

# Kantonrechter Breda gaat naar bekende weg vragen

Analyse van een tussenvonnis van 20 oktober 2010 (LJN: BO1083)

Prof. mr. C.C. van Dam

25 oktober 2010

## **Samenvatting: Kantonrechter Breda gaat naar bekende weg vragen**

In november 2009 besliste het Europese Hof van Justitie in *Sturgeon* dat luchtvaartpassagiers niet alleen bij annulering maar ook bij langdurige vertraging van hun vlucht recht hebben op compensatie. De luchtvaartmaatschappijen hebben zich met hand en tand tegen deze uitspraak verzet maar tevergeefs, omdat *Sturgeon* door de nationale rechters steeds is gevolgd, ook in Nederland.

Op 20 oktober jl. heeft de Kantonrechter in Breda echter aangegeven dat zij van plan is om prejudiciële vragen te stellen aan het Europese Hof van Justitie. Zij wil van het Hof weten of de *Sturgeon*-compensatie voor luchtvaartpassagiers bij langdurige vertraging in strijd is met de slotzin van artikel 29 van het Verdrag van Montreal. Dit is een argument dat de luchtvaartmaatschappijen in veel procedures naar voren hebben gebracht maar de rechter heeft het even zo vaak naar de prullenbak verwezen. Dat de Kantonrechter in Breda daar nu anders over denkt, komt omdat zij *Sturgeon* verkeerd leest.

Waar gaat het om? Het Verdrag van Montreal zegt dat luchtvaartmaatschappijen aan schadevergoeding nooit meer vergoeding hoeven te betalen dan de schade die de passagier heeft geleden (vaak wel minder maar dat is een ander verhaal). De Kantonrechter overweegt nu dat het tijdverlies dat passagiers door de vertraging lijden niet altijd tot daadwerkelijke schade leidt. Volgens haar betekent dit dat de *Sturgeon*-compensatie ook betaald moet worden als de passagier geen schade heeft geleden. En dat zou, aldus de Kantonrechter, in strijd zijn met het Verdrag van Montreal.

Zoals gezegd berust deze redenering van de Kantonrechter op een verkeerde lezing van *Sturgeon*. Want het Europese Hof zegt hierin heel duidelijk dat passagiers bij vertraging steeds schade lijden door het feit dat zij tijd verliezen. Als een vliegtuig 4 uur vertraging heeft, lijden alle passagiers een tijdverlies van 4 uur. Dit tijdverlies *is* de schade. En de *Sturgeon*-compensatie is de vergoeding voor dit tijdverlies. Zij dient dus om daadwerkelijke schade van de passagier te vergoeden en niets meer dan dat. Daarom is *Sturgeon* niet in strijd met het Verdrag van Montreal.

Het stellen van vragen aan het Hof van Justitie, zoals de Kantonrechter Breda van plan is, is dan ook zinloos. Het is vragen naar de bekende weg.

## Inleiding

1. In haar vonnis d.d. 20 oktober 2010, LJN: BO1083, heeft de Kantonrechter in Breda het voornemen kenbaar gemaakt om prejudiciële vragen te stellen aan het Hof van Justitie van de Europese Unie in Luxemburg. De vragen hebben betrekking op de verenigbaarheid van de *Sturgeon*-beslissing van het Hof van Justitie<sup>1</sup> met artikel 29 van het Verdrag van Montreal.
2. De Kantonrechter heeft de volgende vragen geformuleerd:<sup>2</sup>
  1. Is de toepassing van artikel 7 van Verordening 261/2004 in geval van vertraging verenigbaar met de slotzin van artikel 29 van het Verdrag van Montreal, gegeven het feit dat, volgens de eerste volzin van artikel 29 van het Verdrag van Montreal, de voorwaarden van het Verdrag van Montreal niet enkel gelden voor een vordering tot schadevergoeding uit hoofde van het Verdrag, maar ook voor vorderingen tot schadevergoeding op grond van overeenkomst, onrechtmatige daad of anderszins?
  2. Indien de toepassing van artikel 7 van Verordening 261/2004 in geval van vertraging niet verenigbaar is met artikel 29 van het Verdrag van Montreal, worden er dan enige beperkingen gesteld ten aanzien van het moment van inwerkingtreding van de beslissing van het Hof van Justitie in dit geval?<sup>3</sup>
3. De Kantonrechter Breda formuleert deze vragen elf maanden na het wijzen van *Sturgeon*. In deze elf maanden hebben nationale rechters in binnen- en buitenland *Sturgeon* zonder problemen gevolgd. Zou geen enkele rechter het probleem van de verhouding tussen de Verordening en het Verdrag van Montreal hebben gezien en de Kantonrechter in Breda nu wel?

