

# Compensatie voor passagiers van vertraagde vluchten

Analyse van standpunten van luchtvaartmaatschappijen inzake  
het *Sturgeon*-arrest van het Europese Hof van Justitie

Advies aan EUclaim,  
Hendrik J. Noorderhaven, CEO

Professor Cees van Dam  
*independent legal consultant*

[info@ceesvandam.info](mailto:info@ceesvandam.info)

[www.ceesvandam.info](http://www.ceesvandam.info)

25 januari 2010

## Samenvatting

In het *Sturgeon*-arrest van 19 november 2009 heeft het Europese Hof van Justitie beslist, dat luchtvaartpassagiers recht hebben op compensatie als zij hun eindbestemming drie uur of meer na de oorspronkelijk geplande aankomsttijd bereiken, tenzij de luchtvaartmaatschappij kan aantonen dat de vertraging werd veroorzaakt door buitengewone omstandigheden. Een technisch probleem aan een vliegtuig is doorgaans niet zo'n omstandigheid. De hoogte van de compensatie moet worden gebaseerd op artikel 7 van de Europese Verordening inzake Passagiersrechten.

Inmiddels is gebleken dat luchtvaartmaatschappijen weigeren om het *Sturgeon*-arrest te volgen en passagiers met vertraging dienovereenkomstig te compenseren. De diverse argumenten die de luchtvaartmaatschappijen hiervoor aanvoeren, zijn echter duidelijk ongegrond. Anders dan zij betogen, is het *Sturgeon*-arrest volledig in lijn met inhoud en strekking van het *IATA*-arrest en respecteert het volledig het Verdrag van Montreal. De vraag kan worden gesteld of de argumenten van de luchtvaartmaatschappijen zijn bedoeld als basis voor een inhoudelijk juridisch debat of als een middel om het betalen van compensatie aan vertraagde passagiers te vertragen.

Als het op basis van de Europese Verordening tot een rechtszaak komt over de compensatie voor een passagier met vertraging, lijkt het weinig twijfel dat de rechter de argumenten van de luchtvaartmaatschappijen zal verwerpen en de zaak zal beslissen in lijn met het *Sturgeon*-arrest.

Voor de nationale toezichthouders (in Nederland de Inspectie Verkeer en Waterstaat) dient het *Sturgeon*-arrest richtsnoer te zijn voor de publiekrechtelijke handhaving van de Europese Verordening.

*Het Sturgeon-arrest is volledig in lijn met het IATA-arrest (paragraaf 2)*

Anders dan de luchtvaartmaatschappijen betogen, is het *Sturgeon*-arrest volledig in lijn met het onderscheid dat het Hof van Justitie in het *IATA*-arrest maakte tussen individuele en identieke schade. Volgens dit arrest wordt de vergoeding van *individuele* schade beheerst door het Verdrag van Montreal. Dit is de werkelijke schade die een individu lijdt en waarvan de vergoeding van geval tot geval moet

worden beoordeeld naar gelang de omvang van de veroorzaakte schade. Deze schade kan slechts achteraf op individuele basis worden vergoed. *Identieke* schade wordt daarentegen beheerst door de Europese Verordening. Dit is schade die voor alle passagiers vrijwel identiek is en die kan worden vergoed door gestandaardiseerde vormen van compensatie. *Sturgeon* gaat alleen over deze laatste categorie, namelijk de identieke schade die passagiers lijden als zij drie uur of meer vertraging oplopen. Zij hebben op grond van *Sturgeon* recht op een gestandaardiseerde compensatie. Het arrest is dus in overeenstemming met het in *IATA* gemaakte onderscheid en het respecteert het Verdrag van Montreal.

*Sturgeon is niet gebaseerd op de preambule van de Verordening maar op het beginsel van gelijke behandeling (paragraaf 3)*

Ten onrechte stellen de luchtvaartmaatschappijen dat het Hof zijn beslissing in *Sturgeon* hoofdzakelijk baseerde op een redenering aan de hand van overweging 15 van de preambule bij de Verordening. De basis voor de beslissing van het Hof is namelijk diens constatering dat de schade van passagiers in geval van annulering en van langdurige vertraging vergelijkbaar is maar dat deze passagiers door de Europese Verordening verschillend worden behandeld, terwijl daarvoor geen objectieve rechtvaardiging bestaat. Volgens het Hof is de Verordening daarom in strijd met het communautaire beginsel van gelijke behandeling.

