



Datum van inontvangstneming : 13/06/2016

Zaak C-258/16**Verzoek om een prejudiciële beslissing****Datum van indiening:**

9 mei 2016

Verwijzende rechter:

Korkein oikeus (Finland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

2 mei 2016

Verzoekende partij:

Finnair Oyj

Verwerende partij:

Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia

Betreft: Verzoek om een prejudiciële beslissing aan het Hof van Justitie van de Europese Unie

BESTREDEN BESLISSING: Arrest van de Helsingin hovioikeus (rechter in tweede aanleg) van 28 februari 2014, nr. 487.

BESLISSING VAN DE KORKEIN OIKEUS (hooggerechtshof, Finland)

Voorwerp van het geding

- 1 De onderhavige zaak betreft de aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade door het verlies van bagage. In het bijzonder gaat het om de uitlegging van artikel 31 van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (hierna: „Verdrag van Montreal”). Volgens dit artikel moet de passagier schriftelijk protest doen aan de vervoerder. Bij gebreke van protest binnen de voorgeschreven termijnen is elke rechtsvordering tegen de vervoerder niet-ontvankelijk.
- 2 De Gemeenschap heeft het Verdrag van Montreal goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG en het verdrag is ten aanzien van de Gemeenschap in werking

getreden op 28 juni 2004. Aan enkele bepalingen van het verdrag is uitvoering gegeven door verordening (EG) nr. 889/2002, tot wijziging van verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage (hierna: „aansprakelijkheidsverordening”).

- 3 Bij de Finse rechter is een door verzekeringsmaatschappij Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia (hierna: „Fennia”) op 2 september 2011 tegen Finnair Oyj (hierna: „Finnair”) ingestelde vordering aanhangig. Fennia heeft op grond van een reisverzekering aan een passagier een vergoeding betaald voor schade als gevolg van verlies van spullen uit een koffer. Fennia heeft op grond van haar regresrecht schadevergoeding gevorderd van vervoerder Finnair.
- 4 De Korkein oikeus moet beoordelen of de rechtsvordering van Fennia tegen Finnair niet-ontvankelijk is vanwege het feit dat de passagier niet tijdig protest heeft gedaan aan de vervoerder. Teneinde deze vraag te kunnen beantwoorden, dient de nationale rechter na te gaan of voor het behoud van de rechtsvordering volgens artikel 31, lid 4, van het Verdrag van Montreal naast een tijdig protest ook is vereist dat dat in schriftelijke vorm wordt gedaan. Wanneer de bepaling wordt geacht een protest in schriftelijke vorm voor te schrijven, dient de Korkein oikeus zich uit te spreken over de vraag op welke wijze het in artikel 31, lid 3, neergelegde vereiste van schriftelijkheid moet worden uitgelegd.

Relevante feiten

De ingestelde vordering

- 5 Passagier Kristiina Mäkelä-Dermedesiotis kwam op 1 november 2010 met een vlucht van Finnair van Malaga (Spanje) in Finland aan. De passagier had op dezelfde dag telefonisch contact met de klantenservice van Finnair en gaf daarin aan dat uit haar koffer spullen ontbraken. De vertegenwoordiger van de luchtvaartmaatschappij heeft de melding geregistreerd in het elektronische schade-informatiesysteem van de maatschappij, met een omschrijving van de ontbrekende spullen en hun waarde. Mäkelä-Dermedesiotis belde op 3 november 2010 opnieuw met de klantenservice van Finnair met een verzoek om een verklaring betreffende de gebeurtenis voor haar verzekeringsmaatschappij, die Finnair aan haar heeft verstrekt.
- 6 Fennia vorderde bij de käräjäoikeus (rechter in eerste aanleg, Finland) dat Finnair wordt veroordeeld tot vergoeding van de schade waarvoor Fennia een vergoeding had betaald aan Mäkelä-Dermedesiotis uit hoofde van de bagageverzekering. Fennia heeft op grond van § 75 van de vakuutusopimuslaki (wet op de verzekeringsovereenkomst) een rechtstreeks regresrecht.
- 7 Finnair betwistte deze vordering en stelde daartoe dat Mäkelä-Dermedesiotis niet overeenkomstig artikel 31 van het Verdrag van Montreal schriftelijk protest heeft

gedaan binnen zeven dagen na ontvangst van de bagage. De door Finnair voor de verzekeringsmaatschappij opgestelde verklaring was geen schriftelijk protest in de zin van dit artikel. Mäkelä-Dermedesiotis heeft overeenkomstig het Verdrag van Montreal haar recht op vergoeding verloren. Bijgevolg heeft Fennia dan ook geen regresrecht tegen Finnair.