## Verdrag van Montreal

4. Artikel 29 van het Verdrag van Montreal luidt als volgt:  
'In the carriage of passengers, baggage and cargo, any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights. In any such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable.'
5. Het Verdrag van Montreal is voor de Europese Gemeenschap in werking getreden op 28 juni 2004.

## EU Verordening 261/2004

6. Op 17 februari 2005 trad in werking Verordening (EG) Nr. 261/2004 van het

---

<sup>1</sup> Hof van Justitie 19 november 2009, Zaak 402/07, *Sturgeon/Condor* en Zaak C-432/07 *Böck/Air France*.

<sup>2</sup> Partijen in de procedure zijn in de gelegenheid gesteld om zich hierover uit te laten.

<sup>3</sup> Dit is geen gelukkige formulering. Beslissingen van het Hof van Justitie treden niet in werking. Wel kunnen zij in een enkel geval pas vanaf een bepaald tijdstip effect hebben.

Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten.

7. De artikelen 4, 5 en 7 van deze Verordening geven passagiers een recht op compensatie in gevallen van vervoersweigering en van annulering van hun vlucht. Volgens de tekst van de Verordening hebben passagiers van een vertraagde vlucht geen recht op compensatie.
8. In *Sturgeon* oordeelde het Hof van Justitie dat de Verordening aldus passagiers van een vertraagde vlucht zonder rechtvaardiging minder gunstig behandelt dan passagiers van een geannuleerde vlucht. Dit is in strijd met het communautaire beginsel van gelijke behandeling. Het Hof besliste daarom dat passagiers van vluchten die minimaal drie uur zijn vertraagd ook recht op compensatie hebben.

### **Kernvragen**

9. Voor een analyse van het vonnis van de Kantonrechter Breda behoeven de volgende vragen beantwoording:
  - a. Wat betekent de eerste zin van artikel 29 Verdrag van Montreal?
  - b. Wat betekent de tweede zin van artikel 29 Verdrag van Montreal?
  - c. Wat is de aard van de *Sturgeon*-compensatie voor vertraagde passagiers?

### **Wat betekent de eerste zin van Artikel 29 Verdrag van Montreal?**

10. De eerste zin van Artikel 29 luidt als volgt:

‘In the carriage of passengers, baggage and cargo, any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights.’
11. In *IATA*<sup>4</sup> oordeelde het Hof van Justitie dat Verordening 261/2004 verenigbaar is met het Verdrag van Montreal. Het verwees hierbij expliciet naar art. 29.
12. Het Hof (ov. 43) maakte een onderscheid tussen:
  - schade die voor alle passagiers vrijwel identiek is en die kan worden gecompenseerd door onmiddellijk gestandaardiseerde bijstand of verzorging, bijvoorbeeld door middel van de verstrekking van verfrissingen, maaltijden, accommodatie en de gelegenheid tot het voeren van telefoongesprekken, en
  - individuele schade waarvan de vergoeding van geval tot geval moet worden beoordeeld naar gelang van de omvang van de veroorzaakte schade; deze schade kan derhalve slechts achteraf en op individuele basis worden vergoed.
13. Het Hof overwoog vervolgens dat uit de artikelen 19, 22 en 29 van het Verdrag van Montreal duidelijk blijkt dat dit Verdrag alleen ziet op de tweede categorie, namelijk die van individuele schade (ov. 44). Het Hof voegde daar aan toe, dat ‘... [n]och uit de artikel 19, 22 en 29, noch uit enige andere bepaling van het

---

<sup>4</sup> HvJ EG 10 januari 2006, Zaak C-344/04, Jur. I-403 (IATA en ELFAA).

Verdrag van Montreal blijkt dat de verdragsauteurs de vervoerders wilden vrijwaren van elke andere vorm van interventie, met name door de overheid die wil voorzien in onmiddellijke en gestandaardiseerde compensatie van het ongemak dat wordt veroorzaakt door vertraging in het vervoer van passagiers door de lucht' (ov. 45).

