



uitspraak van de week



Auteur : mr. W.A.E. Meuris
Datum : 12 september 2018
Onderwerp : Aanspraak op vergoeding bij vertraging vliegreis

De vakanties zijn voorbij en veel van u zullen ook weer te maken hebben gehad met problemen met uw vlucht. Het zal u ongetwijfeld bekend zijn dat u in veel gevallen aanspraak kunt maken op een Europese compensatie. Luchtvaartmaatschappijen proberen veelal onder die schadevergoeding uit te komen. Hieronder drie recente uitspraken die uw aanspraak op die vergoeding weer duidelijker maken.

Reistijd tussen vliegveld van feitelijke aankomst en aankomstvliegveld volgens oorspronkelijke ticket telt mee voor duur vertraging (ECLI:NL:RBNHO:2018:7372).

De vlucht van Schiphol naar Luton van Easyjet ging niet door. Easyjet heeft de passagier een kosteloze overboeking voor een alternatieve reis van Schiphol naar Londen Southend aangeboden. Zij zijn op Londen Southend aangekomen met een vertraging van 2 uur en 29 minuten. Gezien de afstand tussen de luchthavens Londen Luton en Londen Southend zijn de passagiers uiteindelijk met een vertraging van meer van drie uur op hun eindbestemming (Londen Luton) aangekomen.

De rechter oordeelt dat de reizigers voldoende hebben gesteld dat zij met een vertraging van meer dan drie uur op hun geboekte eindbestemming Londen Luton zijn aangekomen. Aangezien Easyjet de stelling van de passagiers, dat de afstand tussen beide luchthavens tussen de 70 en 100 minuten rijden is, niet heeft betwist, gaat de kantonrechter uit van de juistheid hiervan. Die reisafstand neemt meer dan 31 minuten in beslag zodat de passagiers een vertraging hebben opgelopen van meer dan 3 uren.

Uit het feit dat de passagiers als bewijs enkel de afstand tussen beide luchthavens hebben aangevoerd als bewijs, lijkt het er op dat het in casu gaat om een fictieve aankomsttijd in Luton. Passagiers zijn waarschijnlijk dus helemaal niet naar Luton gegaan, maar vanuit Southend direct naar hun bestemming. Dat is dus kennelijk niet relevant.

Rechter mag ook vordering beoordelen van luchtvaartmaatschappij met zetel buiten Europa (ECLI:NL:RBNHO:2018:7482).

Een passagier vloog met Egyptair naar Cairo, Egypte. Deze vlucht was langdurig vertraagd, waardoor de passagier meer dan drie uur later op zijn eindbestemming is aangekomen.

Egyptair beroept zich op de onbevoegdheid van de Nederlandse rechter, aangezien Egyptair geen woonplaats binnen de Europese Unie heeft. De statutaire zetel, het hoofdbestuur en de vestiging van Egyptair bevinden zich in Egypte. Verder kan de bevoegdheid van de Nederlandse rechter niet gegrond worden op de omstandigheid dat de vlucht een beginpunt in Nederland had. Bovendien heeft de passagier zijn vlucht bij een reisbureau in Duitsland geboekt.



Volgens de passagier heeft de Nederlandse rechter (ook) rechtsmacht omdat Schiphol (Haarlemmermeer) dient te worden aangemerkt als plaats waar de verbintenis uit overeenkomst tussen Egyptair en de passagier is uitgevoerd. Dit verweer slaagt. Vaststaat dat het beginpunt van de onderhavige vlucht Schiphol was. Op grond van artikel 6, aanhef en sub a Rv heeft de Nederlandse rechter eveneens rechtsmacht in zaken betreffende verbintenissen uit overeenkomst, indien de verbintenis die aan de eis of het verzoek ten grondslag ligt, in Nederland is uitgevoerd of moet worden uitgevoerd.

De kantonrechter overweegt voorts, indachtig hetgeen in het arrest van het Hof van 9 juli 2009 (C-204/08, Rehder) is geoordeeld over artikel 5, punt 1, onder b, tweede streepje van de EEX-verordening, dat zowel de plaats van vertrek als de plaats van aankomst van het vliegtuig gelijkelijk worden beschouwd als de plaatsen waar de diensten die het voorwerp van een luchtvervoerovereenkomst uitmaken, hoofdzakelijk worden verstrekt. Gelet hierop oordeelt de kantonrechter dat de diensten volgens de overeenkomst in Nederland verstrekt werden of verstrekt hadden moeten worden in de zin van artikel 6a, aanhef en onder b Rv, nu de plaats van vertrek in Nederland is gelegen. Gesteld noch gebleken is dat partijen hierover andere afspraken hebben gemaakt. De rechter is dus bevoegd kennis te nemen van de vordering.

