

Twee recente deelgeschilprocedures bij Nederlandse rechtbanken

Twee recente deelgeschilprocedures bij Nederlandse rechtbanken

Twee recente deelgeschilprocedures bij Nederlandse rechtbanken werpen licht op de toepassing van artikel 1019w Rv in letselschadezaken in de luchtvaart.

Ronald Schnitker

Beide zaken, behandeld door de Rechtbank Noord-Holland en de Rechtbank Rotterdam, betreffen verzoeken om een verklaring voor recht met betrekking tot aansprakelijkheid voor geleden schade. De uitspraken illustreren de verschillende benaderingen van de kantonrechter bij de beoordeling of een zaak zich leent voor een deelgeschilprocedure en de toekenning van kosten.

Zaak 1: Rechtbank Noord-Holland (ECLI:NL:RBNHO:2025:924)

In deze zaak verzocht een purser van KLM, hierna genoemd [verzoekster], de kantonrechter te verklaren dat KLM

aansprakelijk is voor het letsel dat zij naar eigen zeggen had opgelopen tijdens een **verplichte Safety & Security training**. Tijdens deze training oefende [verzoekster] met het openen van een vliegtuigdeur in de “Barcelona-stand”, waarbij een noodsituatie werd gesimuleerd. [verzoekster] stelde dat de deur onrealistisch zwaar was afgesteld en dat zij letsel aan haar been had opgelopen.

De kantonrechter oordeelde dat de zaak zich leende voor een behandeling in een deelgeschil, omdat een beslissing over de aansprakelijkheid een nieuwe basis kon vormen voor onderhandelingen. Echter, de kantonrechter was van oordeel dat **KLM niet haar zorgplicht had geschonden**. Er was onvoldoende gebleken dat de simulator onrealistisch zwaar was afgesteld. Ook had [verzoekster] zelf nagelaten te melden dat zij, in afwijking van de instructie, kracht zette vanuit haar been in plaats van haar schouders. De verzoeken van [verzoekster] werden afgewezen. Wel begrootte de kantonrechter de kosten van het deelgeschil op € 3.750,- exclusief btw, te vermeerderen met het griffierecht van € 706,-, maar veroordeelde KLM niet tot betaling daarvan, tenzij de aansprakelijkheid van KLM alsnog zou komen vast te staan.

Zaak 2: Rechtbank Rotterdam (ECLI:NL:RBROT:2025:1526)

In deze zaak verzocht een passagier, hierna genoemd [verzoeker], [verweerster] aansprakelijk te stellen voor schade die hij zou hebben geleden toen een stewardess hete thee over zijn schoot had laten vallen tijdens een vlucht van Abu Dhabi naar Amsterdam. [verzoeker] beriep zich op artikel 17 lid 1 van het Verdrag van Montreal.

De kantonrechter oordeelde dat de zaak zich **niet leende voor een deelgeschil**, omdat er eerst **nadere bewijslevering** nodig was omtrent de toedracht van het incident. [verweerster] betwistte dat het incident had plaatsgevonden en stelde dat er

geen melding van was gemaakt door het cabinepersoneel. De door [verzoeker] overgelegde foto's en e-mailberichten achtte de kantonrechter onvoldoende bewijs. De kantonrechter oordeelde dat het verstrekken van een bewijsopdracht in deze deelgeschilprocedure niet passend was, gezien de aard van de procedure. Het verzoek van [verzoeker] werd afgewezen en de kosten van het deelgeschil werden niet begroot, omdat het verzoek **volstrekt onnodig of onterecht** was ingesteld.

Analyse en conclusie

Beide uitspraken laten zien dat de kantonrechter een discretionaire bevoegdheid heeft bij de beoordeling of een zaak geschikt is voor een deelgeschilprocedure. In de zaak bij de Rechtbank Noord-Holland achtte de kantonrechter een beslissing over de aansprakelijkheid bevorderlijk voor de totstandkoming van een vaststellingsovereenkomst, ondanks dat de zorgplichtschending niet was vastgesteld. In de zaak bij de Rechtbank Rotterdam daarentegen, werd geoordeeld dat eerst bewijs geleverd moest worden voordat de vraag over aansprakelijkheid kon worden beantwoord, waardoor de zaak zich niet leende voor een deelgeschil.