14. Het is in dit verband van belang dat de luchtvaartmaatschappijen de verplichting om bij vertraging aan passagiers bijstand en verzorging te verlenen (art. 6 Verordening) als een vorm van schadevergoeding zagen die in strijd zou zijn met het Verdrag van Montreal, in het bijzonder art. 29. Het Hof van Justitie benadrukte echter dat dit een vorm van gestandaardiseerde compensatie is en daarom niet strijdig met het Verdrag van Montreal.
15. In *Wallentin*<sup>5</sup> bevestigde het Hof van Justitie dat ook de verplichtingen die voortvloeien uit art. 5 van de Verordening 'gestandaardiseerde, automatisch uit te voeren compensatiemaatregelen' zijn. Dat geldt dus ook voor het recht op compensatie op grond van art. 7 Verordening.
16. De conclusie is, en het vonnis van de Kantonrechter is daarmee in overeenstemming, dat de Verordening en het Verdrag van Montreal in zoverre niet met elkaar in strijd zijn, dat de Verordening ziet op identieke schade en het Verdrag van Montreal op individuele schade.

#### **Wat betekent de tweede zin van artikel 29 Verdrag van Montreal?**

17. De tweede zin van Artikel 29 luidt als volgt:  
'In any such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable.'
18. 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.<sup>6</sup> Hiervan is bij de compensatieverplichtingen op grond van de Verordening, inclusief de *Sturgeon*-compensatie, geen sprake.
19. In de eerste plaats gaat het bij *punitive damages*, *exemplary damages* en *non-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.
20. In de tweede plaats zijn de compensatieverplichtingen niet bedoeld om luchtvaartmaatschappijen te straffen of ten voorbeeld te stellen. Dat blijkt bijvoorbeeld uit het feit dat de luchtvaartmaatschappij bij opzettelijke annulering of vertraging aan de passagier hetzelfde bedrag moet betalen als wanneer de annulering of vertraging slechts door nalatigheid is veroorzaakt.
21. De vraag van de Kantonrechter Breda is nu of de vergoeding wegens vertraging op grond van het *Sturgeon*-arrest strekt tot vergoeding van schade (*compensatory*). Want als de *Sturgeon*-compensatie meer vergoedt dan de

---

<sup>5</sup> Hof van Justitie 22 december 2008, Zaak C-549/07, *Wallentin-Hermann/Alitalia*, Jur. I-11061, ov. 32.

<sup>6</sup> Zie onder veel meer Mark Lunney en Ken Oliphant, *Tort Law. Text and Materials*, 3<sup>rd</sup> edition, Oxford, 2008, p. 854 e.v.

daadwerkelijk geleden schade, is zij *non-compensatory* en daarmee in strijd met het Verdrag van Montreal.

### **Wat is de aard van de *Sturgeon*-compensatie?**

22. De kernoverwegingen van de Kantonrechter luiden aldus:

‘Bij de onmiddellijke verzorging ex artikel 9 is sprake van identieke, geleden schade door iedere passagier die vertraging heeft, te vergoeden in termen van maaltijden, hotelaccommodatie en dergelijke. Anders ligt dit ten aanzien van de forfaitaire compensatieregeling van artikel 7. *Tijdverlies gaat immers niet steeds samen met (bovenop de schadevergoeding van artikel 9) daadwerkelijk geleden schade, laat staan met voor iedere passagier identieke schade.* Weliswaar spreekt het HvJ in het *Sturgeon*-arrest (onder 52) over ‘schade (...) die voor de betrokken passagiers bestaat in het geleden tijdverlies, dat gelet op het onomkeerbare karakter ervan slechts door een compensatie kan worden goedge maakt’, maar hiermee is de door KLM opgeworpen vraag nog niet beantwoord. In het *Sturgeon*-arrest is het Verdrag van Montreal immers niet aan de orde geweest. Deze in algemene zin geformuleerde overwegingen zien dan ook niet op de hier opgeworpen vraag naar de verhouding tussen artikel 7 van Verordening 261/2004 en artikel 29 van het Verdrag van Montreal in geval van vertraging en of de forfaitaire vergoeding van artikel 7 al dan niet te beschouwen is als een ‘non-compensatory damage’. *Daarbij hoeft, zoals gezegd, een aan vertraging inherent tijdverlies niet zonder meer tot daadwerkelijk geleden schade te leiden.*’ (curs. CvD)