*Het Verdrag van Montreal wordt in Sturgeon volledig gerespecteerd (paragraaf 4)*

Het betoog van de luchtvaartmaatschappijen dat het Hof in het *Sturgeon*-arrest heeft beslist over onderwerpen die worden beheerst door het Verdrag van Montreal is uit de lucht gegrepen. Meer in het bijzonder is het onjuist dat *Sturgeon* leidt tot de introductie van *exemplary or punitive damages*. Dit zijn vormen van schadevergoeding die niets van doen hebben met de compensatie die luchtvaartmaatschappijen door middel van gestandaardiseerde bedragen moeten betalen aan passagiers met vertraging.

*Sturgeon is bindend voor alle nationale rechters (paragraaf 5)*

De beantwoording van een prejudiciële vraag door het Hof van Justitie is niet alleen bindend voor de rechters die de vraag hebben gesteld maar voor alle nationale rechters in de lidstaten van de Europese Unie. Het arrest van het Hof heeft precedentwerking en dit betekent dat alle nationale rechters de door het Hof in *Sturgeon* gegeven uitleg dienen te volgen.

## 1 Inleiding

Op 19 januari 2010 verzocht de heer Hendrik J. Noorderhaven, CEO van EUclaim, mij om juridisch advies uit te brengen over de volgende zaak.

Op 19 november 2009 besliste het Hof van Justitie in het *Sturgeon*-arrest (verder ook *Sturgeon*)<sup>1</sup> dat de Europese Verordening inzake Passagiersrechten (verder ook 'Verordening')<sup>2</sup> luchtvaartpassagiers ongelijk behandelt. Passagiers van een geannuleerde vlucht en passagiers van een vertraagde vlucht lijden namelijk dezelfde schade (tijdverlies) en bevinden zich dus in een vergelijkbare situatie voor de toepassing van het in Artikel 7 van de Europese Verordening bedoelde recht op compensatie. Dat de Verordening deze categorieën passagiers verschillend behandelt terwijl daarvoor geen objectieve rechtvaardiging bestaat, vormt daarom een inbreuk op het communautaire beginsel van gelijke behandeling. Op grond hiervan besliste het Hof dat luchtvaartpassagiers die meer dan drie uur vertraging oplopen, recht hebben op compensatie. Een luchtvaartmaatschappij kan alleen weigeren om compensatie te betalen als zij kan aantonen dat er sprake was van buitengewone omstandigheden. Een technisch defect van het vliegtuig vormt echter doorgaans niet een zodanige omstandigheid.

Na dit arrest heeft EUclaim luchtvaartmaatschappijen verzocht om conform het *Sturgeon*-arrest over te gaan tot het honoreren van claims van vertraagde passagiers. De luchtvaartmaatschappijen, met name KLM, TUI en Transavia, wezen dit verzoek echter af en voerden hiervoor diverse argumenten aan. Deze argumenten kunnen als volgt worden samengevat:

- Volgens de luchtvaartmaatschappijen is *Sturgeon* in strijd met het in het *IATA*-arrest<sup>3</sup> gemaakte onderscheid tussen identieke en individuele schade (zie paragraaf 2);

---

1 Gevoegde Zaken C-402/07, *Sturgeon/Condor* en C-432/07 *Böck/Air France* [2009], nog niet gepubliceerd.

2 Verordening (EG) 261/2004 van het 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 en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91, Pb L 46/1 van 17.2.2004.