De Rechtbank Rotterdam oordeelde dat de deelgeschilprocedure niet bedoeld is voor zaken waar uitgebreide bewijslevering nodig is. De Rechtbank Noord-Holland begrootte de kosten van het deelgeschil wel, ook al werd het verzoek afgewezen, terwijl de Rechtbank Rotterdam de kosten niet begrootte, omdat het verzoek volstrekt onnodig of onterecht was ingesteld. Deze verschillen in benadering tonen aan dat de beoordeling van de geschiktheid van een zaak voor een deelgeschil en de toekenning van kosten afhankelijk zijn van de specifieke omstandigheden van het geval.

Link naar de uitspraken:

<https://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RBNH0:2025:924>

<https://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RBR0T:2025:1526>

Britse voormalige paralympiër John McFall wordt eerste 'parastronaut'

Britse voormalige paralympiër John McFall wordt eerste 'parastronaut'

De Britse Paralympiër en chirurg John McFall wordt de eerste persoon met een lichamelijke handicap die medisch wordt goedgekeurd voor ISS-missie.

De European Space Agency (ESA) kondigde op 14 februari 2025 aan dat de Britse Paralympiër en chirurg John McFall medisch goedgekeurd is voor een lange missie naar het International Space Station (ISS). McFall verloor zijn rechterbeen op 19-jarige leeftijd en is de eerste persoon met een handicap die medisch goedgekeurd is om te trainen voor missies naar het ISS.

In een reactie op zijn prestatie zei McFall: “Het is geweldig dat we na een enorme hoeveelheid werk in de afgelopen 18 maanden kunnen zeggen dat we hebben aangetoond dat het technisch mogelijk is voor iemand met een handicap zoals ik om mee te vliegen op een missie van lange duur. En nu gaan we naar de volgende fase en wat we willen doen is die mogelijkheid om te vliegen realiseren, dus we gaan verder naar de Mission Ready fase.”

Bron:

https://www.esa.int/Science_Exploration/Human_and_Robotic_Exploration/Astronauts/John_McFall

**EU versterkt
partnerschapsprogramma
ruimtevaart Afrika-EU**

**EU versterkt
partnerschapsprogramma
ruimtevaart Afrika-EU**

Op 29 januari 2025 kondigde de Europese Commissie het Africa-EU Space Partnership Programme aan. Het programma, dat wordt ondersteund door een investering van 100 miljoen euro, ondersteunt de Global Gateway-strategie van de EU en heeft als doel de samenwerking met Afrika op het gebied van ruimtevaart

te versterken.

Het programma richt zich op drie belangrijke gebieden:

- versterking van de particuliere sector door innovatie te stimuleren en een dynamische, op de ruimtevaart gebaseerde gegevenseconomie te bevorderen om duurzame groei op het hele continent te stimuleren.
- bevordering van de groene overgang door de ontwikkeling van in de ruimte gebaseerde vroegtijdige waarschuwingssystemen voor extreme weersomstandigheden en klimaat gerelateerde gebeurtenissen;
- versterking van de particuliere sector door innovatie te stimuleren en een dynamische, op de ruimtevaart gebaseerde gegevenseconomie te bevorderen om duurzame groei op het hele continent te stimuleren.

In zijn toespraak over het programma zei Jozef Síkela, commissaris voor internationale partnerschappen: “Het ruimtevaartpartnerschapsprogramma Afrika-EU vormt een belangrijk onderdeel van onze samenwerking met Afrika, aangezien we samenwerken om de kracht van ruimtetechnologie te benutten om wereldwijde uitdagingen aan te pakken.”

