

# Het Verdrag van Montreal (1999) Recente ontwikkelingen personenvervoer

**Robert Pessers**  
**NVV 30 januari 2020**

# Onderwerpen

- Het kader
- Ongeval (art. 17)
- Exclusiviteit (art. 29)
- ...

# Het kader

- Geratificeerd door 136 landen
- Ook geratificeerd door de EU
- Nauw aangesloten bij Verdrag van Warschau (als gewijzigd).  
Oude rechtspraak blijft relevant
- Toepasselijkheid bepalen per passagier, niet per vlucht
- Van belang voor vaststellen regime maar ook schadevergoeding, zie art. 29 VvM 99

# Het kader (vervolg)

In the carriage of passengers (...) any action for damages (...), can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out of 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.**

# Het kader (vervolg)

→ “two tier liability system”:

- I. Tot SDR 128.821 (ca. EUR 160.000) strikte aansprakelijkheid (“strict liability”)
- II. Daarboven zijn – kortweg – een eigen schuld- en overmachtverweer mogelijk.

Limiet voor vertragings schade: SDR 5.346 (ca. EUR 6.600)

Limiet voor bagage: SDR 1.288 (ca. EUR 1.600)

## Art. 17 (1) VvM 99:

“The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the **accident** which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.”

Wat is een ongeval (“accident”) in de zin van art. 17?

# US Supreme Court Air France v Saks

Casus:

Bij daling en landing in Los Angeles voelt de claimant druk en pijn in haar linker oor.

Arts stelt vast dat zij doof is geworden.

Zij vordert schadevergoeding.

Vraag: is sprake van een ongeval?

# US Supreme Court *Air France v Saks* (vervolg)

“We conclude that liability under article 17 of the Warsaw Convention arises only if a passenger’s injury is caused by an unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger. This definition should be flexibly applied after assessment of all the circumstances surrounding a passenger’s injuries.”

“Any injury is the product of a chain of causes, and we require only that the passenger be able to prove that some link in the chain was an unusual or unexpected event external to the passenger. (...) But when the injury indisputably results from the passenger’s own internal reaction to the usual, normal and expected operation of the aircraft, it has not been caused by an accident, and article 17 of the Warsaw Convention cannot apply.”



# Nederlandse rechtspraak

Discussie over de vraag of niet tevens een verband vereist is tussen het luchtvervoer en het letsel.

Gerechtshof Amsterdam d.d. 28 augustus 2003, S&S 2004, 56.

Passagier loopt letsel op doordat een andere passagier, bij een poging handbagage in één van de overhead bins te plaatsen, een koffer laat vallen op haar hoofd. Ze heeft hoofd-, nek- en schouderletsel. Ze vordert niet schadevergoeding van de andere passagier maar van de luchtvervoerder.

Rechtbank en Gerechtshof wijzen de vordering af.

# Gerechtshof Amsterdam d.d. 28 augustus 2003, S&S 2004, 56

“De enige relatie die bestond tussen deze gebeurtenis (die zich ook los van enig vervoer, bijvoorbeeld in een sportkleedkamer kan voordoen) en het vervoer door Martinair, werd gevormd door de omstandigheid dat deze aan boord van een luchtvaartuig van Martinair plaatsvond. Daarmee ontbreekt (...) het vereiste verband tussen het vervoer en de gebeurtenis om te kunnen spreken van een ongeval als in artikel 17 van het Verdrag bedoeld. Derhalve bestaat geen grond Martinair daarvoor aansprakelijk te doen zijn.”

## Gerechtshof Amsterdam d.d. 19 december 2013, ECLI:NL:GHAMS:2013:4457

Vergelijkbare casus, maar een andere uitkomst. Het Hof overweegt nu:

“Het plaatsen van handbagage in overhead bins met weinig manoeuvreerruimte in een beperkte ruimte, waarbij (geregeld) degene die de handbagage boven zijn hoofd in de bins moet plaatsen zich over een of meerdere stoelen dient te buigen, is typisch voor luchtvervoer en aldus is het vereiste verband tussen het incident en het luchtvervoer aanwezig om te kunnen spreken van een “accident” in de zin van artikel 17 lid 1 Verdrag van Montreal. Dat zich bijvoorbeeld ook bij treinvervoer of in kleedkamers het zich kan voordoen dat bagage boven het hoofd van een ander wordt geplaatst en ook dan bagage op (het hoofd van) die ander kan vallen, leidt niet tot een ander oordeel.”

# HvJ EU 19 november 2019, C-532/18

## Casus

Een passagier krijgt warme koffie geserveerd.  
Die wordt neergezet op het uitklaptafeltje en valt om.  
De passagier heeft brandwonden.  
Oorzaak onduidelijk. Het tafeltje kan defect zijn geweest, het kunnen ook de trillingen van de vlucht zijn geweest.

