

WALZ

ARREST VAN HET HOF (Derde kamer)

6 mei 2010*

In zaak C-63/09,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 234 EG, ingediend door de Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona (Spanje) bij beslissing van 20 januari 2009, ingekomen bij het Hof op 13 februari 2009, in de procedure

Axel Walz

tegen

Clickair SA,

* Procestaal: Spaans.

wijst HET HOF (Derde kamer),

samengesteld als volgt: K. Lenaerts, kamerpresident, R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, J. Malenovský (rapporteur) en D. Šváby, rechters,

advocaat-generaal: J. Mazák,
griffier: M. Ferreira, hoofdadministrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 10 december 2009,

gelet op de opmerkingen van:

— A. Walz, vertegenwoordigd door J.-P. Mascaray Martí, abogado,

— Clickair SA, vertegenwoordigd door E. Rodés Casas, procuradora, en I. Soca Torres, abogado,

— de Europese Commissie, vertegenwoordigd door L. Lozano Palacios en K. Simonsson als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 26 januari 2010,

het navolgende

Arrest

- 1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 22, lid 2, van het op 28 mei 1999 te Montreal gesloten Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, dat op 9 december 1999 door de Europese Gemeenschap is ondertekend en in haar naam is goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001 (PB L 194, blz. 38; hierna: „verdrag van Montreal”).

- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen A. Walz, passagier van de luchtvaartmaatschappij Clickair SA (hierna: „Clickair”), en deze luchtvaartmaatschappij, over de vergoeding van de schade ten gevolge van het verlies van aangegeven bagage op een door deze maatschappij verzorgde vlucht.

Toepasselijke bepalingen

Unieregeling

- 3 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 L 285, blz. 1), zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002 (PB L 140, blz. 2; hierna: „verordening nr. 2027/97”), bepaalt:

„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. [...]”

- 4 Artikel 3, lid 1, van verordening nr. 2027/97 luidt:

„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.”

Verdrag van Montreal

- 5 In de derde alinea van de preambule van het verdrag van Montreal erkennen de staten die daarbij partij zijn „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”.

- 6 In de vijfde alinea van die preambule heet het:

„[...] 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 [...]”.

- 7 Hoofdstuk III van het verdrag van Montreal heeft als opschrift: „Aansprakelijkheid van de vervoerder en omvang van de vergoeding van de schade”.
- 8 Artikel 17 van dit verdrag, met het opschrift „Dood of letsel geleden door de passagier — Schade toegebracht aan de bagage”, luidt als volgt:

„1. De vervoerder is aansprakelijk voor schade die wordt geleden in geval van dood of lichamelijk letsel van een passagier, op grond van het enkele feit dat het ongeval dat de dood of het letsel heeft veroorzaakt, plaats heeft gehad aan boord van het luchtvaartuig of tijdens enige handeling verband houdende met het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig.

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.

[...]"

- 9 Artikel 22 van dit verdrag stelt de „aansprakelijkheidsgrenzen met betrekking tot vertraging, bagage en goederen” als volgt vast:

„[...]

2. Bij het vervoer van bagage is de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van vernieling, verlies, beschadiging of vertraging beperkt tot het bedrag van 1 000 bijzondere trekkingsrechten [BTR] per passagier, behoudens bijzondere verklaring omtrent belang bij de aflevering, gedaan door de passagier bij de afgifte van de aangegeven bagage aan de vervoerder en tegen betaling van een eventueel verhoogd tarief. In dat geval is de vervoerder verplicht te betalen tot het bedrag van de opgegeven som, tenzij hij bewijst dat deze het werkelijke belang van de passagier bij de aflevering te boven gaat.

[...]"

Hoofdinging en prejudiciële vraag

- 10 Walz heeft op 14 april 2008 tegen Clickair een vordering ingesteld opdat deze zou worden veroordeeld tot schadevergoeding wegens het zoekraken van bagage die hij had aangegeven voor een door deze maatschappij verzorgde vlucht van Barcelona (Spanje) naar Porto (Portugal).
- 11 Walz vordert in totaal 3200 EUR schadevergoeding, waarvan 2700 EUR ter vergoeding van de waarde van de zoekgeraakte bagage en 500 EUR ter vergoeding van de door dat verlies geleden immateriële schade.
- 12 Clickair heeft zich verweerd tegen de vordering van Walz met het betoog, met name, dat de gevorderde schadevergoeding het in artikel 22, lid 2, van het verdrag van Montreal vastgestelde maximumaansprakelijkheidsbedrag in geval van verlies van bagage, te weten 1000 BTR, overschrijdt.
- 13 Daar het geding is voortgekomen uit de voorwaarden waaronder een door een vervoerder uit de Europese Unie verzorgd luchtvervoer tussen twee steden in verschillende lidstaten wordt uitgevoerd, heeft de Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona, waarbij dit geding aanhangig was gemaakt, toepassing gegeven aan verordening nr. 2027/97.
- 14 Deze rechter heeft aldus vastgesteld dat verordening nr. 2027/97 ten aanzien van de aansprakelijkheid van vervoerders uit de Unie voor het luchtvervoer van passagiers en hun bagage op het grondgebied van de Unie, ertoe beperkt blijft uitvoering te geven aan de bepalingen van het verdrag van Montreal. Hij vraagt zich bijgevolg af hoe enkele bepalingen daarvan moeten worden uitgelegd, waaronder artikel 22, lid 2, van dit verdrag, waarbij het maximumbedrag is vastgesteld ten belope waarvan de luchtvervoerder aansprakelijk kan worden gesteld in geval van verlies van bagage.

