

De EU instapweigingsverordening 216/2004 Een stand van zaken (4 mei 2017)

In tegenstelling tot een advies van de advocaat-generaal van het Europees Hof van Justitie van 28 juli 2016 in de zaak Peskova, waarbij een *birdstrike*, waardoor een vertraging van meer dan drie uur ontstaat als geen “bijzondere omstandigheid” werd gekwalificeerd, heeft het Hof op 4 mei 2017 geoordeeld dat het hier een WEL een “bijzondere omstandigheid” betreft en de luchtvaartmaatschappij dus GEEN compensaties dient uit te betalen aan de reiziger.

Op 26 februari 2013 oordeelde het Europees Hof van Justitie dat passagiers van een vlucht met een rechtstreekse aansluiting een compensatie moeten krijgen als zij met meer dan drie uur vertraging aankomen, ook al was er bij het vertrek minder dan drie uur vertraging. Een overstap doet daar geen afbreuk aan. Deze uitspraak werd de voorbije jaren door enkele opvallende uitspraken vooraf gegaan

- 19/11/2009 : In de zaak Sturgeon bepaalde het Europees Hof van Justitie dat op grond van Verordening 261/2004 passagiers van minstens met drie uur vertraagde vluchten recht hebben op eenzelfde compensatie als passagiers van (laattijdig) geannuleerde vluchten.

- 15/05/2012 : Advocaat-Generaal Yves Bot kwam in zijn advies aan het Hof tot de conclusie dat de luchtvaartmaatschappijen geen nieuwe feiten of omstandigheden hebben aangevoerd op grond waarvan de uitleg die het Hof in Sturgeon heeft gegeven ter discussie moet worden gesteld.

- 23/10/2012 : Het hof bevestigde de rechtspraak dat passagiers van een langdurig vertraagde vlucht forfaitaire compensatie kunnen krijgen tenzij de vertraging het gevolg is van “buitengewone omstandigheden”.

- 31/01/2013 “De luchtvervoerder moet verzorging (en zelfs accommodatie) verstrekken aan de passagiers wier vlucht werd geannuleerd wegens buitengewone omstandigheden zoals de sluiting van het luchtruim ten gevolge van de uitbarsting van de Eyjafjallajökull-vulkaan” (Ryanair moet passagier D. Mc Donagh € 1.130 betalen voor maaltijden, verfrissingen, accommodatie en vervoer van 17 tot 24 april 2010).

Ook andere rechtbanken namen opvallende standpunten in :

- 22/12/2011 rechtbank Haarlem
“Een aangekondigde staking van het eigen personeel van de luchtvaartmaatschappij is naar het oordeel van de rechter geen buitengewone omstandigheid, maar valt binnen de

invloedsfeer van de bedrijfsvoering van de luchtvaartmaatschappij. Het beroep op een buitengewone omstandigheid faalt dus.”

- 07/02/2013 rechtbank Haarlem

Na het vertrek van de Transavia vlucht Amsterdam-Antalya ontstond een technisch mankement, waarop de piloot besloot terug te keren. Volgens Transavia was er sprake van buitengewone omstandigheden die niet hadden kunnen worden voorkomen. De rechtbank oordeelt nu dat een maatschappij alleen geen compensatie hoeft te betalen als een technisch mankement het gevolg is van externe oorzaken zoals een fabricagefout of sabotage.

- 27/12/2012 rechtbank Amsterdam

“Bij de beoordeling van de vraag of er in deze zaak sprake is van buitengewone omstandigheden, dient derhalve voorop te worden gesteld dat de stelplicht en bewijslast ten aanzien van deze omstandigheden bij de vervoerder ligt.”

En nog : *“Anders dan de vervoerder aanvoert, dient de compensatie op grond van artikel 7, eerste lid van de verordening, niet gerelateerd te worden aan de hoogte van de prijs van het vliegticket. De compensatie wordt conform artikel 7 van de verordening vastgesteld op een vast bedrag dat enkel afhankelijk is van de vliegafstand. Het verweer van de vervoerder op dit punt wordt afgewezen.”*

Ondanks deze rechtspraak en hoewel de verordening reeds sinds 2004 van kracht is, heeft ze de concrete consumentenbescherming voor vliegtuigpassagiers niet wezenlijk verbeterd. Nog steeds worden 90 % van de klachten van luchtreizigers door luchtvaartmaatschappijen verticaal geklasseerd. Slechts bij 0,5 % van de vluchten worden schadevergoedingen uitgekeerd.

Het is in ieder geval duidelijk dat de “achillespees” van de verordening het begrip “buitengewone omstandigheden” is. Luchtvaartmaatschappijen verschuilen zich daar maar al te graag achter. Een herziening/bijsturing van de verordening zit er aan te komen.

Hieromtrent enkele bedenkingen :

- Kan het dat een luchtvaartmaatschappij bij een calamiteit onbeperkt in de tijd bijstand moet verlenen? Eigenlijk niet, maar de EU-wetgever heeft nagelaten om zowel het begrip “overmacht” als de clause “dient de verantwoordelijkheid te worden uitgesloten of beperkt” te omschrijven. Rechters blijken bij twijfel het voordeel aan de consument te geven, ook als het duidelijk om overmacht gaat.

- In tegenstelling tot wat sommigen beweren zijn het niet de consumentenorganisaties, maar wel internetbedrijven en advocatenkantoren die oproepen om compensatie te eisen – in de eerste plaats omdat ze er zelf beter van worden.

