



Jurisprudentie

ARREST VAN HET HOF (Derde kamer)

12 april 2018*

„Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verdrag van Montreal – Artikel 31 – Aansprakelijkheid van luchtvervoerders voor wat betreft aangegeven bagage – Vereisten met betrekking tot de vorm en inhoud van het bij de luchtvervoerder ingebrachte schriftelijke protest – Protest dat langs elektronische weg is ingediend en in het IT-systeem van de luchtvervoerder is geregistreerd – Protest dat door een hulppersoon van de luchtvervoerder in naam van de geadresseerde is ingediend”

In zaak C-258/16,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door de Korkein oikeus (hoogste rechter in burgerlijke en strafzaken, Finland) bij beslissing van 2 mei 2016, ingekomen bij het Hof op 9 mei 2016, in de procedure

Finnair Oyj

tegen

Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia,

wijst

HET HOF (Derde kamer),

samengesteld als volgt: L. Bay Larsen, kamerpresident, J. Malenovský (rapporteur), M. Safjan, D. Šváby en M. Vilaras, rechters,

advocaat-generaal: E. Sharpston,

griffier: C. Strömholm, administrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 23 maart 2017,

gelet op de opmerkingen van:

- Finnair Oyj, vertegenwoordigd door T. Väättäinen, asianajaja,
- Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia, vertegenwoordigd door V. Teiramaa, asianajaja,
- de Italiaanse regering, vertegenwoordigd door G. Palmieri als gemachtigde, bijgestaan door M. Capolupo, avvocato dello Stato,
- de Europese Commissie, vertegenwoordigd door I. Koskinen en K. Simonsson als gemachtigden,

* Procestaal: Fins.

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 20 december 2017,
het navolgende

Arrest

- 1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 31 van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, dat op 28 mei 1999 te Montreal is gesloten en namens de Europese Gemeenschap is goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001 (PB 2001, L 194, blz. 38; hierna: „Verdrag van Montreal”).
- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen Finnair Oyj, een luchtvaartmaatschappij, en Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia (hierna: „Fennia”), een verzekeringsmaatschappij, betreffende de aansprakelijkheid van deze luchtvervoerder voor schade door het verlies van voorwerpen die zich in de bagage bevonden.

Toepasselijke bepalingen

Verdrag van Montreal

- 3 In de derde alinea van de preambule van het Verdrag van Montreal wordt met name uiteengezet dat de staten die partij zijn bij dit verdrag „het belang van het waarborgen van bescherming van de belangen van consumenten in het internationale luchtvervoer en de noodzaak van billijke schadevergoeding gegrond op het beginsel van restitutie [erkennen]”.
- 4 De vijfde alinea van deze preambule luidt als volgt:
„[...] [Een] gezamenlijk optreden van de staten ter verdere harmonisatie en codificatie van enige bepalingen tot regeling van het internationale luchtvervoer door middel van een nieuw verdrag [is] het beste middel [...] om een billijk evenwicht van de belangen te bereiken”.
- 5 Artikel 17 van het Verdrag van Montreal, met als opschrift „Dood of letsel geleden door de passagier – Schade toegebracht aan de bagage”, bepaalt in lid 2:
„De vervoerder is aansprakelijk voor schade die wordt geleden in geval van vernieling, verlies of beschadiging van aangegeven bagage, op grond van het enkele feit dat de gebeurtenis die de vernieling, het verlies of de beschadiging heeft veroorzaakt, plaats heeft gehad aan boord van het luchtvaartuig of gedurende enig tijdvak waarin de vervoerder de aangegeven bagage onder zijn hoede had. Evenwel is de vervoerder niet aansprakelijk indien en voor zover de schade enkel en alleen het gevolg is van de aard of een eigen gebrek van de bagage. In het geval van niet aangegeven bagage, daaronder begrepen persoonlijke bezittingen, is de vervoerder aansprakelijk indien de schade voortvloeit uit zijn schuld of die van zijn hulppersonen.”
- 6 Artikel 31 van dit Verdrag, met als opschrift „Termijnen voor protest”, bepaalt het volgende:
„1. De aanneming door de geadresseerde, zonder protest, van de aangegeven bagage of de goederen, vestigt, behoudens tegenbewijs, het vermoeden, dat de bagage en de goederen in goede staat en in overeenstemming met het vervoersdocument of de gegevens vastgelegd door de andere middelen bedoeld in artikel 3, tweede lid, en artikel 4, tweede lid, zijn afgeleverd.