- 15 In dit verband vermeldt de verwijzende rechter rechtspraak van de Audiencia Provincial de Barcelona. In een arrest van 2 juli 2008 heeft deze rechterlijke instantie immers geoordeeld dat bovenbedoeld bedrag niet de materiële en de immateriële schade tezamen dekte, maar dat dit maximumbedrag van 1 000 BTR geldt voor materiële schade en een ander maximumbedrag — van dezelfde hoogte van 1 000 BTR — voor immateriële schade, zodat het totale maximumbedrag, dat resulteert uit de optelling van de materiële en de immateriële schade, 2 000 BTR bedraagt.
- 16 Daar de verwijzende rechter deze uitlegging evenwel niet deelt, heeft hij de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vraag gesteld:

„Dekt het maximumaansprakelijkheidsbedrag als bedoeld in artikel 22, lid 2, van het verdrag van Montreal zowel de materiële als de immateriële schade die uit het verlies van bagage voortvloeit?”

Beantwoording van de prejudiciële vraag

- 17 Met deze vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of het begrip „schade” dat ten grondslag ligt aan artikel 22, lid 2, van het verdrag van Montreal, waarbij het maximumbedrag is vastgesteld ten belope waarvan de luchtvervoerder aansprakelijk kan worden gesteld voor de schade ten gevolge van met name verlies van bagage, aldus moet worden uitgelegd dat het zowel de materiële als de immateriële schade omvat.
- 18 Vooraf dient in herinnering te worden gebracht dat verordening nr. 2027/97, die in casu van toepassing is, met betrekking tot de aansprakelijkheid van vervoerders uit de Unie voor het luchtvervoer van passagiers en hun bagage op het grondgebied van

de Unie, uitvoering geeft aan de bepalingen van het verdrag van Montreal. In het bijzonder volgt uit artikel 3, lid 1, van deze verordening dat de aansprakelijkheid van luchtvervoerders uit de Unie met betrekking tot de passagiers en hun bagage is onderworpen aan alle bepalingen van het verdrag van Montreal die op die aansprakelijkheid betrekking hebben. Bijgevolg verzoekt de verwijzende rechter om uitlegging van de desbetreffende bepalingen van dat verdrag.

- 19 Het verdrag van Montreal, dat door de Gemeenschap op 9 december 1999 is ondertekend op de grondslag van artikel 300, lid 2, EG, is namens haar goedgekeurd bij besluit 2001/539 en is met betrekking tot de Gemeenschap in werking getreden op 28 juni 2004.
- 20 Aangezien de bepalingen van dit verdrag vanaf de datum van inwerkingtreding ervan een integrerend bestanddeel van de rechtsorde van de Unie vormen, is het Hof bevoegd om een prejudiciële beslissing te geven over de uitlegging ervan (zie naar analogie arrest van 30 april 1974, Haegeman, 181/73, Jurispr. blz. 449, punten 2, 4 en 5, en met betrekking tot het verdrag van Montreal, arresten van 10 januari 2006, IATA en ELFAA, C-344/04, Jurispr. blz. I-403, punt 36, en 22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Jurispr. blz. I-11061, punt 28).
- 21 Daar het verdrag van Montreal geen enkele definitie bevat van de term „schade” (in de Franse taalversie afwisselend: „préjudice” en „dommage”), dient meteen te worden beklemtoond dat, gelet op het doel van dit verdrag, te weten het brengen van eenheid in de bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, deze term autonoom en op eenvormige wijze moet worden uitgelegd, niettegenstaande de verschillende betekenissen die in de nationale rechtsorden van de staten die partij zijn bij dit verdrag, aan dit concept zijn gegeven.
- 22 In die omstandigheden dient de term „schade” in een internationaal verdrag te worden uitgelegd volgens de voor de Unie geldende uitleggingsregels van het algemene volkenrecht.