23. Uit deze passage, met name uit de twee gecursiveerde zinnen, blijkt dat de Kantonrechter *Sturgeon* verkeerd leest.

24. In *Sturgeon* heeft het Hof van Justitie *tijdverlies als zodanig* als schade gekwalificeerd. De Kantonrechter heeft het daarentegen over de daadwerkelijke schade *die het gevolg is* van het tijdverlies. Dat is echter geen *Sturgeon*-schade maar individuele schade (gevolgschade zo men wil) waarvoor compensatie kan worden gevorderd op grond van het Verdrag van Montreal. In *Sturgeon* gaat het uitsluitend om de primaire schade: het tijdverlies zelf. Ter toelichting diene het volgende.

25. In *Sturgeon* overwoog het Hof van Justitie letterlijk: ‘Met deze maatregelen beoogt verordening nr. 261/2004 onder meer de schade te herstellen die voor de betrokken passagiers bestaat in het geleden tijdverlies, dat gelet op het onomkeerbare karakter ervan slechts door een compensatie kan worden goedge maakt. Deze schade wordt zowel geleden door passagiers van geannuleerde vluchten als door passagiers van vertraagde vluchten, indien de tijd om hen naar hun bestemming te vervoeren langer duurt dan oorspronkelijk door de luchtvaartmaatschappij is vastgesteld.’ (ov. 52-53)

26. Het Hof spreekt dus niet over de schade ‘als gevolg van het tijdverlies’ maar over de schade die bestaat ‘in het geleden tijdverlies’.<sup>7</sup>

27. Volgens het Hof lijden de passagiers schade door het feit dat zij tijd verliezen als

---

<sup>7</sup> Engels: ‘damage consisting in a loss of time’; Frans: ‘au préjudice qui consiste en une perte de temps’; Duits: ‘Schaden der in einem Zeitverlust der betroffenen Fluggäste besteht’.

gevolg van de vertraging. Deze schade is voor alle passagiers identiek. Als een vliegtuig 4 uur vertraging heeft, lijden alle passagiers een tijdverlies van 4 uur. Dit tijdverlies *is* de schade. Het woord zegt het al.

28. De *Sturgeon*-compensatie vormt de gestandaardiseerde vergoeding voor dit tijdverlies. Deze strekt dus tot vergoeding van schade (het tijdverlies) en is daarmee *compensatory* (en niet *non-compensatory*). Het Hof van Justitie formuleert dit aldus dat het *tijdverlies* slechts kan worden *goedgemaakt* door een *compensatie*. In ov. 54 gebruikt het Hof dezelfde terminologie:

‘Bijgevolg dient te worden vastgesteld dat de passagiers waarvan de vlucht is geannuleerd en die waarvan de vlucht vertraagd is, vergelijkbare *schade* lijden, namelijk *tijdverlies*, en zich aldus voor de toepassing van het in artikel 7 van verordening nr. 261/2004 bedoelde recht op *compensatie* in een vergelijkbare situatie bevinden.’ (curs. CvD)

29. Het is evident dat het Hof van Justitie deze formuleringen met opzet gebruikt, juist met het oog op een duidelijke afgrenzing van de *Sturgeon*-compensatie met het Verdrag van Montreal.
30. De conclusie is dat er geen enkele twijfel over kan bestaan dat de *Sturgeon*-compensatie *compensatory* is en niet *non-compensatory* en daarom niet in strijd is met de slotzin van artikel 29 van het Verdrag van Montreal. Dit betekent dat het stellen van vragen hierover aan het Hof van Justitie zinloos is. Het is vragen naar de bekende weg.
31. Met andere woorden: omdat art. 7 van de Verordening reeds door het Hof is uitgelegd en de juiste toepassing van het Gemeenschapsrecht zo evident is dat redelijkerwijze geen ruimte voor twijfel kan bestaan, kan het stellen van prejudiciële vragen op grond van het Cilfit-arrest achterwege blijven.<sup>8</sup>
32. In *Wünsche* besliste het Hof van Justitie dat voor het stellen van nieuwe prejudiciële vragen de nationale rechter nieuwe overwegingen dient aan te voeren die het Hof tot een ander oordeel zouden kunnen voeren.<sup>9</sup> Dat doet de kantonrechter niet. Wat zij daarom in feite doet, is de geldigheid van *IATA* en *Sturgeon* aan de orde te stellen. Dat kan een nationale rechter beter niet doen.

