



Datum van inontvangstneming : 24/12/2020

Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-606/20 – 1

Zaak C-606/20

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

17 november 2020

Verwijzende rechter:

Landgericht Düsseldorf (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

9 november 2020

Verzoeker en verzoeker in hoger beroep:

EZ

Verweerster en verweerster in hoger beroep:

IBERIA Lineas Aereas de Espana, Sociedad Unipersonal

I.

[OMISSIS]

Landgericht Düsseldorf (rechter in tweede aanleg Düsseldorf, Duitsland)

Beslissing

In het geding tussen

EZ, [OMISSIS],

verzoeker en verzoeker in hoger beroep

[OMISSIS]

en

IBERIA Lineas Aereas de Espana, Sociedad Unipersonal, [OMISSIS] Madrid, Spanje,

verweerster en verweerster in hoger beroep

[OMISSIS]

heeft de 22. Zivilkammer (tweeëntwintigste kamer voor civiele zaken) van het Landgericht Düsseldorf

na de mondelinge behandeling op 23 oktober 2020

[OMISSIS]

als volgt beslist: [Or. 2]

De behandeling van de zaak wordt geschorst.

Aan het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt krachtens artikel 267, eerste alinea, onder b), en derde alinea, VWEU de volgende vraag betreffende de uitlegging van het Unierecht voorgelegd:

Moet artikel 20, eerste zin, van het op 28 mei 1999 in 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, namens de Europese Gemeenschap is goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001 en op 28 juni 2004 in werking is getreden, aldus worden uitgelegd dat een luchtvervoerder geheel of gedeeltelijk is ontheven van zijn aansprakelijkheid wegens verlies van bagage zoals bedoeld in artikel 17, lid 2, van het Verdrag van Montreal, indien de passagier (bijna) nieuwe elektronische artikelen zoals een compactcamera, een tablet (iPad) en een draadloze koptelefoon in de ingecheckte bagage in plaats van in de handbagage vervoert, zonder dit bij de luchtvervoerder te melden, hoewel het voor de passagier mogelijk was geweest deze elektronische artikelen in de handbagage mee te nemen, en dit in redelijkheid van hem kon worden verlangd?

Motivering:

I.

[OMISSIS] Verzoeker EZ vordert van de verwerende luchtvaartmaatschappij IBERIA Lineas Aeras de Espana, S.A., Operadora, Sociedad Unipersonal schadevergoeding overeenkomstig het Verdrag van Montreal wegens verlies van bagage.

Verzoeker had bij verweerster een door haar uitgevoerde vlucht op 29 december 2018 van Düsseldorf naar Panama City met tussenlanding in Madrid [OMISSIS] geboekt. Bij het begin van de reis checkte verzoeker op de luchthaven van

Düsseldorf een reistas als ruimbagage in. Handbagage had hij niet bij zich. In de ingecheckte bagage bevonden zich naast kleding onder meer de volgende voorwerpen: **[Or. 3]**

- 1 cybershot compactcamera, merk: Sony, model: DSX-RX 100 II, dagwaarde: 674,10 EUR, aankoop: zomer 2018
- 1 tablet, merk: Apple, model: iPad, Cellular 128 GB geheugen, kleur: grijs, dagwaarde: 512,10 EUR, aankoop: juni 2018
- 1 draadloze koptelefoon, merk: Beats by Dr. Dre, kleur: matzwart, dagwaarde: 314,91 EUR, aankoop: oktober 2018

Het was voor verzoeker geen probleem geweest bovengenoemde voorwerpen in de handbagage mee te nemen. Dit deed hij niet, omdat hij dergelijke voorwerpen tot dusver steeds in de ruimbagage vervoerde en het tot op heden nog nooit was voorgekomen dat bagage kwijt was geraakt.

In totaal had de inhoud van de reistas (kleding, camera, tablet en koptelefoon) een waarde van 2 268,10 EUR. Verzoeker vordert vergoeding van deze schade tot het bedrag van de maximale aansprakelijkheidsgrens overeenkomstig artikel 22, lid 2, van het Verdrag van Montreal ten belope van 1 288 bijzondere trekkingsrechten, hetgeen overeenkomt met een bedrag van 1 383,00 EUR.