Vonnis van de Helsingin käräjäoikeus van 4 september 2012

- 8 De käräjäoikeus heeft verklaard dat in artikel 31 van het Verdrag van Montreal niet is vastgelegd wat er wordt bedoeld met schriftelijke vorm. Daarin staat echter wel duidelijk aangegeven dat een protest schriftelijk door de geadresseerde van de bagage moet worden gedaan. Mäkelä-Dermedesiotis had een mondelinge melding gedaan bij Finnair. Aan de door het artikel vereiste schriftelijke vorm is niet voldaan doordat de medewerker van Finnair de melding schriftelijk had vastgelegd. Volgens de instructies inzake schadevergoedingsclaims op de internetpagina van Finnair kon een schademelding ook telefonisch worden gedaan, maar diende een schadevergoedingsclaim schriftelijk bij Finnair te worden ingediend.
- 9 Omdat er geen schriftelijke schadeclaim binnen zeven dagen was ingediend, kon er tegen Finnair geen vordering tot schadevergoeding meer worden ingesteld.
- 10 Op deze gronden heeft de käräjäoikeus de vordering verworpen.

Arrest van de hovioikeus van 28 februari 2014

- 11 De hovioikeus (rechter in tweede aanleg, Finland) heeft opgemerkt dat in het Unierecht en de rechtspraak van het Hof (bijv. in zaak C-410/11) de in het Verdrag van Montreal neergelegde aansprakelijkheid van luchtvervoerders wordt benadrukt. Artikel 6 van de aansprakelijkheidsverordening bepaalt dat de luchtvervoerders die luchtvervoersdiensten aanbieden ervoor zorgen dat de passagiers op alle verkooppunten, ook voor de verkoop per telefoon of via het internet, een samenvatting van de voornaamste bepalingen inzake de aansprakelijkheid voor passagiers en hun bagage krijgen, die ook de termijnen voor het indienen van een eis tot schadeloosstelling en de mogelijkheid om een speciale verklaring over de bagage af te leggen, vermeldt.
- 12 De instructies op de internetpagina's van Finnair betreffende de inhoud van artikel 31 van het Verdrag van Montreal bevatten aparte aanwijzingen voor het doen van een schademelding of een schriftelijk protest. Volgens de instructies kon een schademelding telefonisch plaatsvinden, terwijl een schriftelijk protest door middel van een afzonderlijk feedbackformulier binnen zeven dagen na ontvangst van de bagage aan Finnair moest worden gedaan.
- 13 De hovioikeus achtte de instructies op de internetpagina's van Finnair niet voldoende duidelijk en eenduidig voor passagiers in de hoedanigheid van consument. Omdat in de instructies niet apart was vermeld voor welk doel een

schademelding moest worden gedaan, kon bij de passagier in de hoedanigheid van consument redelijkerwijs de indruk worden gewekt dat ook een melding aan Finnair per telefoon, die een medewerker van Finnair in het systeem van de maatschappij invoert, kon voldoen aan het vereiste van een schriftelijk protest.

- 14 In artikel 31 van het Verdrag van Montreal wordt niet nader omschreven wat er wordt bedoeld met de schriftelijke vorm. De passagier had de duidelijk omschreven schade aangemeld bij Finnair en een schriftelijke verklaring ontvangen, waaruit bleek dat de melding tijdig was ingevoerd in het systeem van de maatschappij. De verzekeringsmaatschappij had, na verkrijging van de verklaring van de passagier, geen gegronde reden om aan te nemen dat het protest niet op de juiste wijze was gedaan. Finnair had, nadat zij de melding had ontvangen, de passagier niet afzonderlijk geïnformeerd over het feit dat de melding niet toereikend was om de aansprakelijkheid in stand te houden. De hovioikeus oordeelde dat de passagier met de hierboven beschreven handelingen tijdig geldig protest had gedaan aan de vervoerder.
- 15 Op deze gronden vernietigde de hovioikeus het vonnis van de käräjaoikeus en veroordeelde hij Finnair tot vergoeding van de schade aan Fennia.

Hogere voorziening bij de Korkein oikeus

- 16 Finnair heeft gevorderd het arrest van de hovioikeus te vernietigen en het vonnis van de käräjaoikeus te bevestigen.