3 Zaak C-344/04, *IATA en ELFAA/Department for Transport* [2006] Jur. I-403.

- Volgens de luchtvaartmaatschappijen is *Sturgeon* hoofdzakelijk gebaseerd op de preambule van de Verordening en om die reden in strijd met het *IATA*-arrest (zie paragraaf 3);
- Volgens de luchtvaartmaatschappijen is *Sturgeon* in strijd met het Verdrag van Montreal,<sup>4</sup> omdat de te betalen bedragen het karakter zouden hebben van ‘punitive’ of ‘exemplary damages’ (zie paragraaf 4);
- Volgens een enkele luchtvaartmaatschappij is *Sturgeon* alleen verbindend voor de nationale rechters die de prejudiciële vragen hebben gesteld en niet voor andere nationale rechters (zie paragraaf 5).

Geen van de luchtvaartmaatschappijen uitten overigens bezwaren tegen de conclusie in *Sturgeon* dat de Verordening voor wat betreft de passagiersrechten bij vertraging in strijd is met het beginsel van gelijke behandeling.

In dit advies zullen de argumenten van de luchtvaartmaatschappijen worden geanalyseerd en zal worden geconcludeerd of zij houdbaar zijn in het licht van het Europese en internationale recht.

## **2 *Sturgeon* volledig in lijn met *IATA***

### **2.1 Standpunt luchtvaartmaatschappijen**

Volgens de luchtvaartmaatschappijen is *Sturgeon* in strijd met het eerder door het Hof gewezen *IATA*-arrest. In laatstgenoemd arrest maakte het Hof onderscheid tussen:

- a. *vrijwel identieke schade, die gelijk is voor alle passagiers en waarop de Verordening van toepassing is:*

deze schade is vrijwel voor alle passagiers identiek en kan worden gecompenseerd door onmiddellijk gestandaardiseerde bijstand of verzorging van alle belanghebbenden, bijvoorbeeld door middel van verstrekking van verfrissingen, maaltijden, accommodatie en de gelegenheid tot het voeren van

---

<sup>4</sup> Zie voor de Verdragstekst [www.jus.uio.no/lm/air.carriage.unification.convention.montreal.1999](http://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.unification.convention.montreal.1999).

telefoongesprekken: dat wil zeggen in overeenstemming met artikel 6 van de Verordening,<sup>5</sup> en

b. *individuele schade, waarvoor passagiers financiële vergoeding kunnen vorderen ingevolge het Verdrag van Montreal:*

deze individuele schade moet van geval tot geval worden beoordeeld naar gelang van de omvang van de veroorzaakte schade. Het staat passagiers vrij om vergoeding daarvan met inachtneming van het Verdrag van Montreal te vorderen.

Volgens de luchtvaartmaatschappijen zou dit in *IATA* gemaakte onderscheid in *Sturgeon* worden genegeerd.

## 2.2 Analyse standpunt luchtvaartmaatschappijen

Het betoog van de luchtvaartmaatschappijen mist iedere grond, omdat *Sturgeon* het in *IATA* gemaakte onderscheid juist volledig respecteert. In *Sturgeon* ging het namelijk niet over *individuele* schade van passagiers (categorie b, hierboven, het exclusieve terrein van het Verdrag van Montreal) maar om voor de passagiers *identieke* schade waarvoor de Verordening onmiddellijke en gestandaardiseerde compensatie biedt (categorie a, hierboven).<sup>6</sup> In *Sturgeon* besliste het Hof dat passagiers die drie uur of langer vertraging oplopen, recht hebben op onmiddellijke en gestandaardiseerde compensatie op grond van artikel 7 van de Verordening. Hiermee is het arrest volledig in lijn met het Verdrag van Montreal en de overwegingen daarover in het *IATA*-arrest.

Indien de luchtvaartmaatschappijen bedoelen te betogen dat het Hof in *IATA* het recht op compensatie bij vertraging tot bepaalde vormen heeft beperkt, is ook dat standpunt onjuist want in *IATA* overweegt het Hof letterlijk:

‘... dat elke vertraging in het vervoer van passagiers door de lucht, in het bijzonder langdurige vertraging, over het algemeen twee soorten schade kan veroorzaken. Enerzijds zal een te grote vertraging schade veroorzaken die voor alle passagiers vrijwel identiek is en die kan worden gecompenseerd door onmiddellijk gestandaardiseerde bijstand of verzorging aan alle

---

<sup>5</sup> De laatste elf woorden zijn een eigen toevoeging van de luchtvaartmaatschappijen; zij staan niet achter de aangehaalde passage.