2. In geval van beschadiging moet de geadresseerde protest doen aan de vervoerder onmiddellijk na ontdekking van de beschadiging en uiterlijk binnen een termijn van zeven dagen voor de aangegeven bagage en van veertien dagen voor de goederen, te rekenen van de aanneming. In geval van vertraging moet het protest worden gedaan uiterlijk binnen eenentwintig dagen, te rekenen van de dag waarop de bagage of de goederen te zijner beschikking zijn gesteld.

3. Elk protest moet schriftelijk worden ingebracht en overhandigd of verzonden binnen de voorgeschreven termijnen.

4. Bij gebreke van protest binnen de voorgeschreven termijnen is elke rechtsvordering tegen de vervoerder niet-ontvankelijk, tenzij in geval van diens bedrog.”

Unierecht

- 7 Artikel 1 van verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage (PB 1997, L 285, blz. 1), zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002 (PB 2002, L 140, blz. 2; hierna: „verordening nr. 2027/97”), bepaalt het volgende:

„Deze verordening geeft uitvoering aan de bepalingen van het Verdrag van Montreal over het luchtvervoer van passagiers en hun bagage en bevat een aantal aanvullende bepalingen. [...]”

- 8 Artikel 3, lid 1, van verordening nr. 2027/97 is als volgt geformuleerd:

„De aansprakelijkheid van een luchtvervoerder van de Gemeenschap met betrekking tot de passagiers en hun bagage is onderworpen aan alle bepalingen van het Verdrag van Montreal die op die aansprakelijkheid betrekking hebben.”

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

- 9 Kristiina Mäkelä-Dermedesiotis was passagier op een vlucht van Finnair van Malaga (Spanje) naar Helsinki (Finland). Bij aankomst in Helsinki op 1 november 2010 constateerde zij dat verschillende voorwerpen uit de door haar aangegeven bagage waren verdwenen.
- 10 Op dezelfde dag stelde Mäkelä-Dermedesiotis een medewerker van de klantenservice van Finnair telefonisch in kennis van dit feit. Zij gaf aan welke voorwerpen ontbraken en deelde de waarde ervan mee aan deze medewerker, die de door Mäkelä-Dermedesiotis verstrekte gegevens invoerde in het IT-systeem van Finnair. Op 3 november 2010 telefoneerde Mäkelä-Dermedesiotis opnieuw met de klantenservice van Finnair om een bewijs ten behoeve van Fennia, haar verzekeringsmaatschappij, te verkrijgen. Na dit verzoek reikte Finnair haar een bewijs van indiening van een schademelding uit.
- 11 Fennia vergoedde Mäkelä-Dermedesiotis vervolgens voor het door haar geleden verlies en aangezien Fennia gesubrogeerd was in de rechten van haar verzekerde, heeft zij op 2 september 2011 bij de Helsingin käräjäoikeus (rechter in eerste aanleg Helsinki, Finland) een schadevordering ingesteld tegen Finnair.
- 12 Finnair betwistte de vordering door in wezen te stellen dat Mäkelä-Dermedesiotis geen schriftelijk protest had aangetekend binnen de in artikel 31, lid 2, van het Verdrag van Montreal bedoelde termijn van zeven dagen na de aanneming van de bagage.