Het Amtsgericht (rechter in eerste aanleg, Duitsland) heeft bij vonnis van 24 januari 2020 de vordering tot betaling van schadevergoeding wegens verlies van bagage slechts toegewezen voor 720,47 EUR en deze met betrekking tot de compactcamera, de iPad en de draadloze koptelefoon [OMISSIS] afgewezen.

Ter motivering heeft deze rechter vastgesteld dat verzoeker overeenkomstig artikel 20, eerste zin, van het Verdrag van Montreal voor 100 % mede verantwoordelijk is, waardoor rechten op schadevergoeding wegens verlies van bagage uitgesloten zijn. Bij de bovengenoemde voorwerpen (camera, tablet, koptelefoon), die bijna nieuw waren en een aanzienlijke waarde hadden, gaat het om „waardevolle voorwerpen”. In de moderne massale luchtvaart moet de passagier er steeds rekening mee houden dat bagage kwijtraakt, waardoor dergelijke waardevolle voorwerpen altijd in de handbagage moeten worden vervoerd, aldus deze rechter.

Tegen het vonnis in eerste aanleg van 24 januari 2020, aan verzoeker betekend op 5 februari 2020, heeft deze [OMISSIS] met inachtneming van de vormvoorschriften en termijnen hoger beroep ingesteld en dit – **[Or. 4]** [OMISSIS] [procedurele details] met inachtneming van de vormvoorschriften en termijnen gemotiveerd.

Verzoeker voert in hoger beroep aan dat het Amtsgericht de bepaling in artikel 20, eerste zin, van het Verdrag van Montreal onjuist heeft uitgelegd. Deze zou volgens verzoeker moeten worden uitgelegd tegen de achtergrond van het doel

van het Verdrag van Montreal – bescherming van de belangen van consumenten en het bereiken van een billijk evenwicht van de belangen. Elektronische artikelen zoals compactcamera's, tablets en koptelefoons zijn volgens hem in de huidige tijd geen „waardevolle voorwerpen” meer, maar slechts „gebruiksvoorwerpen” die dagelijks worden gebruikt en ook geen uitzonderlijke waarde hebben en bovendien vaak slechts een korte tot middellange levensduur hebben. Dergelijke elektronische artikelen dienen derhalve te worden behandeld als kledingstukken, zonnebrillen en dergelijke die eveneens in de ingecheckte bagage kunnen worden vervoerd.

Derhalve vordert verzoeker in hoger beroep het in eerste aanleg gewezen vonnis van 24 januari 2020 te herzien en hem aanvullend een schadevergoeding toe te kennen voor de bovengenoemde voorwerpen ten bedrage van 662,53 EUR.

II.

Verweerster vordert in hoger beroep het hoger beroep te verwerpen. Zij verdedigt het in eerste aanleg gewezen vonnis.

Of het hoger beroep van verzoeker slaagt, hangt in beslissende mate af van het antwoord op de in het begin geformuleerde prejudiciële vraag.

In detail:

1.

Verordening (EG) nr. 2027/97[, zoals gewijzigd,] geeft met betrekking tot de aansprakelijkheid van luchtvervoerders voor het luchtvervoer van passagiers en hun bagage op [Or. 5] het grondgebied van de Europese Unie uitvoering aan de relevante bepalingen van het Verdrag van Montreal. Uit artikel 3, lid 1, van deze verordening volgt dat de aansprakelijkheid van luchtvervoerders uit de Unie ten aanzien van passagiers en hun bagage onderworpen is aan alle bepalingen van het Verdrag van Montreal die betrekking hebben op die aansprakelijkheid. Het Verdrag van Montreal werd op 9 december 1999 door de Europese Gemeenschap ondertekend en op 5 april 2001 door de Raad van de Europese Unie in haar naam goedgekeurd. Het is voor de Europese Unie in werking getreden op 28 juni 2004. Aangezien het Verdrag van Montreal sindsdien een integrerend bestanddeel van de rechtsorde van de Unie vormt, is het Hof bevoegd om een prejudiciële beslissing te geven over de uitlegging ervan (zie arrest van het Hof van 19 december 2019, C-532/18, [Niki Luftfahrt, EU:C:2019:1127], punten 29 en 30).

2.