### **Buitenlandse en binnenlandse rechtspraak**

33. De rechtspraak in binnen- en buitenland is er steeds impliciet of expliciet vanuit gegaan dat de *Sturgeon*-compensatie niet in strijd is met het Verdrag van Montreal. Ter illustratie dienen voorbeelden uit Duitsland, Oostenrijk en Nederland.

#### *Duitsland*

34. Het Duitse Bundesgerichtshof heeft zich expliciet uitgelaten over de verhouding tussen de Verordening en artikel 29 Verdrag van Montreal in verband met *Sturgeon*. De *Sturgeon*-uitspraak van het Hof van Justitie was een antwoord op

<sup>8</sup> HvJ EG 6 oktober 1982, Zaak 283/81, Jur. 1982, 3415 (CILFIT /Ministero della Sanita).

<sup>9</sup> HvJ EG 5 maart 1986, Zaak 69/85, Jur. 947 (*Wünsche*), punt 15.

vragen die werden gesteld door het Bundesgerichtshof en het Handelsgericht Wien. Nadat de vragen door het Hof van Justitie in *Sturgeon* waren beantwoord, volgde het BGH zonder voorbehoud het *Sturgeon*-arrest. Ook in de procedure voor het BGH was de verenigbaarheid met het Verdrag van Montreal aan de orde geweest. Het BGH doet dit punt als volgt af:<sup>10</sup>

'Soweit sich das Urteil nicht ausdrücklich mit der Frage befasst, ob das vom Gerichtshof gefundene Auslegungsergebnis mit dem Montrealer Übereinkommen vereinbar ist, hat der Senat diese Frage bereits in seinem Urteil vom 10. Dezember 2009 (Xa ZR 61/09) bejaht; daran hält er fest. Der Gerichtshof hat dies offenbar ebenso gesehen; dass er Art. 29 MÜ übersehen hätte, kann nicht angenommen werden.'

Vertaling:

*'Voor zover het oordeel niet uitdrukkelijk ingaat op de vraag of het resultaat van de uitleg door het Hof van Justitie verenigbaar is met het Verdrag van Montreal, heeft de Senaat deze vraag al in zijn oordeel van 10 december 2009 (Xa ZR 61/09) bevestigend beantwoord; daaraan houdt het vast. Het Hof van Justitie heeft dit klaarblijkelijk ook zo gezien; dat het Artikel 29 Verdrag van Montreal over het hoofd zou hebben gezien, kan niet worden aangenomen.'*

35. In zijn arrest van 10 december 2009 waarnaar het BGH in zijn uitspraak van 18 februari 2010 verwijst, overweegt het BGH als volgt:<sup>11</sup>

'Bereits in der grundlegenden Entscheidung zur Vereinbarkeit von Art. 6 der Verordnung mit dem Montrealer Übereinkommen hat der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften ausgeführt, dass die Art. 19 ff. MÜ den Anspruch auf Schadensersatz als individuelle Wiedergutmachung für eine Verspätung regelten, die Unterstützungs- und Betreuungsleistungen für Fluggäste i.S. des Art. 6 der Verordnung hingegen eine standardisierte Wiedergutmachung für eine Verspätung darstellten; diese gehörten nicht zu den Maßnahmen, deren Voraussetzungen das Montrealer Übereinkommen festlege, die Regelung nach Art. 6 der Verordnung trete schlicht neben die des Montrealer Übereinkommens (EuGH, Urt. v. 10.1.2006 - C-344/04 (...) The Queen auf Antrag von IATA und ELFAA/Department for Transport).

Auch für das Verhältnis von Art. 5 der Verordnung zu Art. 19 MÜ hat der Gerichtshof nicht nur auf den Unterschied zwischen einer Annullierung des Flugs i.S. des Art. 5 der Verordnung und einer Verspätung i.S. des Art.19 MÜ hingewiesen, sondern zudem ausgeführt, dass die Art.19ff. MÜ die individualisierte Wiedergutmachung unabhängig von der standardisierten Wiedergutmachung nach Art.5 der Verordnung regelten (EuGH, Urt. v. 22.12.2008 - C-549/07, RRa 2009, 35, 39 Tz. 31 f. - Wallentin- Hermann/Alitalia).