- 23 In dit verband preciseert artikel 31, lid 1, van het Verdrag inzake het verdragenrecht, ondertekend te Wenen op 23 mei 1969, waarbij regels van algemeen volkenrecht zijn gecodificeerd, dat een verdrag te goeder trouw moet worden uitgelegd overeenkomstig de gewone betekenis van de termen van het verdrag in hun context en in het licht van het voorwerp en het doel van dat verdrag (zie in die zin met name advies 1/91 van 14 december 1991, Jurispr. blz. I-6079, punt 14, en arresten van 1 juli 1993, *Metalsa*, C-312/91, Jurispr. blz. I-3751, punt 12; 2 maart 1999, *Eddline El-Yassini*, C-416/96, Jurispr. blz. I-1209, punt 47, en 20 november 2001, *Jany e.a.*, C-268/99, Jurispr. blz. I-8615, punt 35).
- 24 Om te beginnen dient te worden gepreciseerd dat het woord „préjudice” (schade), dat zowel in het opschrift van hoofdstuk III als in artikel 17, lid 1, van het verdrag van Montreal voorkomt, voor de uitlegging van dit verdrag moet worden gezien als synoniem voor het woord „dommage” (schade), dat voorkomt in het opschrift en lid 2 van artikel 17 van dit verdrag. Uit andere authentieke taalversies van het verdrag van Montreal blijkt immers dat zonder onderscheid één woord („daño” in de Spaanse taalversie; „damage” in de Engelse taalversie) is gebruikt om zowel „préjudice” als „dommage” in de zin van de Franse taalversie van dit verdrag aan te duiden. Voorts gebruikt de Russische taalversie van dit verdrag, net als de Franse versie, weliswaar twee termen, te weten „вред” (schade) en „повреждение” (beschadiging), doch deze twee termen, die dezelfde stam hebben en door elkaar worden gebruikt, moeten voor de uitlegging van dit verdrag tevens worden geacht synoniemen te zijn.
- 25 Wat vervolgens de context betreft waarin het woord „schade” in artikel 17 van het verdrag van Montreal wordt genoemd, dient te worden beklemtoond dat, zoals in het vorige punt van het onderhavige arrest is opgemerkt, dit woord tevens voorkomt in het opschrift zelf van hoofdstuk III van dit verdrag, waarvan genoemde bepaling deel uitmaakt. Bijgevolg moet deze term, nu niets in dit verdrag op het tegendeel wijst, overal waar hij in dat hoofdstuk wordt gebezigd, dezelfde betekenis krijgen.
- 26 Voorts beperkt artikel 22 van het verdrag van Montreal, dat zelf deel uitmaakt van genoemd hoofdstuk III en dus van de relevante context, de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van vernieling, verlies, beschadiging of vertraging, hetgeen betekent dat de aard van de door de passagier geleden schade in dit opzicht niet ter zake doet.

- 27 Teneinde de gewone betekenis van het woord „schade” te preciseren onder toepassing van de in punt 23 van het onderhavige arrest genoemde uitleggingsregel, dient ten slotte in herinnering te worden gebracht dat er wel een begrip „schade” bestaat, dat niet op een verdrag is gebaseerd en dat alle volkenrechtelijke subsystemen gemeen hebben. Zo bepaalt artikel 31, lid 2, van de Artikelen inzake de aansprakelijkheid van de staat voor internationale onrechtmatige daad, die zijn opgesteld door de Commissie Internationaal Recht van de Verenigde Naties en waarvan de Algemene Vergadering van deze organisatie nota heeft genomen bij resolutie 56/83 van 12 december 2001, dat „schade zowel materiële als immateriële schade omvat [...]”.
- 28 De twee aspecten van het begrip „schade” zoals deze naar voren komen in bovengenoemde bepaling, die in dit verband juist bedoeld is om de huidige toestand van het algemene volkenrecht te codificeren, kunnen daarom worden geacht tezamen de gewone betekenis van dit begrip in het volkenrecht tot uitdrukking te brengen. Voorts dient te worden opgemerkt dat niets in het verdrag van Montreal erop wijst dat de verdragssluitende staten de bedoeling hadden om aan het begrip „schade” in de context van een geharmoniseerde aansprakelijkheidsregeling voor het internationale privaatrechtelijke luchtrecht, een bijzondere betekenis te geven en af te wijken van de gewone betekenis ervan. Het begrip „schade” zoals dit voortvloeit uit het algemene volkenrecht blijft dus overeenkomstig artikel 31, lid 3, sub c, van het reeds genoemde verdrag inzake het verdragenrecht van toepassing in de betrekkingen tussen de partijen bij het verdrag van Montreal.
- 29 Daaruit volgt dat de term „schade” als bedoeld in hoofdstuk III van het verdrag van Montreal aldus moet worden begrepen dat daaronder zowel schade van materiële aard als schade van immateriële aard valt.
- 30 Voor deze slotsom is steun te vinden in de doelstellingen die aan de vaststelling van het verdrag van Montreal ten grondslag lagen.
- 31 In dit verband dient in herinnering te worden gebracht dat volgens de derde alinea van de preambule van het verdrag van Montreal, de staten die daarbij partij zijn, zich