Vast staat dat verzoeker wegens het verlies van bagage na het inchecken daarvan op 29 december 2018 op de luchthaven van Düsseldorf jegens verweerster als luchtvervoerder recht heeft op schadevergoeding overeenkomstig artikel 17, lid 2, van het Verdrag van Montreal. Tussen partijen is slechts in geschil of verzoeker

voor 100 % medeverantwoordelijk is overeenkomstig artikel 20, eerste zin, van het Verdrag van Montreal, omdat hij een compactcamera, een iPad en een koptelefoon, die zich in de kwijtgeraakte koffer bevonden, niet in de handbagage heeft vervoerd, maar in de ingecheckte ruimbagage.

Overeenkomstig artikel 20, eerste zin, van het Verdrag van Montreal is de luchtvervoerder geheel of gedeeltelijk ontheven van zijn aansprakelijkheid voor een verlies van bagage, indien en voor zover hij bewijst dat schuld of nalatigheid van de persoon die schadevergoeding vordert, de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen.

Waar het in casu dus om gaat, is wat hieronder moet worden verstaan, als het Verdrag van Montreal voor een ontheffing van aansprakelijkheid wegens medeverantwoordelijkheid van de passagier verlangt dat „schuld of nalatigheid van de persoon die schadevergoeding vordert, de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen.” **[Or. 6]**

De in het Verdrag van Montreal gebezigde begrippen dienen op autonome en uniforme wijze te worden uitgelegd, zodat bij de uitlegging van deze begrippen geen rekening hoeft te worden gehouden met de uiteenlopende betekenissen die mogelijksterwijs in de nationale rechtsorden van de lidstaten van de Unie zijn toegekend aan die begrippen, maar wel de voor de Unie bindende uitleggingsregels van het algemene volkenrecht in aanmerking moeten worden genomen. In dit verband wordt in artikel 31 van het Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht van 23 mei 1969 – dat een codificatie is van het algemene volkenrecht, dat bindend is voor de Unie – gepreciseerd 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 (zie arrest van het Hof van 19 december 2019, C-532/18, [Niki Luftfahrt, EU:C:2019:1127], punten 31 en 32.).

De staten die partij zijn bij het Verdrag van Montreal, die zich volgens de derde alinea van de preambule van dit verdrag bewust zijn 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 objectieve aansprakelijkheid van luchtvervoerders. Een dergelijk stelsel impliceert niettemin, zoals voortvloeit uit de vijfde alinea van de preambule van het Verdrag van Montreal, dat een „billijk evenwicht van de belangen” wordt bewaard, met name wat de belangen van de luchtvervoerders en die van de passagiers betreft (zie arrest van 19 december 2019, [Niki Luftfahrt, EU:C:2019:1127], punt 36).

Het Verdrag van Montreal voorziet in bepaalde gevallen – met het oog op het bewaren van het evenwicht van belangen – in een ontheffing van de aansprakelijkheid van de vervoerder. Artikel 20, eerste zin, van dit verdrag bepaalt namelijk dat de vervoerder geheel of gedeeltelijk ontheven is van zijn

aansprakelijkheid jegens de passagier, indien hij bewijst dat schuld of nalatigheid van die passagier de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen. Door deze beperkingen kunnen passagiers gemakkelijk en snel schadeloos gesteld worden zonder dat evenwel aan de luchtvervoerders een zeer zware, moeilijk vast te stellen en te berekenen restitutieplichting wordt opgelegd die hun economische activiteit zou kunnen ontwrichten of zelfs lamleggen (zie arrest Niki Luftfahrt, punten 39 en 40). **[Or. 7]**

De voorwaarde voor een ontheffing van aansprakelijkheid van de luchtvervoerder in artikel 20, eerste zin, van het Verdrag van Montreal, dat „schuld of nalatigheid van de passagier de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen”, moet derhalve worden uitgelegd volgens de gebruikelijke betekenis van het woord, volgens de systematiek van de verordening en met inachtneming van het voorwerp en het doel van het Verdrag van Montreal, te weten een hoog beschermingsniveau van de belangen van consumenten en tegelijkertijd een „billijk evenwicht van belangen” tussen de belangen van de passagiers en die van de luchtvervoerders te bereiken.

De gebruikelijke woordbetekenis van een op zijn minst nalatig mede veroorzaken van de schade bij een verlies van bagage zal waarschijnlijk inhouden dat dit veronderstelt dat de in het maatschappelijk verkeer objectief vereiste zorgvuldigheid niet in acht is genomen.