<sup>6</sup> *Sturgeon*, punt 50-54.

belanghebbenden, *bijvoorbeeld door middel van de verstrekking van verfrissingen, maaltijden, accommodatie en de gelegenheid tot het voeren van telefoongesprekken*.<sup>7</sup> (cursief toegevoegd, CvD)

De gecursiveerde bewoordingen beginnen met 'bijvoorbeeld' en vormen dus geen limitatieve opsomming. In overeenstemming met *IATA* is het dus denkbaar dat gestandaardiseerde compensatie op andere wijze plaatsvindt dan door de genoemde voorbeelden en dus ook door middel van financiële compensatie zoals in *Sturgeon* is beslist. Hier kan voorts worden gewezen op de passage in *IATA* waarin het Hof ten principale overweegt dat uit geen enkele bepaling van het 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, zonder dat deze passagiers de moeite hoeven nemen, een schadevergoedingsvordering in te stellen bij de rechter. Het Verdrag van Montreal kon derhalve voor de communautaire wetgever geen beletsel vormen om, in het kader van de aan de Gemeenschap op het gebied van vervoer en consumentenbescherming toegekende bevoegdheden, de voorwaarden vast te leggen waaronder de schade in verband met eerdergenoemd ongemak, moest worden gecompenseerd.'<sup>8</sup>

### **3 *Sturgeon* niet gebaseerd op preambule maar gelijkheidsbeginsel**

#### **3.1 Standpunt luchtvaartmaatschappijen**

Volgens de luchtvaartmaatschappijen is de argumentatie van de Vierde Kamer in het *Sturgeon*-arrest voor wat betreft de vraag of compensatie verschuldigd is ter zake van vertraging, hoofdzakelijk gebaseerd op een redenering aan de hand van overweging 15 uit de preambule bij de Verordening:

'Aangezien het begrip „langdurige vertraging” in het kader van de buitengewone omstandigheden ter sprake wordt gebracht, moet ervan worden

---

<sup>7</sup> *IATA*, punt 43

<sup>8</sup> *IATA*, punt 45-46.

uitgegaan dat de wetgever ook een recht op compensatie heeft verbonden aan de langdurige vertraging.<sup>9</sup>

Echter, in het *IATA*-arrest heeft de Grote Kamer geoordeeld:

- dat een zekere ambiguïteit bestaat tussen overweging 14 en 15 enerzijds en artikel 5 en 6 van de Verordening anderzijds voor wat betreft de toepasselijkheid van de buitengewone omstandigheid-uitzondering. Volgens de Grote Kamer is deze ambiguïteit 'echter niet zo ernstig dat de regeling die is neergelegd in deze twee artikelen, die zelf zeker niet voor meer dan één uitleg vatbaar zijn, daardoor inconsistent wordt';<sup>10</sup>
- en dat de rechter niet aan de hand van de preambule kan afwijken van de inhoud van artikel 5 en 6: 'Dienaangaande zij evenwel in de eerste plaats opgemerkt dat de considerans van een gemeenschapshandeling de inhoud ervan weliswaar kan preciseren (...), maar dat deze niet kan worden aangevoerd om van de bepalingen zelf van die handeling af te wijken (...).'<sup>11</sup>

In het *Sturgeon*-arrest wordt niet verwezen naar deze overwegingen van de Grote Kamer, ondanks dat volgens de luchtvaartmaatschappijen evident zou zijn dat deze van direct belang zijn voor de rechtsvraag die de Vierde Kamer zichzelf heeft gesteld.