- 13 Bij vonnis van 4 september 2012 heeft de Helsingin käräjäoikeus Finnair in het gelijk gesteld en de schadevordering afgewezen.
- 14 Fennia stelde tegen dit vonnis hoger beroep in bij de Helsingin hovioikeus (rechter in tweede aanleg Helsinki, Finland).
- 15 De Helsingin hovioikeus onderzocht onder meer de instructies voor passagiers op de website van Finnair, die verschillende aanwijzingen bevatten betreffende de procedure om schade te melden en schriftelijk protest aan te tekenen. Die rechter stelde vast dat een schademelding telefonisch kon plaatsvinden, terwijl een schriftelijk protest moest worden ingediend door middel van een bepaald formulier, dat binnen zeven dagen na aanneming van de bagage moest worden ingevuld. De Helsingin hovioikeus achtte de instructies op de website van Finnair „niet voldoende duidelijk en eenduidig voor de passagier als consument”. Volgens deze rechterlijke instantie mocht de passagier – als consument –, gelet op het feit dat in de instructies niet was vermeld voor welk doel een schademelding moest worden gedaan, op goede gronden ervan uitgaan dat een protest dat telefonisch was ingebracht en door een werknemer van de onderneming was geregistreerd, ook aan de voorwaarden voor een formeel schriftelijk protest voldeed. In casu had Mäkelä-Dermesiotis Finnair een gedetailleerde beschrijving van de verloren voorwerpen gegeven en vormde het door Finnair uitgereikte schriftelijke bewijs van indiening van een schademelding een bevestiging van het feit dat haar protest tijdig in schriftelijke vorm was ingevoerd in het IT-systeem van Finnair. Overigens had Finnair die schademelding wel ontvangen, maar Mäkelä-Dermesiotis niet ervan in kennis gesteld dat dit volgens haar ontoereikend was om een aansprakelijkheidsvordering tegen deze luchtvervoerder te kunnen instellen, noch duidelijk gemaakt dat ook schriftelijk bij haar protest moest worden ingebracht.
- 16 Bij arrest van 28 februari 2014 heeft de Helsingin hovioikeus het vonnis van de Helsingin käräjäoikeus vernietigd en Finnair veroordeeld tot betaling van schadevergoeding aan Fennia.
- 17 Finnair heeft tegen dat arrest cassatieberoep ingesteld bij de verwijzende rechterlijke instantie, de Korkein oikeus (hoogste rechter in burgerlijke en strafzaken, Finland). Ter onderbouwing van haar cassatieberoep voert deze luchtvaartmaatschappij onder meer aan dat de Helsingin hovioikeus, in tegenstelling tot de Helsingin käräjäoikeus, een onjuiste uitlegging heeft gegeven aan artikel 31 van het Verdrag van Montreal.
- 18 Daarop heeft de Korkein oikeus (hoogste rechter in burgerlijke en strafzaken, Finland) de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:
- „1) Dient artikel 31, lid 4, van het Verdrag van Montreal aldus te worden uitgelegd dat voor het behoud van de rechtsvordering, het protest niet alleen binnen de voorgeschreven termijnen, maar ook schriftelijk binnen die termijnen moet worden gedaan in de zin van artikel 31, lid 3?
- 2) Indien voor het behoud van de rechtsvordering is vereist dat het tijdige protest in schriftelijke vorm wordt gedaan, dient artikel 31, lid 3, van het Verdrag van Montreal dan aldus te worden uitgelegd dat aan het vereiste van schriftelijke vorm kan worden voldaan met elektronische middelen, daaronder begrepen registratie van de gemelde schade in het [IT-]systeem van de vervoerder?
- 3) Kan het Verdrag van Montreal aldus worden uitgelegd dat aan het vereiste van schriftelijk protest wordt geacht te zijn voldaan wanneer een vertegenwoordiger van de luchtvaartmaatschappij, met medeweten van de passagier, de schademelding/het protest in schriftelijke vorm, op papier of elektronisch, in het [IT-]systeem van de vervoerder opneemt?
- 4) Worden in artikel 31 van het Verdrag van Montreal andere inhoudelijke eisen aan het protest gesteld dan dat de vervoerder in kennis wordt gesteld van de veroorzaakte schade?”