Bron:

https://international-partnerships.ec.europa.eu/news-and-events/news/global-gateway-eu-reinforces-partnership-africa-through-africa-eu-space-partnership-programme-2025-01-29_en

Zweefvliegclub Noordkop mag

na bijna 10 jaar juridische strijd eindelijk sleepstarts uitvoeren

Zweefvliegclub Noordkop mag na bijna 10 jaar juridische strijd eindelijk sleepstarts uitvoeren

In 2015 werd de Zweefvliegclub Noordkop verplaatst van de Wieringermeer naar een stiltegebied in Polder Waard-Nieuwland bij Wieringen. Verplaatsing was noodzakelijk vanwege de realisatie van windpark Wieringermeer. Hoewel met de provincie was afgesproken dat ZCNK het vliegveld op dezelfde manier zou kunnen gebruiken als voor de verhuizing, zette de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in 2016 een streep door het slepen met motorvliegtuigen in de luchthavenregeling. Bij een sleepstart wordt een zweefvliegtuig door een gemotoriseerd sleepvliegtuig aan een sleepkabel omhooggetrokken. Daarna volgde een lange juridische strijd over 'nut en noodzaak' van het mogen slepen in een stiltegebied. Met succes, Zweefvliegclub Noordkop mag vanaf maart 2025 officieel zogenoemde 'sleepstarts' uitvoeren.

Op 3 december 2024 is het stiltegebied Polder Waard-Nieuwland aangepast in de Omgevingsverordening NH2022, waardoor de nieuwe luchthavenregeling kon worden vastgesteld door de provincie. De Verklaring van Veilig Gebruik Luchtruim van ILT en de uitvoeringstoets in het kader van natuurbescherming waren de laatste benodigde stappen.

De toestemming voor sleepstarts geldt voor maximaal 8 dagen per jaar, tussen 10.00 en 17.00 uur en niet op zon- en feestdagen. Op de overige dagen mag ZCNK wel starten met een lier.

Bronnen:

- https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2025/Februari_2025/Definitieve_luchthavenregeling_voor_Zweefvliegclub_Noordkop
- <https://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RVS:2016:1228>
- <https://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RBNH0:2021:4810>
- <https://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RVS:2023:3054>
- <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/prb-2025-2962.pdf>
- <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/prb-2025-2963.html>

NSC: Lelystad moet militaire luchthaven worden

NSC: Lelystad moet militaire

Luchthaven worden

NSC is er voorstander van dat Lelystad Airport een militaire bestemming krijgt, zegt NSC-Kamerlid Wietske Postma. 'Als het aan NSC ligt, zien we dat als een goede optie.' Lelystad hoeft volgens topvrouw Gunay Uslu, van vakantieaanbieder Corendon, niet open voor de luchtvaart. Volgens de topvrouw zijn er genoeg uitwijkmogelijkheden in Nederland. Ook kiezen veel mensen al voor een vlucht vanuit Duitsland of België.

'Mooi dat de luchtvaart het nu ook bevestigt', zegt Postma, die nu geen reden meer ziet waarom de luchthaven open moet. De omwonenden willen het niet, en luchtvaartmaatschappij Corendon evenmin. Ze zegt de uitspraak van Uslu te begrijpen en vraagt zich af waarom de minister zo graag wil dat de luchthaven alsnog de deuren opent, terwijl een Kamermeerderheid het niet wil.

Volgens Postma kan het ministerie van Defensie de luchthaven goed gebruiken. 'Als het aan NSC ligt, zien we dat als een goede optie. Daar is ook ruimte voor in het luchtruim om dat te doen. Defensie zal minder frequent vliegen dan de commerciële vluchten, en in deze geopolitieke tijden hebben we dat gewoon nodig.' Gewezen op de nieuwe investeringen die dan in de luchthaven gedaan moeten worden, zegt Postma dat de basis er deels al ligt.

Bron: BNR Nieuwsradio / Mark van Harreveld / 13 maart 2025

<https://www.bnr.nl/nieuws/internationaal/10569211/nsc-lelystad-moet-militaire-luchthaven-worden>

Wijziging

Traktatenblad:

nieuwe internationale luchtvaartnormen, inclusief integratie van drones

Wijziging Traktatenblad: nieuwe internationale luchtvaartnormen, inclusief integratie van drones

De Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) heeft in 2024 nieuwe internationale luchtvaartnormen en aanbevolen praktijken (SARPs) aangenomen. Deze nieuwe standaarden zijn bedoeld om de veiligheid te verbeteren en de transformatie van het wereldwijde luchtnavigatiesysteem te versnellen, met inbegrip van de integratie van Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS), oftewel op afstand bestuurd luchtvaartuigsystemen.