### 3.2 Analyse standpunt luchtvaartmaatschappijen

Allereerst moet worden benadrukt dat de in het standpunt van de luchtvaartmaatschappijen besloten liggende suggestie dat de Vierde Kamer van het Hof van Justitie ondergeschikt zou zijn aan de Grote Kamer onjuist is. Alle uitspraken van het Hof van Justitie hebben dezelfde bindende kracht. Het is niet mogelijk om van een beslissing van de Vierde Kamer in beroep te gaan bij de Grote Kamer. Als er al een inconsistentie zou zijn tussen uitspraken van het Hof, is de enige optie date en nationale rechter nieuwe prejudiciële vragen stelt. In deze zaak is er echter geen sprake van een inconsistentie tussen de oordelen van de Vierde Kamer in *Sturgeon* en de Grote Kamer in *IATA*.

---

9 *Sturgeon*, punt 43.

10 *IATA*, punt 75.

11 *IATA*, punt 76.



Voor zover ook het bovenstaande standpunt van de luchtvaartmaatschappijen al duidelijk is, geeft het blijk van selectief citeren uit *Sturgeon* en *IATA*.

Het Hof heeft in *Sturgeon* het recht op compensatie bij vertraging niet 'hoofdzakelijk gebaseerd op een redenering aan de hand van overweging 15 uit de preambule bij de Verordening'. De in het citaat van de luchtvaartmaatschappijen genoemde verwijzing naar overweging 15 is slechts een onderdeel van de overwegingen van het Hof ter vaststelling van het doel van de Verordening.<sup>12</sup> Volgens vaste rechtspraak moet het Hof namelijk bij de uitleg van een Verordening niet alleen rekening houden met de bewoordingen ervan, maar ook met de context en de doelstellingen die door de Verordening worden nagestreefd<sup>13</sup> en met inachtneming van de overwegingen die tot de vaststelling ervan hebben geleid.<sup>14</sup> Het is in dit kader dat het Hof onder meer naar overweging 15 uit de preambule verwijst.

Vervolgens behandelt het Hof de vraag of de Verordening in overeenstemming is met het communautaire beginsel van gelijke behandeling. Het Hof beantwoordt deze vraag ontkennend en beslist op die grond dat passagiers van vertraagde vluchten recht hebben op een gestandaardiseerde schadevergoeding. Het Hof verwijst hierbij expliciet naar onder meer het *IATA*-arrest.<sup>15</sup> Zijn conclusie luidt als volgt:

'Aangezien de schade die luchtreizigers in geval van annulering of langdurige vertraging lijden, vergelijkbaar is, kunnen passagiers van vertraagde vluchten en passagiers van geannuleerde vluchten niet verschillend worden behandeld zonder dat inbreuk wordt gemaakt op het beginsel van gelijke behandeling. Dit geldt temeer gelet op het doel van verordening nr. 261/2004, de bescherming van alle luchtreizigers te verbeteren. In deze omstandigheden dient te worden vastgesteld dat de passagiers van vertraagde vluchten aanspraak kunnen maken op de in artikel 7 van verordening nr. 261/2004 bedoelde compensatie wanneer zij door dergelijke vluchten drie of meer uren tijd verliezen, dat wil

---

<sup>12</sup> *Sturgeon*, punt 41-42.

<sup>13</sup> Zie met name Zaak C-156/98, *Duitsland/Commissie* [2000] Jur. I-6857, punt 50, en Zaak C-306/05, *SGAE* [2006] Jur. I-11519, punt 34.

<sup>14</sup> Zaak C-298/00P, *Italië/Commissie* [2004] Jur. I-4087, punt 97 en de daar aangehaalde rechtspraak.

<sup>15</sup> *Sturgeon*, punt 48 met verwijzing naar Zaak C-210/03, *Swedish Match* [2004] Jur. I-11893, punt 70, en *IATA*, punt 95.

zeggen wanneer zij hun eindbestemming drie of meer uren na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd bereiken.<sup>16</sup>

Ook in dit opzicht is *Sturgeon* dus volledig in lijn met *IATA*.<sup>17</sup>

## 4 *Sturgeon*-arrest respecteert Verdrag van Montreal

### 4.1 Standpunt luchtvaartmaatschappijen

Volgens de luchtvaartmaatschappijen heeft het Hof van Justitie in *IATA* duidelijk gemaakt dat het Verdrag van Montreal, en niet de Verordening, vergoeding kan bieden voor individuele schade veroorzaakt door vertragingen. Zij citeren dan Artikel 29 van het Verdrag:

‘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.’