Ondanks ernstige weersomstandigheden toch toewijzing claim, omdat luchtvaartmaatschappij niet heeft aangetoond dat vertraging niet te voorkomen was (ECLI:NL:RBNHO:2018:7614).

De kern van het geschil betreft de vraag of de weersomstandigheden en/of beperkingen van het luchtverkeersbeheer, als gevolg waarvan de luchtvaartmaatschappij de onderhavige vlucht heeft geannuleerd, buitengewone omstandigheden opleveren waardoor KLM Cityhopper niet is gehouden de passagiers te compenseren.

KLM voert aan dat verwacht werd dat op die dag Schiphol te kampen zou hebben met zeer slecht zicht. Het zicht zou volgens de "Terminal Aerodrome Forecast" beperkt zijn tot slechts 100 meter. Vanwege deze verwachte weersomstandigheden heeft de Luchtverkeersleiding Nederland aangekondigd dat de capaciteit op Schiphol zeer sterk zou worden teruggebracht. In de periode tussen 05:00 UTC en 07:20 UTC is de capaciteit teruggebracht tot slechts 19 vliegbewegingen per uur, terwijl het aanbod in die periode ongeveer 70 vliegbewegingen per uur was. Tussen 07:20 UTC en 09:00 UTC mochten er maar 36 vluchten per uur worden afgehandeld. Om alle vluchten die in de periode tussen 05:00 UTC en 12:00 UTC uit te laten voeren, bovenop het in de periode van 12:00 UTC en 17:00 UTC geplande luchtverkeer, was onvoldoende ruimte en tijd beschikbaar. De opstapeling van vluchten die door de capaciteitsreductie niet uitgevoerd konden worden, werkte de rest van de dag door. KLM Cityhopper stelt dat zij voor dit soort situaties een flinke buffer heeft ingebouwd. Zelfs als vluchten met een vertraging van gemiddeld 70 minuten worden uitgevoerd, leidt dit niet tot annuleringen van vluchten. Door de weersomstandigheden en de capaciteitsreductie kwamen de vertragingen van de vluchten ver over de 70 minuten heen, waardoor KLM Cityhopper niet in staat was dit op te vangen. Dit leidde ertoe dat op 2 november 2015 van de 594 door KLM en KLC geplande vluchten, 395 vluchten met een vertraging zijn uitgevoerd waarvan 94 met een vertraging van meer dan 3 uur en 129 vluchten zijn geannuleerd. Slechts 70 vluchten konden conform schema worden uitgevoerd.

De rechter stelt dat ter zitting duidelijk is geworden dat de door de luchtverkeersleiding in de ochtend ingestelde restricties tot ongeveer 12:00 uur UTC hebben geduurd. Restricties leiden echter niet per definitie tot annuleringen of langdurige vertragingen. Dit ligt onder andere aan de mate en



uitspraak van de week

de duur van de restricties. Het is aan de luchtvaartmaatschappij om aan te tonen dat de duur en mate van de restricties hebben geleid tot de annulering van de vlucht in kwestie.

KLM Cityhopper heeft ter zitting het algemene principe uitgelegd dat er door de langdurig geldende restricties een stuwmeer aan binnenkomende vliegtuigen is ontstaan. KLM Cityhopper hanteert in haar vluchtenschema een buffer van 70 minuten vertraging. Dit betekent dat zij vertragingen tot 70 minuten op kan vangen zonder dat dit tot annuleringen leidt. De restricties waren echter van dien aard dat dit uiteindelijk heeft geleid tot meerdere annuleringen.

Anders dan KLM Cityhopper is de kantonrechter van oordeel dat KLM Cityhopper onvoldoende concreet heeft gesteld dat de annulering van de onderhavige vlucht het gevolg is geweest van de restricties. KLM Cityhopper heeft niet expliciet aangegeven waarom deze restricties en de duur en mate hiervan hebben geleid tot de annulering van de onderhavige vlucht. Zo is onduidelijk gebleven of en in hoeverre KLM Cityhopper op een later moment heeft kunnen inlopen met haar vertraagde vluchten. De restricties duurden per slot van rekening tot 12:00 uur UTC, terwijl de onderhavige vlucht om 13:15 UTC zou aankomen in Amsterdam. Uit de door KLM Cityhopper overgelegde producties kan niet worden afgeleid dat er nog restricties golden ná 12:00 UTC. De enkele stelling van KLM Cityhopper dat het zicht in de namiddag opnieuw erg slecht werd, doet hier niets aan af. KLM Cityhopper heeft immers nagelaten dit nader te onderbouwen. KLM Cityhopper heeft onvoldoende aangetoond dat de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden, die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen kon worden. Het verweer op dit punt faalt dan ook.

Ook in deze zaak moet de luchtvaartmaatschappij dus betalen, alhoewel in deze zaak toch ook wel het nodige begrip voor de vertraging wordt opgewekt.