Een belangrijke stap hierbij is de goedkeuring door de Raad van een nieuw Deel IV, genaamd "International Operations – Remotely Piloted Aircraft Systems", aan Annex 6 – Operation of Aircraft. Dit legt de basis voor een regelgevend kader dat de internationale operatie van RPAS mogelijk moet maken.

RPAS-operators zullen in de toekomst verplicht zijn om een specifiek operatorcertificaat (ROC) te bezitten, vergelijkbaar met het traditionele air operator certificate (AOC). De Raad had eerder al overeenstemming bereikt over de regelgeving voor de uitgifte van brevetten voor Remote Piloten, RPAS-specifieke luchtwaardigheidseisen en bepalingen voor frequentiebanden, procedures en systemen voor de Command and Control Links (C2

Links). Samen vormen deze bepalingen de drie belangrijkste vereisten voor internationale luchtnavigatie met RPAS: een brevet voor de remote piloot, een bewijs van luchtwaardigheid en een RPAS operator certificaat.

Naast de focus op RPAS heeft de ICAO-raad ook wijzigingen goedgekeurd van 15 van de 19 Annexen van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart. Deze wijzigingen zijn aangenomen op 18 maart 2024, met uitzondering van een wijziging van Bijlage 9 die op 5 november 2024 is aangenomen. De meeste van deze wijzigingen zijn op 22 juli 2024 in werking getreden en zijn van toepassing vanaf 28 november 2024. (zie: het Traktatenblad van het Koninkrijk der Nederlanden, Jrg.2025 Nr. 27).

Echter, de bepalingen met betrekking tot internationale operaties van RPAS in Bijlage 1, 2 en 6 (Deel IV), evenals wijzigingen in Bijlage 8 en 13 met betrekking tot onbemande luchtvaart, zullen van toepassing zijn vanaf 26 november 2026. De wijziging van Bijlage 9 treedt in werking op 10 maart 2025 en is van toepassing vanaf 11 juli 2025.

Bronnen:

- <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-Council-adopts-new-international-aviation-Standards-and-Recommended-Practices-for-remotely-piloted-aircraft-systems.aspx>
 - <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/trb-2025-27.pdf>
-

Tussenuitspraak over geluidshinder en slaapverstoring als gevolg van het vliegverkeer van en naar Schiphol

Tussenuitspraak over geluidshinder en slaapverstoring als gevolg van het vliegverkeer van en naar Schiphol

Het Gerechtshof Den Haag heeft op 25 februari 2025 een tussenuitspraak gedaan in een civiele zaak tussen de Staat der Nederlanden en omwonenden van Schiphol over geluidshinder. De kern van de zaak is dat de omwonenden, vertegenwoordigd door de Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (Stichting RBV), stellen dat de Staat onrechtmatig handelt door te veel mensen bloot te stellen aan ernstige geluidshinder en slaapverstoring als gevolg van het vliegverkeer van en naar Schiphol.

De rechtbank had de Stichting RBV eerder gedeeltelijk in het gelijk gesteld, waarna de Staat in hoger beroep ging. In dit hoger beroep heeft de Staat een verzoek ingediend om de tenuitvoerlegging van het vonnis van de rechtbank te schorsen, maar dit verzoek is door het hof afgewezen. Het hof oordeelde dat de Staat geen belang heeft bij de schorsing, omdat er op

dit moment geen sprake is van dreigende tenuitvoerlegging van het vonnis. De Stichting RBV heeft namelijk aangegeven de Staat niet direct te zullen aanspreken op de uitvoering van het vonnis.

Een belangrijk deel van de uitspraak betreft de **toelating van verschillende partijen tot de procedure**. Luchtvaartmaatschappijen zoals de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (KLM), KLM Cityhopper B.V., Transavia Airlines C.V., Martinair Holland N.V., Delta Air Lines, Inc., TUI Airlines Nederland B.V., Corendon Dutch Airlines B.V. en organisaties als Air Transport Association of America Inc. (A4A) en International Air Transport Association (IATA), evenals de exploitant van Schiphol, Royal Schiphol Group N.V. (RSG), hadden verzocht om tussen te mogen komen in de procedure, dan wel zich te mogen voegen aan de zijde van de Staat.