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Opmerkingen vooraf

- 19 Het Verdrag van Montreal is door de Europese Gemeenschap ondertekend op 9 december 1999 en vervolgens in haar naam door de Raad van de Europese Unie op 5 april 2001 goedgekeurd. Het Verdrag van Montreal is voor de Europese Unie in werking getreden op 28 juni 2004.
- 20 Vanaf deze datum vormt het Verdrag van Montreal een integrerend bestanddeel van de rechtsorde van de Unie, zodat het Hof bevoegd is om een prejudiciële beslissing te geven over de uitlegging ervan (zie in die zin arresten van 10 januari 2006, IATA en ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punt 36, en 6 mei 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punt 20).
- 21 In dit verband wordt in artikel 31 van het Verdrag inzake het verdragenrecht, ondertekend te Wenen op 23 mei 1969, waarbij regels van algemeen volkenrecht zijn gecodificeerd, gepreciseerd dat een verdrag te goeder trouw moet worden uitgelegd overeenkomstig de gewone betekenis van de bewoordingen van het verdrag in hun context en in het licht van het voorwerp en het doel van dat verdrag (arrest van 17 februari 2016, Air Baltic Corporation, C-429/14, EU:C:2016:88, punt 24).
- 22 In het licht van deze overwegingen moeten de relevante bepalingen van het Verdrag van Montreal in de onderhavige zaak worden uitgelegd.

Eerste vraag

- 23 Met zijn eerste vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 31, lid 4, van het Verdrag van Montreal aldus moet worden uitgelegd dat het protest, op straffe van niet-ontvankelijkheid van elke rechtsvordering tegen de vervoerder, binnen de in lid 2 van dit artikel gestelde termijnen overeenkomstig lid 3 van dat artikel schriftelijk moet worden ingebracht.
- 24 Dienaangaande blijkt allereerst uit artikel 31, lid 2, van het Verdrag van Montreal met name dat in geval van beschadiging, de geadresseerde protest moet doen aan de luchtvervoerder onmiddellijk na ontdekking van de beschadiging en uiterlijk binnen de termijn waarin deze bepaling voor bagage respectievelijk voor goederen voorziet.
- 25 Daarenboven bepaalt artikel 31, lid 3, van dit verdrag dat elk protest schriftelijk moet worden ingebracht en overhandigd of verzonden binnen de voor het betrokken protest voorgeschreven termijnen.
- 26 De bepalingen van lid 2 en lid 3 van artikel 31 van het Verdrag van Montreal zijn evenwel aanvullend van aard. Terwijl in artikel 31, lid 2, van dit verdrag louter de termijnen worden vastgesteld binnen welke verschillende soorten protest aan de luchtvervoerder moeten worden gedaan, maakt artikel 31, lid 3, van dat verdrag duidelijk op welke wijze en in welke vorm die protesten aan de vervoerder moeten worden gedaan, met dien verstande dat deze verduidelijking geen afbreuk kan doen aan de verplichting om de in dat artikel 31, lid 2, gestelde termijnen in acht te nemen.
- 27 Hieruit volgt dat de leden 2 en 3 van artikel 31 van het Verdrag van Montreal, in onderling verband beschouwd, aldus moeten worden uitgelegd dat een protest binnen de in artikel 31, lid 2, voorgeschreven termijnen schriftelijk moet worden ingebracht bij en gedaan aan de luchtvervoerder.
- 28 Vervolgens bepaalt artikel 31, lid 4, van het Verdrag van Montreal dat bij gebreke van protest binnen de voorgeschreven termijnen, elke rechtsvordering tegen de vervoerder niet-ontvankelijk is, tenzij in geval van diens bedrog.

- 29 Hieruit volgt dat degene die meent schade te hebben geleden door de aan bagage of goederen toegebrachte schade, binnen de in artikel 31, lid 2, van dit verdrag voorgeschreven termijnen protest moet doen aan de luchtvervoerder, op straffe van niet-ontvankelijkheid van elke rechtsvordering tegen die vervoerder.
- 30 Gelet op het specifieke verband tussen de leden 2 en 3 van artikel 31 van het Verdrag van Montreal, zoals in punt 26 van het onderhavige arrest is gepreciseerd, kan voorts niet worden aangenomen dat binnen de voorgeschreven termijnen geldig protest is gedaan aan de luchtvervoerder in de zin van lid 4 van dit artikel, wanneer het betrokken protest niet in schriftelijke vorm is opgesteld zoals vereist in lid 3 van hetzelfde artikel.
- 31 Uit alle voorgaande overwegingen volgt dat op de eerste prejudiciële vraag moet worden geantwoord dat artikel 31, lid 4, van het Verdrag van Montreal aldus moet worden uitgelegd dat het protest, op straffe van niet-ontvankelijkheid van elke rechtsvordering tegen de vervoerder, binnen de in lid 2 van dit artikel voorgeschreven termijnen schriftelijk moet worden ingebracht overeenkomstig lid 3 van dat artikel.