Vervolgens merken de luchtvaartmaatschappijen op:

“Het is evident dat toepassing van artikel 7 op vertragingen in strijd is met artikel 29 van het Verdrag van Montreal. De compensatieregeling van artikel 7 is niet gericht op vergoeding van daadwerkelijk geleden schade, nu deze gestandaardiseerde bedragen hanteert. Uit artikel 12 van de Verordening volgt dat de totale schadevergoeding hoger, maar niet lager kan zijn dan de gestandaardiseerde bedragen in artikel 7. Bovendien kan uit de totstandkomingsgeschiedenis van de Verordening worden afgeleid dat artikel 7 bedoeld was om bepaalde commerciële beslissingen van

---

<sup>16</sup> *Sturgeon*, punt 60-61.

<sup>17</sup> De citaten van de luchtvaartmaatschappijen uit de Conclusie van Advocaat-Generaal Geelhoed in het *IATA*-arrest zijn niet relevant. In de eerste plaats hield de Advocaat-Generaal zich in die zaak niet bezig met de vraag die in *Sturgeon* aan de orde was. En in de tweede plaats betreft de Conclusie van de Advocaat-Generaal een niet bindend advies aan het Hof.

luchtvaartmaatschappijen die nadelig voor passagiers worden geacht, te ontmoedigen. Daaruit volgt dat de minimum-bedragen genoemd in artikel 7 het karakter hebben van een 'punitive' of 'exemplary' en dat dat ook de bedoeling is. Ook derhalve is artikel 7 voor zover het vertragingen betreft nietig ingevolge artikel 29 van het Verdrag van Montreal.

#### 4.2 Analyse standpunt luchtvaartmaatschappijen

De luchtvaartmaatschappijen stellen terecht voorop, dat de compensatieregeling van artikel 7 niet is gericht op vergoeding van daadwerkelijk geleden schade, nu deze bepaling gestandaardiseerde bedragen hanteert. Dit is reeds bevestigd in het *IATA*-arrest waarin het Hof een onderscheid maakte tussen de vergoeding van individuele schade en van identieke schade (zie paragraaf 2). De eerste categorie gevallen is het exclusieve terrein van het Verdrag van Montreal. Daarentegen wordt de tweede categorie gevallen (compensatie van identieke schade door middel van gestandaardiseerde bedragen) niet door dit Verdrag geraakt. Hier staat het de EU vrij om regels vast te leggen.<sup>18</sup>

Het bezwaar van de luchtvaartmaatschappijen lijkt hier vooral te zijn dat het *Sturgeon*-arrest onverenigbaar is met de laatste zin van artikel 29 Verdrag van Montreal. Blijkbaar proberen zij te betogen dat de gestandaardiseerde vergoedingen in de Verordening het karakter hebben van *punitive or exemplary damages*.

Ook dit standpunt is evident onjuist. *Exemplary or punitive damages* zijn rechtsfiguren uit het Anglo-Amerikaanse recht. Het gaat hierbij om uitzonderlijke vormen van schadevergoeding die bedoeld zijn om de aansprakelijke persoon te straffen of ten voorbeeld te stellen.<sup>19</sup> Te denken valt aan het geval waarin een krant een stuk publiceert dat iemand's privacy schendt maar waarbij wordt verwacht dat de hogere oplage tot meer winst zal leiden dan een eventueel te betalen schadevergoeding.

Van *exemplary or punitive damages* is in artikel 7 en in het *Sturgeon*-arrest om twee redenen geen sprake. In de eerste plaats gaat het bij *exemplary or punitive damages*

---

18 *IATA*, punt 43-45.