Het hof heeft de **vorderingen tot tussenkomst van de Luchtvaartmaatschappijen en RSG toegewezen**. Wat betreft A4A en IATA, die buitenlandse rechtspersonen zijn, heeft het hof de vorderingen tot tussenkomst voorwaardelijk toegewezen. Zij moeten nog lastgevingen overleggen van de luchtvaartmaatschappijen voor wie zij optreden. Het hof oordeelde dat deze partijen een **eigen belang** hebben bij de uitkomst van de zaak, aangezien de uitspraak directe gevolgen kan hebben voor hun bedrijfsactiviteiten en de exploitatie van Schiphol. De tussenkomst is bedoeld om mogelijke benadeling als gevolg van de rechtsstrijd tussen de Staat en Stichting RBV te voorkomen.

De procedure in hoger beroep zal nu verdergaan met het indienen van memories door de tussenkomende partijen en de Staat. Deze zaak benadrukt de complexe belangenafweging rondom de luchthaven Schiphol, waarbij de belangen van omwonenden ten aanzien van geluidshinder worden afgewogen tegen de belangen van de luchtvaartsector en de luchthaven zelf.

Bron:

<https://uitspraken.rechtspraak.nl/details?id=ECLI:NL:GHDHA:2025:195>

Nieuwe Franse regelgeving voor ultralichte ballonnen (BUL)

Nieuwe Franse regelgeving voor ultralichte ballonnen (BUL)

Op 21 december 2023 is in Frankrijk een nieuw besluit van kracht geworden met betrekking tot ultralichte ballonnen (BUL). Dit besluit definieert de regels voor de navigatiegeschiktheid, de ervaring van de piloot en het gebruik van niet-gemotoriseerde ultralichte ballonnen.

Volgens artikel 1 van het besluit wordt een ballon als ultralicht (BUL) beschouwd als het een niet-gemotoriseerde ballon is, met één of twee zitplaatsen, waarvan het maximale vulling volume niet meer bedraagt dan 1.200 m³ bij gebruik van warme lucht en 400 m³ bij gebruik van andere draaggassen. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen vrije BULs, die tijdens de exploitatie niet continu aan een vast punt zijn verankerd, en BULs, die tijdens de exploitatie wel continu aan een vast punt zijn verankerd.

Opmerkelijk is dat dit besluit de piloot van een niet-gemotoriseerde ultralichte ballon vrijgesteld van de verplichting om een vaarbewijs te bezitten. Desalniettemin moet de piloot aan één van de volgende minimale veiligheidseisen voldoen:

- Houder zijn of geweest zijn van een ballonvaarbewijs van dezelfde klasse conform de Europese regelgeving.
- Houder geweest zijn van een specifiek nationaal vaarbewijs voor vrije ballonnen, met de juiste aantekening voor het type BUL (gas of warme lucht).
- Beschikken over een verklaring van geschiktheid tot het besturen van ultralichte ballonnen die is afgegeven door een bevoegd instructeur voor de betreffende ballonklasse.

De regelgeving stelt ook gebruiksvoorschriften vast. Zo zijn alleen vluchten overdag volgens de visual flight rules (VFR) toegestaan buiten gecontroleerd luchtruim waar radiocommunicatie of een transponder vereist is. Bepaalde activiteiten zijn verboden, zoals commercieel passagiersvervoer, activiteiten die speciale uitrusting vereisen die het gedrag van de ballon beïnvloeden, het heffen van externe lasten, het in- of uitstappen tijdens de vlucht en het vervoer van gevaarlijke goederen.

Dit nieuwe besluit is gepubliceerd in het Journal Officiel de la République Française op 28 december 2023. De volledige tekst is raadpleegbaar op de website van Légifrance: <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000048679870>

Nieuwe EU-regels versterken veiligheid op de grond

Nieuwe EU-regels versterken veiligheid op de grond

De veiligheid van elke vlucht begint op de grond, waar dagelijks meer dan 300.000 mensen ervoor zorgen dat vliegtuigen veilig worden afgehandeld, getankt, beladen en dat passagiers aan boord komen. Het belang van grondafhandelingsdiensten voor veilige vluchten is erkend door de Europese Commissie, die de **allereerste veiligheidsvoorschriften voor grondafhandeling** heeft gepubliceerd. Hierdoor valt dit cruciale gebied van de luchtvaartoperaties nu onder het regelgevend kader van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA).