Tweede vraag

- 32 Met zijn tweede vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of een protest als aan de orde in het hoofdgeding, dat in het IT-systeem van de luchtvervoerder is geregistreerd, voldoet aan het in artikel 31, lid 3, van het Verdrag van Montreal vervatte vereiste van een schriftelijke vorm.
- 33 Dienaangaande zij opgemerkt dat het bijvoeglijk naamwoord „schriftelijk” in zijn gebruikelijke betekenis een geheel van grafische tekens met een betekenis impliceert.
- 34 Voorts kan het vereiste van schriftelijke vorm, gelet op zowel de derde alinea van de preambule van het Verdrag van Montreal, waarin het belang van het waarborgen van bescherming van de belangen van consumenten in het internationale luchtvervoer in herinnering wordt gebracht, als het in de vijfde alinea van dit verdrag neergelegde beginsel van „een billijk evenwicht van de belangen”, niet ertoe leiden dat de concrete keuzevrijheid waarover de passagier beschikt om zijn protest in te dienen bovenmatig wordt beperkt, voor zover de betrokken passagier identificeerbaar blijft als de auteur van het protest.
- 35 Bijgevolg moet het bijvoeglijk naamwoord „schriftelijk”, in de context van artikel 31 van dat verdrag, worden begrepen als betrekking hebbend op een geheel van grafische tekens met een betekenis, ongeacht of deze met de hand zijn geschreven, op papier zijn gedrukt dan wel in elektronische vorm zijn geregistreerd.
- 36 Een protest als aan de orde in het hoofdgeding, dat in het IT-systeem van de luchtvervoerder is geregistreerd, moet dus worden geacht te voldoen aan het in artikel 31, lid 3, van het Verdrag van Montreal vervatte vereiste van een schriftelijke vorm.
- 37 Gelet op de voorgaande overwegingen moet op de tweede prejudiciële vraag worden geantwoord dat een protest als aan de orde in het hoofdgeding, dat in het IT-systeem van de luchtvervoerder is geregistreerd, voldoet aan het in artikel 31, lid 3, van het Verdrag van Montreal vervatte vereiste van een schriftelijke vorm.