Vertaling:

*'Al in de fundamentele beslissing met betrekking tot de verenigbaarheid van art. 6 van de Verordening met het Verdrag van Montreal heeft het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen uiteengezet, dat de art. 19 e.v. Verdrag van Montreal de aanspraak op schadevergoeding regelden als individuele vergoeding voor een vertraging, terwijl daarentegen de verplichtingen tot hulp en bijstand in de zin van art. 6 van de Verordening een gestandaardiseerde vergoeding voor een vertraging inhielden; deze behoorden niet tot de maatregelen waarvoor het Verdrag van Montreal de voorwaarden vastlegt; de regeling van art. 6 van de Verordening staat naast die van het Verdrag van Montreal (HvJ EG 10.1.2006 –*

<sup>10</sup> BGH 18 februari 2010, Xa ZR 95/06, par. 20.

<sup>11</sup> BGH 10 december 2009, Xa ZR 61/09, par. 13.



C344/04 (...) *The Queen* op verzoek van IATA en ELFAA/Department for Transport).

Ook voor de verhouding van art. 5 van de Verordening tot art. 19 Verdrag van Montreal heeft het Hof niet alleen gewezen op het onderscheid tussen de annulering van een vlucht in de zin van art. 5 van de Verordening en een vertraging in de zin van art. 19 Verdrag van Montreal maar bovendien overwogen dat de art. 19 e.v. Verdrag van Montreal de geïndividualiseerde vergoeding regelden onafhankelijk van de gestandaardiseerde vergoeding op grond van art. 5 van de Verordening (HvJ EG 22 december 2008 - C-549/07 (...) ov. 31 e.v. Wallentin-Hermann/Alitalia).

#### Oostenrijk

36. De *Sturgeon*-beslissing van het Hof van Justitie was niet alleen een antwoord op prejudiciële vragen van het Duitse Bundesgerichtshof maar op prejudiciële vragen van het Oostenrijkse Handelsgericht Wien. Dat gerecht volgde *Sturgeon* zonder nadere prejudiciële vragen te stellen.<sup>12</sup>

#### Nederland

37. Ook de Nederlandse rechters hebben steeds zonder voorbehoud *Sturgeon* gevolgd. Omdat de luchtvaartmaatschappijen sinds *Sturgeon* steeds dezelfde verweren voeren, ligt het in de rede om aan te nemen dat in deze procedures (in elk geval sinds voorjaar 2010) de verenigbaarheid met het Verdrag van Montreal in iedere zaak aan de orde is gesteld. Dat betekent dat de Nederlandse rechters er dus steeds vanuit gaan dat de *Sturgeon*-compensatie niet strijdig is met het Verdrag van Montreal.

38. Gewezen kan worden op de navolgende uitspraken:

*Hof Amsterdam 16 februari 2010, LJN: BM5267*

Het Hof past *Sturgeon* zonder reserve toe. Voor zover kenbaar uit de uitspraak voerden de luchtvaartmaatschappijen hier nog geen Montreal-verweer.

*Rb. Haarlem 24 februari 2010, LJN: BL6559*

De Kantonrechter past *Sturgeon* zonder reserve toe. Voor zover kenbaar uit de uitspraak voerden de luchtvaartmaatschappijen hier nog geen Montreal-verweer.

*Rb. Den Haag 14 juli 2010, rolnr. 773096\ RL EXPL 08-17394*

Luchtvaartmaatschappijen voeren het verweer dat *Sturgeon* in strijd is met het Verdrag van Montreal. De Kantonrechter overweegt (ov. 5): 'Het *Sturgeon*-arrest is naar het oordeel van de kantonrechter voorts voldoende duidelijk en laat geen ruimte voor twijfel omtrent de geldigheid van de Verordening.'

*Rb. Haarlem van 15 juli 2010, LJN BN2126, ov. 7 en 8:*

'Van strijd met het Verdrag van Montreal is evenmin gebleken. In het IATA arrest is uitgemaakt dat de standaard compensatie uit de verordening moet worden onderscheiden van de in het Verdrag van Montreal bedoelde individuele schadevergoeding en dat beide vormen van schadevergoeding naast elkaar kunnen bestaan. Het *Sturgeon* arrest maakt dit niet anders.