In de Duitse rechtspraak en in de Duitse literatuur is de opvatting te vinden dat de passagier bij het huidige massavervoer steeds rekening moet houden met de mogelijkheid van verlies van ingecheckte bagage, waardoor er in beginsel sprake zal zijn van een grove schending van de zorgvuldigheid in eigen zaak overeenkomstig artikel 20, eerste zin, van het Verdrag van Montreal, wanneer waardevolle voorwerpen in de ruimbagage en niet in de handbagage worden vervoerd [OMISSIS]. Dienovereenkomstig werd in de Duitse rechtspraak bijvoorbeeld uitgegaan van medeverantwoordelijkheid, wanneer de passagier in de ingecheckte bagage een waardevolle camera-uitrusting [OMISSIS] vervoert, terwijl hij deze in de handbagage had kunnen vervoeren en dit ook redelijkerwijs van hem kon worden verlangd, en de ingecheckte bagage later kwijt is geraakt.

Volgens de verwijzende rechter levert de situatie waarin de passagier traditionele waardevolle voorwerpen, zoals bijvoorbeeld contant geld, waardepapieren en goudsieraden enzovoorts, in de **[Or. 8]** ingecheckte bagage in plaats van in de handbagage vervoert, geen problemen op. Hierbij zal in de regel moeten worden uitgegaan van een aanzienlijke medeverantwoordelijkheid van de passagier welke leidt tot een gedeeltelijke of gehele ontheffing van de luchtvervoerder van zijn aansprakelijkheid [OMISSIS]. Bij het vervoer van elektronische artikelen zoals in het onderhavige geval moet de kwestie van de medeverantwoordelijkheid evenwel meer gedifferentieerd worden beoordeeld.

Tal van elektronische artikelen zoals smartphones, tablets, laptops en compactcamera's enzovoorts zijn in de laatste jaren in brede lagen van de

bevolking inmiddels tot „voorwerpen van dagelijks gebruik” verworpen en zijn inmiddels wijd verspreid. De prijzen van elektronische artikelen zijn in de laatste decennia ondanks voortdurende verbetering van de techniek steeds verder gedaald. Veel mensen gebruiken dergelijke elektronische artikelen bijna dagelijks. Ook als de nieuwprijzen van dergelijke apparaten – zoals ook het onderhavige geval laat zien – deels rond bedragen van 1.000,00 EUR liggen, hebben deze vaak slechts een beperkte levens- en gebruiksduur en verliezen zij op de markt voor gebruikte goederen snel hun waarde. In grote delen van de bevolking worden dergelijke elektronische artikelen daarom niet beschouwd als traditionele waardevolle voorwerpen. Dit zou ervoor kunnen pleiten om in het gedrag van verzoeker (achterlaten van camera, tablet en koptelefoon in de ingecheckte bagage) geen medeverantwoordelijkheid te zien en hem de volledige schadevergoeding voor deze kwijtgeraakte voorwerpen toe te kennen.

Anderzijds hebben juist bijna nieuwe elektronische artikelen – zoals het onderhavige geval laat zien – een aanzienlijke waarde. Elektronische artikelen zoals smartphones, compactcamera's, tablets en koptelefoons zijn vaak klein en praktisch en kunnen door de passagier in de regel zonder problemen in de handbagage worden vervoerd. Bovendien is juist dat in het moderne massale luchtvervoer steeds opnieuw regelmatig bagage kwijtraakt, waardoor de passagier hier in beginsel rekening mee moet houden. Om hier een billijk evenwicht tussen de belangen van de passagier, die ook profiteert van de voordelen van het moderne massale luchtvervoer, en die van de luchtvaartmaatschappijen te bewerkstelligen, zou men van de passagier kunnen verlangen dergelijke voorwerpen altijd in de handbagage te vervoeren om te voorkomen dat [Or. 9] luchtvaartmaatschappijen hoge financiële vergoedingen moeten betalen in het geval van verlies van bagage.

Deze vraag is tot dusver – voor zover te overzien – nog niet door de rechterlijke instanties van de Unie beantwoord en de juiste uitlegging kan ook niet eenduidig worden bepaald, waardoor deze vraag krachtens artikel 267, eerste alinea, onder b), en derde alinea, VWEU aan het Hof van Justitie moest worden voorgelegd met het verzoek om een prejudiciële beslissing.

III.

Omdat de zaak aan het Hof van Justitie wordt voorgelegd, moet de behandeling daarvan overeenkomstig § 148 ZPO (Duits wetboek van burgerlijke rechtsvordering) worden geschorst.

[OMISSIS]