Bepalingen

Internationaal recht

- 17 Artikel 31 van het Verdrag van Montreal bepaalt:

„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, lid 2, en artikel 4, lid 2, 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

18 Artikel 1 van de aansprakelijkheidsverordening luidt als volgt:

„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. Tevens breidt zij de toepassing van de bepalingen in kwestie uit tot het luchtvervoer binnen de grenzen van één en dezelfde lidstaat.”

19 Artikel 3, lid 1, van de aansprakelijkheidsverordening luidt als volgt:

„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.”

Nationaal recht

20 Het Verdrag van Montreal is bij wet in Fins recht omgezet. In § 1, eerste alinea, van de laki eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta (wet betreffende de uitvoering en toepassing van de bepalingen van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer) is het navolgende bepaald:

„De bepalingen van het te Montreal op 28 mei 1999 goedgekeurde Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (hierna: ‚Verdrag van Montreal’) zoals Finland die als bindend heeft erkend, hebben kracht van wet.”

Noodzaak van een prejudiciële beslissing

21 Bij de Korkein oikeus is een geding betreffende een schadevordering aanhangig, voor de beslechting waarvan artikel 31 („Termijnen voor protest”) van het Verdrag van Montreal moet worden uitgelegd.

22 Het Verdrag van Montreal is door de Gemeenschap en haar lidstaten gesloten op grond van een gedeelde bevoegdheid. De Gemeenschap heeft bij besluit 2001/539

het Verdrag van Montreal goedgekeurd. Het verdrag is ten aanzien van de Gemeenschap in werking getreden op 28 juni 2004. Aan de bepalingen van het Verdrag van Montreal betreffende het luchtvervoer van passagiers en hun bagage is uitvoering gegeven door de aansprakelijkheidsverordening. Volgens artikel 3, lid 1, van de aansprakelijkheidsverordening is de aansprakelijkheid van een luchtvervoerder van de Gemeenschap onderworpen aan alle bepalingen van het Verdrag van Montreal die op die aansprakelijkheid betrekking hebben.

- 23 De bepalingen van het verdrag vormen vanaf de datum van inwerkingtreding ervan een bestanddeel van de rechtsorde van de Unie (zie bijvoorbeeld het arrest *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251). De Korkein oikeus meent op grond van artikel 1 en artikel 3, lid 1, van de aansprakelijkheidsverordening dat de Unie op het door artikel 31 van het Verdrag van Montreal bestreken gebied haar bevoegdheden heeft uitgeoefend en bepalingen heeft vastgesteld ter uitvoering van de daaruit voortvloeiende verplichtingen. Daarom is de Korkein oikeus in lijn met de vaste rechtspraak van het Hof (bijvoorbeeld arresten *Merck Genéricos – Produtos Farmacêuticos*, C-431/05, EU:C:2007:496 en *Lesoochranárske zokupenie*, C-240/09, EU:C:2011:125) van oordeel dat het Hof bevoegd is om een prejudiciële beslissing te geven over de uitlegging van artikel 31 van het verdrag.
- 24 Gelet op artikel 31, lid 4, van het Verdrag van Montreal is het onduidelijk of een rechtsvordering niet-ontvankelijk is wanneer een protest tijdig is gedaan maar niet in de door artikel 31, lid 3, voorgeschreven schriftelijke vorm. Rekening dient te worden gehouden met het feit dat de onderscheiden taalversies van het verdrag van elkaar verschillen. De Korkein oikeus noemt als voorbeeld de formuleringen in de Engelse en de Franse taal:

EN:

If no complaint is made within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on its part.

FR:

A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

- 25 Hoewel volgens artikel 31, lid 3, elk protest schriftelijk moet worden gedaan, kan met name de formulering in de Engelse taal aldus worden uitgelegd dat een rechtsvordering slechts niet-ontvankelijk is, wanneer geen protest is gedaan.
- 26 Wanneer artikel 31, lid 4, van het verdrag een schriftelijk protest binnen de voorgeschreven termijnen als voorwaarde stelt, rijst de vraag wat als schriftelijk protest kan worden beschouwd. In de bepaling is niet nader omschreven wat met de term „schriftelijk” wordt bedoeld, welke inhoudelijke eisen er aan een protest worden gesteld en door wiens concrete handelingen aan het protest een schriftelijke vorm moet worden gegeven.

