuze tussen:

- a) - volledige terugbetaling van het ticket binnen zeven dagen, overeenkomstig het bepaalde in

artikel 7, lid 3, tegen de prijs waarvoor het gekocht was, voor het gedeelte of de gedeelten van de reis die niet zijn gemaakt en voor het gedeelte en de gedeelten die reeds zijn gemaakt indien verder reizen in het licht van het oorspronkelijke reisplan van de passagier geen zin meer heeft, alsmede in voorkomend geval, - een retourvlucht naar het eerste vertrekpunt bij de eerste gelegenheid;

b) een alternatief reisplan onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden naar hun eindbestemming bij de eerste gelegenheid; of

c) een alternatief reisplan onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden naar hun eindbestemming, op een latere datum naar keuze van de passagier, indien er plaats beschikbaar is.

2. (...)

3. Wanneer, in het geval waarin een stad of regio wordt bediend door meerdere luchthavens, de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een passagier een vlucht aanbiedt naar een andere luchthaven dan die waarvoor was geboekt, draagt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de kosten van de reis van die andere luchthaven naar de luchthaven waarvoor was geboekt of naar een andere met de passagier overeengekomen nabijgelegen bestemming.

### Artikel 9: Recht op verzorging

Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers gratis

a) maaltijden en verfrissingen, in redelijke verhouding tot de wachttijd;

b) 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;

c) vervoer tussen de luchthaven en de plaats van de accommodatie (hotel of andere accommodatie).

2. Bovendien kunnen de passagiers twee gratis telefoongesprekken of telex-, fax- of e-mailberichten verzenden.

3. (...)

### Artikel 12: Verdere compensatie

1. De Verordening is van toepassing onverminderd de rechten van een passagier op verdere compensatie. De uit hoofde van deze verordening toegekende compensatie kan op eventuele verdere compensatie in mindering worden gebracht.

2. (...)