bewust van „het belang van het waarborgen van bescherming van de belangen van consumenten in het internationale luchtvervoer en [van] de noodzaak van billijke schadevergoeding gegrond op het beginsel van restitutie”, hebben besloten te voorzien in een stelsel van strikte aansprakelijkheid van luchtvervoerders.

- 32 Met betrekking tot meer in het bijzonder de schade die wordt geleden in geval van vernieling, verlies of beschadiging van aangegeven bagage, wordt de vervoerder volgens artikel 17, lid 2, van het verdrag van Montreal aansprakelijk geacht voor deze schade „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”.
- 33 Een dergelijke strikte aansprakelijkheidsregeling impliceert echter, zoals overigens voortvloeit uit de vijfde alinea van de preambule van het verdrag van Montreal, dat een „billijk evenwicht van de belangen” wordt bewaard, met name ten aanzien van de belangen van de luchtvervoerders en die van de passagiers.
- 34 Teneinde een dergelijk evenwicht te bewaren, zijn de verdragsluitende staten overeengekomen om in bepaalde gevallen — met name, overeenkomstig artikel 22, lid 2, van het verdrag van Montreal, in het geval van vernieling, verlies, beschadiging of vertraging van bagage — de op de luchtvervoerders rustende schadevergoedingsverplichting te beperken. De maximumvergoeding van de schade die daaruit voortvloeit geldt dus „per passagier”.
- 35 Daaruit volgt dat bovengenoemd „billijk evenwicht van de belangen” in de verschillende gevallen waarin de vervoerder krachtens hoofdstuk III van het verdrag van Montreal aansprakelijk wordt gesteld, vereist dat er duidelijke schadevergoedingsbeperkingen bestaan met betrekking tot alle schade die een passagier in elk van die gevallen heeft geleden, ongeacht de aard van de aan de passagier toegebrachte schade.

- 36 Aan de hand van een aldus vormgegeven schadevergoedingsbeperking kunnen de passagiers immers gemakkelijk en snel schadeloos worden gesteld, zonder dat daarbij op de luchtvervoerders een zeer zware en moeilijk vast te stellen en te berekenen vergoedingsplicht wordt gelegd, waardoor hun economische activiteit zou kunnen worden ontwricht of zelfs geparalyseerd.
- 37 Daaruit volgt dat de verschillende in hoofdstuk III van het verdrag van Montreal genoemde schadevergoedingbeperkingen, daaronder begrepen het in artikel 22, lid 2, van dat verdrag vastgestelde maximumbedrag, gelden voor de totale toegebrachte schade, ongeacht of deze schade van materiële dan wel immateriële aard is.
- 38 Voorts biedt artikel 22, lid 2, van het verdrag van Montreal de passagier de mogelijkheid om een bijzondere verklaring omtrent belang te doen bij de afgifte van de aangegeven bagage aan de vervoerder. Deze mogelijkheid bevestigt dat de begrenzing van de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder voor schade ten gevolge van het verlies van bagage als bedoeld in dit artikel, bij het ontbreken van enige verklaring, een absolute begrenzing is die zowel de materiële als de immateriële schade omvat.
- 39 Gelet op een en ander dient op de gestelde vraag te worden geantwoord dat het begrip „schade” dat ten grondslag ligt aan artikel 22, lid 2, van het verdrag van Montreal, waarbij het maximumbedrag is vastgesteld ten belope waarvan de luchtvervoerder aansprakelijk kan worden gesteld voor de schade ten gevolge van met name verlies van bagage, aldus moet worden uitgelegd dat het zowel de materiële als de immateriële schade omvat.

Kosten

- ⁴⁰ Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale 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:

Het begrip „schade” dat ten grondslag ligt aan artikel 22, lid 2, van het op 28 mei 1999 te Montreal gesloten Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, waarbij het maximumbedrag is vastgesteld ten belope waarvan de luchtvervoerder aansprakelijk kan worden gesteld voor de schade ten gevolge van met name verlies van bagage, moet aldus worden uitgelegd dat het zowel de materiële als de immateriële schade omvat.

ondertekeningen