- Wanneer luchtvaartmaatschappijen bij vertragingen systematisch (zwaar) gesanctioneerd zullen worden is het niet ondenkbaar dat zij risico's zullen nemen om vertragingen te vermijden. Sommige low cost maatschappijen doen nu al de gekste dingen om hun “turnaround time” onrealistisch kort te houden.

Op 14 april 2011 leidde dat in Barcelona tot een bijna-catastrofe toen een Ryanair B737 op de taxibaan met zijn zijvleugel tegen de achtereivleugel van een American B767 botste. Passagiers in het Ryanair-toestel hadden de botsing gezien en verwittigden onmiddellijk de crew, maar die besloot om toch op te stijgen. De schade aan de RYR-vleugel was miniem, maar de schade aan de AA-stabilisator was levensgevaarlijk (maar niet zichtbaar/voelbaar voor de AA-crew). Tijdens de 20 minuten turnaround in Ibiza had de RYR-crew vermoedelijk zelfs geen tijd voor een visuele controle van het vliegtuig zodat de 737 met schade naar Barcelona terugvloog. Pas toen de AA-767 in New York geland was en men daar de schade vaststelde, werd alarm geslagen.

Zie <http://www.avherald.com/h?article=45363621>

- Zullen tickets duurder worden? Wellicht wel, want Ryanair rekent nu reeds per ticket € 2,5 aan om de consequenties van 216/2004 te compenseren. (Maar vertikt stevast om compensaties uit te betalen.)

- Zal nu iedereen die door een vertraging van de eerste vlucht zijn aansluiting mist en daardoor nog meer vertraging oploopt automatisch langs de kassa passeren? Zeker niet, want wat als de aansluitende vluchten door twee verschillende "operating carriers" worden uitgevoerd of de vluchten op twee (of meer) tickets zijn uitgeschreven?

- Er is nog steeds geen enkele bescherming voor de consument wanneer een luchtvaartmaatschappij failliet gaat. Naast de Europese wetgever blijft ook de Belgische wetgever in gebreke. Overmorgen zal het precies twee jaar geleden zijn dat vijf CD&V-politici in het federaal parlement een wetsvoorstel hebben ingediend om de verzekering tegen financieel onvermogen ook verplicht te maken voor luchtvaartmaatschappijen. In hun inleiding stellen de parlementsleden terecht: *"Wanneer een luchtvaartmaatschappij failliet gaat zorgt het reisbureau ervoor dat de reiziger zijn reis kosteloos kan verder zetten en eventuele onkosten worden vergoed. De klant die rechtstreeks via de luchtvaartmaatschappij boekte is echter genoodzaakt om zelf een oplossing te zoeken en te financieren"*.

De passiviteit van de vijf CD&V-parlementsleden om dit wetsvoorstel van 2011 gestemd te krijgen staat in schril contrast met de ijver waarmee hun Vlaamse collega's eerst het Travelbox-decreet hebben goedgekeurd, dan de Affiliates hebben vrijgesteld en tenslotte heel het reisbureaudecreet hebben afgeschaft. Meer info:

<http://www.dekamer.be/kvvcr/showpage.cfm?section=/flwb&language=nl&rightmenu=right&cfm=/site/wwwcfm/flwb/flwbn.cfm?lang=N&legislat=53&dossierID=1281>

Wij willen iedereen die pleit voor een nog strengere toepassing van 261/2004 een boodschap meegeven van Degas, een neutraal Nederlands adviescollege voor de luchtvaart. In haar advies "Remmende voorsprong" (2012/017) waarschuwt Degas:

"Het is voor niet-domeindeskundigen moeilijk om snel te beoordelen of in een concrete situatie sprake is van overmacht, of van verwijtbaar handelen... De jurisprudentie en daarmee de regeling ontspoorde toen in Europa rechters in individuele gevallen oordeelden dat een technisch probleem niet tot een geldig beroep op overmacht kon

leiden... De gevolgen van deze ontsporing zijn potentieel ernstig en een sterke groei van het aantal claims is nu waarschijnlijk... Daardoor zal extra economische druk ontstaan op de afweging tussen punctualiteit en veiligheid (afweging waar nu al veel druk op staat)".

Zie:

http://www.adviescollege-degas.nl/linked/remmende_voorsprong_degas_advies_2012-017.pdf

De luchtvaartexperten van Degas vinden trouwens ook dat technische problemen wèl een geval van overmacht zijn: "In het algemeen zijn onverwachte technische storingen net als bird strikes, harde landingen en slecht weer onvermijdbaar. Daarmee zijn ze onderdeel van de luchtvaart en horen ze in die zin bij de normale operatie. Tegelijk valt er, als alle procedures verder in orde zijn, niets aan te doen en is er dus sprake van overmacht".

Zal de EU verordening in de toekomst versoepeld worden? Gezien de voorliggende rechtspraak en het ontwerp dat gisteren in de commissie werd voorgelegd heel waarschijnlijk niet.

Moraal van het verhaal: het standpunt van de échte luchtvaartexperten staat haaks op dat van de zelfverklaarde luchtvaartexperten in de politiek en in het gerecht.

Compensatie komt toe aan de reiziger

De vrederechter in Tongeren heeft een vonnis gevelde waarbij wordt gesteld dat een compensatie toegekend aan een reiziger, ingevolge de "Instapweigering verordening" door de reisbemiddelaar en/of reisorganisator niet in mindering mag worden gebracht van de terugbetalingen/schadeloosstellingen die hij aan de reiziger verschuldigd is.