19 In de gezaghebbende Engelse zaak *Rookes v Barnard* [1964] AC 1129 noemde Lord Devlin twee categorieën waarin 'exemplary or punitive damages' een rol zouden kunnen spelen: (a) 'oppressive, arbitrary or unconstitutional action by the servants of the government', en (b) 'conduct calculated to make a profit in excess of any compensation payable'.

steeds om concrete schadevergoedingsbedragen die afhankelijk zijn van de omstandigheden van het individuele geval. In artikel 7 gaat het daarentegen juist om gestandaardiseerde bedragen, ongeacht de omstandigheden van het geval. In de tweede plaats geldt dat de vergoeding van artikel 7 steeds verschuldigd is, tenzij sprake was van een buitengewone omstandigheid.<sup>20</sup> Dat betekent dat de verschuldigheid van de vergoeding niet afhankelijk is van de voorwaarde dat de luchtvaartmaatschappij een bijzonder verwijt treft. De luchtvaartmaatschappij die de vertraging opzettelijk veroorzaakt, moet aan de passagier namelijk hetzelfde bedrag betalen als de luchtvaartmaatschappij aan wie slechts nalatigheid kan worden verweten.

## **5 Sturgeon bindend voor alle nationale rechters**

### **5.1 Standpunt luchtvaartmaatschappij**

Een van de luchtvaartmaatschappijen stelt zich op het standpunt dat de uitspraak van het Europees Hof niet van toepassing is, omdat het in de uitspraak alleen gaat om de beantwoording van vragen van een Duitse alsmede een Oostenrijkse rechtbank. De Nederlandse rechter zou hier niet aan gebonden zijn.

### **5.2 Analyse standpunt luchtvaartmaatschappij**

Het is niet duidelijk of dit argument is bedoeld om serieus te worden genomen. Het doel van de prejudiciële procedure is het bevorderen van de eenheid van uitleg van Europese regels.<sup>21</sup> Als voor een nationale rechter een vraag van interpretatie van een Europese regel wordt opgeworpen, is de nationale rechter bevoegd om het Hof van Justitie te verzoeken een uitspraak over deze vraag te doen. Met deze uitspraak geeft het Hof een gezaghebbende uitleg aan de desbetreffende regel.

Al in de jaren '60 besliste het Hof van Justitie dat een nationale rechter geen prejudiciële vragen hoeft te stellen als het Hof die vraag al in een eerdere procedure

---

<sup>20</sup> Zaak C-549/07, *Wallentin-Hermann/Alitalia* [2008], nog niet gepubliceerd, punt 32.

<sup>21</sup> Sinds het Verdrag van Lissabon geregeld in Artikel 267 EU Verdrag. Voor zover hier van belang luidt de bepaling als volgt: 'Het Hof van Justitie van de Europese Unie is bevoegd, bij wijze van prejudiciële beslissing, een uitspraak te doen a) over de uitlegging van de Verdragen, b) over de geldigheid en de uitlegging van de handelingen van de instellingen, de organen of de instanties van de Unie.'

heeft beantwoord.<sup>22</sup> Dit betekent dat uitspraken van het Hof voor nationale rechters precedentwerking hebben. Hoewel het Hof van Justitie zijn antwoord op de prejudiciële vraag primair richt aan de rechter die de vraag heeft gesteld, behoren andere nationale rechters dat antwoord te volgen als zich voor die rechter dezelfde vraag voordoet.<sup>23</sup>

In *Sturgeon* ging het om de uitleg van Verordening 261/2004. Door het beantwoorden van de prejudiciële vragen van de Duitse en de Oostenrijkse rechter gaf het Hof een gezaghebbende interpretatie van de bepalingen in de Verordening. Deze interpretatie is niet alleen van toepassing in de Duitse en de Oostenrijkse procedure maar in alle rechterlijke procedures in de Europese Unie waarin dezelfde vraag aan de orde is.

---

22 Zaak 28-30/62, *Da Costa en Schaake NV, Jacob Meijer NV en Hoechst Holland NV/Nederlandse Belastingadministratie* [1963] Jur. 31. Zie ook Zaak 283/81, *Srl CILFIT en Lanificio di Gavardo SpA/Ministry of Health* [1982] Jur. 3415.

23 Zaak 66/80, *International Chemical Corporation/Amministrazione delle Finanze dello Stato* [1981] Jur. 1191.