Derde vraag

- 38 Met zijn derde vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 31, leden 2 en 3, van het Verdrag van Montreal aldus moet worden uitgelegd dat het niet eraan in de weg staat dat aan het vereiste van een schriftelijke vorm wordt geacht te zijn voldaan wanneer een vertegenwoordiger van de luchtvervoerder, met medeweten van de passagier, de schademelding in schriftelijke vorm, op papier of elektronisch, in het IT-systeem van deze vervoerder invoert.
- 39 Zoals uit de punten 24 en 25 van het onderhavige arrest blijkt, volgt met name uit artikel 31, lid 2, van het Verdrag van Montreal dat in geval van beschadiging, de geadresseerde binnen de gestelde termijnen protest moet doen aan de luchtvervoerder. Bovendien bepaalt artikel 31, lid 3, van dit verdrag dat elk protest binnen de desbetreffende voorgeschreven termijnen schriftelijk moet worden ingebracht en overhandigd of verzonden.
- 40 Uit de duidelijke bewoordingen van deze bepalingen, in hun onderling verband beschouwd, blijkt dat het aan een geadresseerde als aan de orde in het hoofdeding, als passagier waarvan de aangegeven bagage is beschadigd, staat om protest te doen aan de betrokken luchtvervoerder.
- 41 De betrokken passagier is immers degene die kan vaststellen dat schade is toegebracht en die beschikt over de nodige gegevens om de aard en de waarde van de concrete beschadigde voorwerpen, en daarmee uiteindelijk ook het bedrag van de betrokken schade, te bepalen.
- 42 Hoewel de verantwoordelijkheid om protest aan te tekenen uitsluitend op de passagier rust, volgt uit de bewoordingen van artikel 31 van het Verdrag van Montreal geenszins dat de passagier daarom voor het indienen van zijn protest geen beroep zou kunnen doen op de bijstand van andere personen.
- 43 Een andere uitlegging zou overigens haaks staan op de uit de derde alinea van de preambule van dit verdrag voortvloeiende doelstelling van bescherming van de belangen van consumenten in het luchtvervoer, waarmee volgens de in punt 21 van het onderhavige arrest in herinnering gebrachte rechtspraak van het Hof rekening moet worden gehouden.
- 44 De mogelijkheid voor de passagier om de hulp van andere personen in te roepen, zorgt ervoor dat hij ook, zoals dat in het hoofdeding het geval was, gebruik kan maken van de bijstand van een vertegenwoordiger van de luchtvervoerder om zijn mondelinge aangifte in schriftelijke vorm te gieten en in het daartoe voorziene IT-systeem van deze vervoerder in te voeren.
- 45 Het valt echter niet te ontkennen dat de belangen van de passagier en die van de luchtvervoerder, waarbij de vertegenwoordiger in dienst is, verschillend en zelfs tegenstrijdig zijn. De passagier stelt immers dat schade aan zijn bagage is toegebracht, terwijl de luchtvervoerder wordt geacht daarvoor aansprakelijk te zijn.
- 46 De doelstelling van bescherming van de belangen van consumenten in het internationale luchtvervoer en de noodzaak te zorgen dat de vertegenwoordiger de mondelinge verklaring van de passagier nauwkeurig en getrouw op papier zet, kunnen echter afdoende worden gewaarborgd door ervoor te zorgen dat de betrokken passagier kan nagaan of het protest, zoals het door de vertegenwoordiger van de luchtvervoerder in schriftelijke vorm is opgesteld en in het IT-systeem is ingevoerd, zijn mondelinge verklaring exact weergeeft, en dat deze passagier het protest, in voorkomend geval, kan wijzigen, aanvullen of zelfs vervangen vóór de in artikel 31, lid 2, van het Verdrag van Montreal voorgeschreven termijn verstrijkt.
- 47 Uit een en ander volgt dat artikel 31, leden 2 en 3, van het Verdrag van Montreal aldus moet worden uitgelegd dat het niet eraan in de weg staat dat aan het vereiste van een schriftelijke vorm wordt geacht te zijn voldaan wanneer een vertegenwoordiger van de luchtvervoerder, met medeweten van de passagier, de schademelding in schriftelijke vorm, op papier of elektronisch, in het IT-systeem van

deze vervoerder invoert, voor zover de betrokken passagier kan nagaan of het protest, zoals het in schriftelijke vorm is opgesteld en in dat systeem is ingevoerd, exact zijn mondelinge verklaring weergeeft, en hij het protest, in voorkomend geval, kan wijzigen, aanvullen of zelfs vervangen vóór de in artikel 31, lid 2, van het Verdrag van Montreal voorgeschreven termijn verstrijkt.