- 27 In de eerste plaats moet worden onderzocht of het vereiste van een schriftelijke vorm impliceert dat het protest op papier wordt gedaan of dat het ook elektronisch kan plaatsvinden. De Korkein oikeus merkt op dat volgens artikel 9 van richtlijn (EG) 31/2000 van het Europees Parlement en de Raad inzake elektronische handel de lidstaten ervoor moeten zorgen dat de regels met betrekking tot de totstandkoming van contracten geen belemmering vormen voor het gebruik van langs elektronische weg gesloten contracten. In het Unierecht wordt ook anderszins uitgebreid ernaar gestreefd dat aan het vereiste inzake schriftelijke vorm kan worden voldaan met elektronische middelen. Het valt nauwelijks te betwijfelen dat volgens het Verdrag van Montreal een protest niet van een handtekening behoeft te worden voorzien.
- 28 In het voorstel van de Commissie voor een verordening houdende wijziging van verordening (EG) nr. 261/2004 en de aansprakelijkheidsverordening [COM(2013) 130 final] werd voorgesteld dat passagiers klachten in verband met schade door vertraging op elektronische wijze moeten kunnen indienen. Verzending langs elektronische weg als methode om klachten en vorderingen in te dienen wordt derhalve gestimuleerd.
- 29 In het Verdrag van Montreal is niet nader aangegeven welke informatie de passagier reeds in de fase van het protest moet opgeven of wat hij moet eisen. Bijvoorbeeld volstaat volgens artikel 39 van het Verdrag inzake internationale koopovereenkomsten betreffende roerende zaken (VN-kooprecht) in een kennisgeving van een gebrek aan overeenstemming een opgave van de aard van het gebrek aan overeenstemming. Deze internationaal op grote schaal toegepaste klachtregeling zou pleiten voor een uitlegging volgens welke ook in artikel 31 van het Verdrag van Montreal een dergelijke schademelding wordt bedoeld. In een later stadium kunnen op een andere wijze eventuele vorderingen tot schadevergoeding worden ingediend.
- 30 Ook volgens het verordeningvoorstel van de Commissie [COM(2013) 130 final] zou een klachtenformulier, dat de vorm kan aannemen van een Property Irregularity Report (PIR), door de luchtvaartmaatschappij op de luchthaven moeten worden aanvaard als klacht uit hoofde van artikel 31, lid 2, van het Verdrag van Montreal. Een opgave van de aard van het gebrek aan overeenstemming wordt derhalve als toereikend geacht.
- 31 Volgens artikel 31, lid 2, van het Verdrag van Montreal moet de geadresseerde protest doen aan de vervoerder. Rechtshandelingen kunnen in de regel ook worden verricht door een vertegenwoordiger of met de hulp van een andere persoon. Ook vormt het in het algemeen geen beletsel dat een klacht bijvoorbeeld in feite met de hulp van de andere partij wordt opgesteld. Op die manier kan onder andere worden gewaarborgd dat in de verklaring alle gegevens zijn opgenomen die nodig zijn voor de afwikkeling van de schade of de tekortkoming.

- 32 Wanneer het vormvoorschrift aldus moet worden begrepen dat het is gesteld om onduidelijkheden wat betreft bewijsvoering te vermijden, is het niet beslissend volgens welke procedure het protest in een schriftelijke vorm is omgezet. Indien echter de nadruk wordt gelegd op eenvormigheid van de klachtprocedure, kan een meer formele uitlegging van het vereiste van schriftelijkheid gerechtvaardigd zijn.
- 33 In de derde overweging van het Verdrag van Montreal verklaren de verdragssluitende staten zich bewust te zijn van het belang van het waarborgen van bescherming van de belangen van consumenten in het internationale luchtvervoer. In de onderhavige zaak moet dan ook tevens worden onderzocht welke betekenis de hoedanigheid van consument van de passagier heeft voor de uitlegging van het vormvereiste.

Prejudiciële vragen

Na de partijen in de gelegenheid te hebben gesteld hun standpunt met betrekking tot de inhoud van een prejudicieel verzoek kenbaar te maken, schorst de Korkein oikeus de behandeling van de zaak en legt het Hof de navolgende prejudiciële vragen voor:

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 tijdig, maar ook schriftelijk in de zin van artikel 31, lid 3, wordt gedaan?
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 informatiesysteem van de vervoerder?
3. Staat het Verdrag van Montreal in de weg aan een uitlegging volgens welke aan het vereiste inzake schriftelijke vorm wordt geacht te zijn voldaan wanneer een vertegenwoordiger van de luchtvaartmaatschappij, met medeweten van de passagier, de schadeangifte/het protest in schriftelijke vorm, op papier of elektronisch, in het 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?

[OMISSIS]

[OMISSIS]