Vraag: is sprake van een ongeval? Is daarvoor vereist dat sprake is van typische luchtvaartrisico?

# HvJ EU 19 december 2019, C-532/18 (vervolg)

HvJ EU:

- VvM is een bestanddeel van de Europese rechtsorde
- Uitleg conform Verdrag van Wenen:  
“dat een verdrag te goeder trouw moet worden uitgelegd overeenkomstig de gewone betekenis van de bewoordingen ervan in hun context en in het licht van het voorwerp en het doel van het betreffende verdrag”
- “Volgens de gewone betekenis die aan het begrip “ongeval” toekomt, ziet dit begrip op een **schadelijke gebeurtenis die onvoorzien en onopzettelijk is.**”

# HvJ EU 19 december 2019, C-532/18 (vervolg)

HvJ EU:

- Bewust is niet gekozen voor de term gebeurtenis omdat die te ruim is.
- Daartegenover staat volgens het Hof dat is afgezien van een volzin waarin was bepaald dat de vervoerder niet aansprakelijk is voor zover het overlijden of de verwondingen het gevolg waren van de gezondheidstoestand van de passagier. Dat zou verband houden met de eigen schuld regeling.
- Vereiste van een typisch luchtvaartrisico past hier niet bij.

# HvJ EU 19 december 2019, C-532/18 (vervolg)

HvJ EU:

“dat het begrip “ongeval” in de zin van deze bepaling zich uitstrekt tot alle situaties die zich voordoen aan boord van een luchtvaartuig en waarbij een passagier lichamelijk letsel oploopt door een voorwerp dat wordt gebruikt voor het bedienen van passagiers, zonder dat hoeft te worden onderzocht of die situaties het gevolg zijn van een typisch luchtvaartrisico.”

# HvJ EU 19 december 2019, C-532/18 (vervolg)

Zou Saks in Europa wel recht hebben op schadevergoeding?



# Exclusiviteit

Art. 29 VvM 99 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.”

Hoe moeten de vet gedrukte woorden worden uitgelegd?

# Exclusiviteit (vervolg)

Sidhu v British Airways

Vlucht van Kuala Lumpur via Koeweit en Madras naar Londen. Ten tijde van landing in Koeweit is de eerste Golf Oorlog uitgebroken. Het ingevallen Iraakse leger houdt het toestel en de passagiers drie weken vast. Na terugkeer stelt Sidhu BA aansprakelijk wegens grove nalatigheid. Zij hadden daar niet moeten landen.

Vordering buiten VvW. Kan dat?

# Exclusiviteit (vervolg)

House of Lords:

Nee. Het VvW is de enige grondslag waarop een vordering kan worden gebaseerd. Het VvW is een gesloten systeem met een specifieke balans. De structuur en het doel van het VvW is niet om een rechtsgrond te geven zodat een passagier voor alle mogelijke vormen van schade een vordering kan instellen, maar om vast te stellen in welke gevallen een passagier dat kan.

# Exclusiviteit (vervolg)

Sidhu is onder andere gevolgd door US Supreme Court (Tseng v El Al).

Hoe ziet het HvJ EU de exclusiviteit van het VvM? Nog geen helder antwoord op. Wel aanwijzingen.

# Exclusiviteit (vervolg)

IATA arrest, 10 januari 2006, C-344/04 en het Nelsen-arrest, 23 oktober 2012, C-581/10 en C-629/10:

“46. (...) noch uit de artikelen 19, 22 en 29 van het Verdrag van Montreal, noch uit enige andere bepaling van dat verdrag blijkt dat de verdragsauteurs de luchtvervoerders wilden vrijwaren van elke andere vorm van interventie dan de interventie waarin deze bepalingen voorzien, met name door de overheid die wij voorzien in onmiddellijke en gestandaardiseerde compensatie van het ongemak dat wordt veroorzaakt door vertraging in het luchtvervoer van passagiers, zodat dat deze passagiers de moeite hoeven te nemen, een schadevergoedingsvordering in te stellen bij de rechter.

(...)

49. In dit verband dient te worden gepreciseerd dat tijdverlies, net zoals de ongemakken waarvan sprake was in het arrest IATA en ELFAA, reeds aangehaald, niet kan worden gekwalificeerd als “schade voortvloeiend uit vertraging” in de zin van artikel 19 van het Verdrag van Montreal en daarom buiten de werkingssfeer van artikel 29 van dit Verdrag valt.”

# Exclusiviteit (vervolg)

HvJ EU 19 december 2019, C-532/18:

Hierin benadrukt het HvJ EU in rov. 36 (net als overigens in andere arresten) dat met het VvM 99 beoogd is een evenwicht te creëren tussen de belangen van passagiers en luchtvaartmaatschappijen.

Duidt dat op een gesloten systeem zoals geoordeeld in Sidhu met daarnaast het 261/2004 systeem?