---

<sup>12</sup> Handelsgericht Wien 15 april 2010 (60 R 114/06d).

8. Kortom, het Hof van Justitie is bevoegd de verordening uit te leggen, zij heeft dit in het *Sturgeon* arrest gedaan en daarbij met inachtneming van het geldende recht - waaronder met name het gelijkheidsbeginsel - aangesloten bij eerdere uitspraken die, evenals de verordening, uitgaan van de bescherming van de passagier. Van strijd met fundamentele rechtsbeginselen of internationale verdragen is niet gebleken. De kantonrechter ziet dan ook geen aanleiding nieuwe c.q. aanvullende prejudiciële vragen te stellen.'

*Rb. Den Haag 12 augustus 2010, rolnr. 860388 \ RL EXPL 09-14244:*

Luchtvaartmaatschappijen voeren het verweer dat *Sturgeon* in strijd is met het Verdrag van Montreal. De Kantonrechter overweegt (ov. 5.4): 'Het *Sturgeon*-arrest is naar het oordeel van de kantonrechter voorts voldoende duidelijk en laat geen ruimte voor twijfel omtrent de geldigheid van de Verordening.'

*Rb. Haarlem 9 september 2010, rolnr. 455303 / CV EXPL 10-2101, ov. 4:*

'Van strijd met het Verdrag van Montreal is evenmin gebleken. In het *IATA* arrest is uitgemaakt dat de standaard compensatie uit de verordening moet worden onderscheiden van de in het Verdrag van Montreal bedoelde individuele schadevergoeding en dat beide vormen van schadevergoeding naast elkaar kunnen bestaan. Het *Sturgeon* arrest maakt dit niet anders.'

*Rb. Den Haag 22 september 2010, rolnr. 781446 \ RL EXPL 08-20009:*

De luchtvaartmaatschappij betoogt dat het *Sturgeon*-arrest onder andere in strijd is met het Verdrag van Montreal. De Kantonrechter overweegt (ov. 6): 'Het *Sturgeon*-arrest geeft de kantonrechter dan ook geen aanleiding tot het stellen van nadere prejudiciële vragen aan het HvJ. De kantonrechter zal de onderhavige zaak derhalve thans afdoen en zich daarbij baseren op hetgeen is beslist in het *Sturgeon*-arrest.'

*Rb. Den Haag 22 september 2010, rolnr. 791800 \ RL EXPL 08-23541:*

De luchtvaartmaatschappij betoogt dat het *Sturgeon*-arrest onder andere in strijd is met het Verdrag van Montreal. De Kantonrechter overweegt (ov. 6): 'Het *Sturgeon*-arrest geeft de kantonrechter dan ook geen aanleiding tot het stellen van nadere prejudiciële vragen aan het HvJ. De kantonrechter zal de onderhavige zaak derhalve thans afdoen en zich daarbij baseren op hetgeen is beslist in het *Sturgeon*-arrest.'

*Rb. Den Haag 5 oktober 2010, rolnr. 782329 \ RL EXPL 08-20288, ov. 5:*

'ArkeFly heeft naar aanleiding van dit arrest betoogd dat opnieuw prejudiciële vragen aan het HvJ gesteld dienen te worden onder meer omdat het *Sturgeon*-arrest in strijd is met (...) het Verdrag van Montreal (...). Het *Sturgeon*-arrest is naar het oordeel van de kantonrechter voorts voldoende duidelijk en laat geen ruimte voor twijfel omtrent de geldigheid van de Verordening.'

*Rb. Den Haag 19 oktober 2010, rolnr. 774750 \ RL EXPL 08-18051:*

Luchtvaartmaatschappij verzoekt om aanhouding met het oog op de (voorgenomen) indiening door de High Court of London van prejudiciële vragen bij het Hof van Justitie (waaronder een vraag naar de verenigbaarheid van art. 7 Verordening en art. 29 Verdrag van Montreal). In een rolbeslissing overweegt de kantonrechter echter: 'De kantonrechter acht een nadere interpretatieve beslissing van het Hof van Justitie niet noodzakelijk voor de afdoening van de onderhavige zaak. Het verzoek tot aanhouding wordt reeds daarom niet gehonoreerd.'