Vierde vraag

- 48 Met zijn vierde vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of in artikel 31 van het Verdrag van Montreal andere inhoudelijke eisen aan het protest worden gesteld dan dat de luchtvervoerder in kennis wordt gesteld van de veroorzaakte schade.
- 49 Dienaangaande blijkt uit de bewoordingen van artikel 31, lid 1, van het Verdrag van Montreal met name dat de aanneming door de geadresseerde, zonder protest, van de aangegeven bagage, behoudens tegenbewijs, het vermoeden oplevert dat de bagage in goede staat en in overeenstemming met het vervoersdocument of de gegevens vastgelegd door de andere middelen bedoeld in artikel 3, tweede lid, van dat verdrag, is afgeleverd.
- 50 Uit deze bewoordingen volgt dat een protest als aan de orde in het hoofdgeding, dat aan de luchtvervoerder is gedaan, bedoeld is om de luchtvervoerder ervan in kennis te stellen dat de aangegeven bagage niet in goede staat, noch in overeenstemming met het vervoersdocument of de gegevens vastgelegd door de andere middelen bedoeld in artikel 3, tweede lid, van dit verdrag, is afgeleverd.
- 51 Wat vervolgens de context van artikel 31, lid 1, van het Verdrag van Montreal betreft, moet erop worden gewezen dat de vervoerder overeenkomstig het eerste deel van de eerste volzin van artikel 17, lid 2, van dit verdrag aansprakelijk is voor schade die wordt geleden in geval van vernieling, verlies of beschadiging van aangegeven bagage.
- 52 Hieruit volgt dat artikel 31, lid 1, van het Verdrag van Montreal, gelezen in het licht van het eerste deel van de eerste volzin van artikel 17, lid 2, van dit verdrag, aldus moet worden uitgelegd dat een door de betrokken passagier ingebracht protest zoals in het hoofdgeding is ingebracht, bedoeld is om de luchtvervoerder in kennis te stellen van de geleden schade.
- 53 Gelet op het feit dat artikel 31, leden 2 tot en met 4, van het Verdrag van Montreal, zoals uit het antwoord op de eerste en de tweede prejudiciële vraag blijkt, zich ertoe beperkt allereerst de termijnen te verduidelijken binnen welke de verschillende soorten protest aan de vervoerder moeten worden gedaan, vervolgens te preciseren op welke wijze en in welke vorm die protesten aan de vervoerder moeten worden gedaan en ten slotte de gevolgen van niet-inachtneming van al deze vereisten duidelijk te maken, stelt dit artikel geen enkele inhoudelijke voorwaarde aan die protesten.
- 54 Uit het voorgaande volgt dat artikel 31 van het Verdrag van Montreal aldus moet worden uitgelegd dat in dit artikel geen andere inhoudelijke eisen aan het protest worden gesteld dan dat de luchtvervoerder in kennis wordt gesteld van de veroorzaakte schade.

Kosten

- 55 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Derde kamer) verklaart voor recht:

- 1) Artikel 31, lid 4, van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, dat op 28 mei 1999 te Montreal is gesloten en namens de Europese Gemeenschap is goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001, moet aldus worden uitgelegd dat het protest, op straffe van niet-ontvankelijkheid van elke rechtsvordering tegen de vervoerder, binnen de in lid 2 van dit artikel voorgeschreven termijnen schriftelijk moet worden ingebracht overeenkomstig lid 3 van dat artikel.
- 2) Een protest als aan de orde in het hoofdgeding, dat in het IT-systeem van de luchtvervoerder is geregistreerd, voldoet aan het vereiste van een schriftelijke vorm als vervat in artikel 31, lid 3, van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, dat op 28 mei 1999 te Montreal is gesloten.
- 3) Artikel 31, leden 2 en 3, van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, dat op 28 mei 1999 te Montreal is gesloten, moet aldus worden uitgelegd dat het niet eraan in de weg staat dat aan het vereiste van een schriftelijke vorm wordt geacht te zijn voldaan wanneer een vertegenwoordiger van de luchtvervoerder, met medeweten van de passagier, de schademelding in schriftelijke vorm, op papier of elektronisch, in het IT-systeem van deze vervoerder invoert, voor zover de betrokken passagier kan nagaan of het protest, zoals het in schriftelijke vorm is opgesteld en in dat systeem is ingevoerd, exact zijn mondelinge verklaring weergeeft en het protest, in voorkomend geval, kan wijzigen, aanvullen of zelfs vervangen vóór de in artikel 31, lid 2, van het Verdrag van Montreal voorgeschreven termijn verstrijkt.
- 4) Artikel 31 van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, dat op 28 mei 1999 te Montreal is gesloten, moet aldus worden uitgelegd dat in dit artikel geen andere inhoudelijke eisen aan het protest worden gesteld dan dat de luchtvervoerder in kennis wordt gesteld van de veroorzaakte schade.

ondertekeningen