# Nog iets anders...

**de Volkskrant**

**NIEUWS** VLIEGRAMP FARO

## **Nabestaanden halen hun gelijk: staat deels aansprakelijk voor vliegramp Faro**

De Nederlandse Staat is deels aansprakelijk voor de Faro-vliegramp in 1992 in Portugal. Volgens de rechtbank in Den Haag zijn er aanvankelijk 'te stellige' conclusies getrokken over de oorzaak van de ramp en hebben de piloten verkeerd gehandeld. Die foute handelingen werden niet vermeld in het onderzoeksrapport en daarom is de Staat deels aansprakelijk.

Ik beperk me tot enkele kanttekeningen bij het oordeel dat de Staat voor 20% aansprakelijk is.

Internationaal ongevalsonderzoek geschiedt op basis van Annex 13 Verdrag van Chicago.

Uitgangspunten:

- Onderzoek is kleurloos
- Rapporten e.d. kunnen niet als bewijs dienen

Strookt met huidige Rijkswet OVV (zie art. 69). Ten tijde van het ongeval gold de Luchtvaartrampenwet uit 1937.



In dit geval onderzoek door Portugese autoriteiten.

Nederlandse Raad voor de Luchtvaart was daarbij betrokken (onder meer omdat Martinair een Nederlandse luchtvaartmaatschappij is) en heeft ook commentaar geleverd op het concept rapport.

Nadat het rapport uitkwam beantwoordde de Raad vragen van de slachtoffers en Martinair.

Vervolgens adviseerden de advocaten van de slachtoffers over de proceskansen en daarna werden schikkingen getroffen.

# Vordering

“Het rapport toont aan dat de Raad, aantoonbaar en welbewust, in strijd met de waarheid antwoord heeft gegeven op cruciale vragen en voorts (hem bekende) cruciale gegevens heeft genegeerd. De conclusies van de Raad zijn in diverse, relevante, opzichten onjuist. Dusdoende heeft de Raad conclusies getrokken ten aanzien van de toedracht van het ongeval die onjuist zijn en waartoe hij in redelijkheid niet had kunnen komen. Dit alles levert een onrechtmatige daad van de Staat op, ook ten opzichte van de eisers. De eisers hadden belang bij juiste en volledige informatie van de Raad, nu zij voor gegevens over de toedracht volledig waren aangewezen op de berichtgeving en rapportages van de Raad, gegeven ook zijn wettelijke taak en onderzoeksplicht, en de in het maatschappelijk verkeer geldende normen.” (rov 5.2 tussenvonniss 2014)

# Vordering

“Eisers stellen dat dit consequenties heeft gehad voor de afhandeling van de individuele schade, zowel voor de slachtoffers van wie de schadevergoeding onder de aansprakelijkheidslimiet van 100.000 SDR (250.000 gulden / 113.445,05 euro) is gebleven, als voor de slachtoffers van wie de schade de aansprakelijkheidslimiet bleek te overschrijden. Voor deze laatste categorie geldt dat zij vanwege de aansprakelijkheidslimitering maar een deel van hun schade vergoed hebben gekregen.”(rov 2.82 eindvonnis)

# Oordeel

“In het tussenvonnis van 26 februari 2014 is al geoordeeld (onder 6.4) dat op een publiekrechtelijk lichaam zoals de Raad de plicht rust om naar beste weten en met de vereiste deskundigheid te werk te gaan en vragen te beantwoorden, en dat het niet voldoen aan deze eis op zichzelf een onrechtmatige daad tegenover de betrokkenen – zoals de slachtoffers en nabestaanden van een ongeval als het onderhavige – kan opleveren. Nu is vastgesteld dat de Raad op twee punten niet aan deze eis heeft voldaan, is de conclusie dat de Raad zich op deze twee punten niet als zorgvuldige en bekwame (mede)onderzoeker of rapporteur heeft gedragen en daarmee onrechtmatig jegens eisers heeft gehandeld.”

# Oordeel (vervolg)

Kans op beter onderhandelingsresultaat is 20%.

“De eisers hebben aanspraak op vergoeding van 20% van het in de schadestaatprocedure per individuele eiser op bovenvermelde wijze vast te stellen schadebedrag.” (rov. 2.105 eindvonnis)

# Vragen

De uitspraak roept vragen op , waaronder:

- Is het wenselijk dat de Staat in een geval als dit aansprakelijk kan worden gehouden? Strookt dat met wat met ongevalsonderzoek beoogd wordt? Bedreigt dit oordeel de waarheidsvinding?
- Hoe verhoudt dit zich tot de wettelijke bepalingen waaruit blijkt dat rapporten, verklaringen, meningen e.d. niet als bewijs kunnen dienen en kleurloos zijn (dat laatste ligt genuanceerd hier)?
- Is er wel causaliteit?

VAN  
TRAA

Hartelijk dank







**VAN  
TRAA**

**Hartelijk dank**