De nieuwe regels zijn vastgelegd in twee delen: **Verordening (EU) 2025/20** met eisen voor organisaties en **Uitvoeringsverordening (EU) 2025/23** met eisen voor het toezicht van bevoegde autoriteiten op grondafhandelingsdiensten en de organisaties die deze leveren. Bestaande regelgeving op het gebied van luchtoperaties, luchthavens en cyberveiligheid is ook aangepast om een **vlotte integratie** van de nieuwe grondafhandelingseisen mogelijk te maken.

Een belangrijk aspect van de nieuwe regelgeving is dat **grondafhandelaars formeel verantwoordelijk worden voor de veilige levering van hun diensten**, waardoor luchtvaartmaatschappijen van deze verplichting worden ontlast bij operaties vanaf EU-luchthavens die onder de EASA-

regelgeving vallen.

De nieuwe regels omvatten alle activiteiten die op de grond plaatsvinden ter voorbereiding van vertrek en aankomst van een vliegtuig, waaronder:

- Het laden en lossen van vracht, post en bagage
- Het in- en uitstappen van passagiers
- De coördinatie van de vliegtuigafhandeling
- De-icing en anti-icing
- Het tanken
- Het schoonmaken van het vliegtuig
- Het beveiligen van het vliegtuig op de grond tijdens de afhandeling, pushback en slepen
- Andere diensten zoals het vullen van drinkwatervoorzieningen en het legen van toiletten

De regelgeving introduceert **verplichte managementsystemen en trainingsnormen** en vereist de **continue competentie van grondafhandelingspersoneel**. Ook valt grondafhandeling nu onder **Verordening (EU) 2022/1645 inzake cyberveiligheid**.

EASA zal de sector ondersteunen bij de implementatie van de nieuwe regels, met de focus op het **stroomlijnen van processen** en het vermijden van onnodige bureaucratie. Er zal nauw worden samengewerkt met nationale bevoegde autoriteiten en de sector om een **vlotte implementatie** te waarborgen. Stakeholders hebben **drie jaar** de tijd om aan de nieuwe regels te voldoen nadat deze twintig dagen na publicatie in werking treden.

De nieuwe regelgeving is mede tot stand gekomen door samenwerking met een expertgroep bestaande uit autoriteiten, grondafhandelingsdienstverleners, luchtvaartmaatschappijen, luchthavenexploitanten en een vakbond. Een belangrijk doel is het **vermindern van het hoge aantal audits** dat momenteel in de sector plaatsvindt. EASA en de bevoegde autoriteiten zullen samenwerken aan een effectief **coöperatief toezicht** door onder

meer de competenties van inspecteurs te versterken en geharmoniseerde trainingen te ontwikkelen.

Bron:

<https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/press-releases/ground-handlings-importance-aviation-safety-recognised-new-rules>

Arrest Hof van Justitie:

Arrest Hof van Justitie:

Schriftelijke toestemming voor terugbetaling vliegticket in reisbonnen vereist uitdrukkelijke aanvaarding

Auteur: Ronald Schnitker

In een recente uitspraak heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie zich gebogen over de vraag wanneer een passagier geacht kan worden **schriftelijk toestemming** te hebben gegeven voor de terugbetaling van een vliegticket in de vorm van reisbonnen. Aanleiding was een zaak tussen Flightright GmbH en Etihad Airways P.J.S.C. over de terugbetaling van een geannuleerd vliegticket.

Het Hof oordeelt dat, in geval van annulering van een vlucht, de enkele aanmelding voor een loyaliteitsprogramma van de luchtvaartmaatschappij **niet voldoende** is om aan te nemen dat

de passagier uitdrukkelijk, definitief en ondubbelzinnig heeft ingestemd met de terugbetaling in de vorm van reisbonnen.

Kern van de zaak

- Verordening nr. 261/2004 bepaalt dat passagiers bij annulering van een vlucht recht hebben op terugbetaling van hun ticket.
- Deze terugbetaling dient in beginsel in contanten te geschieden, tenzij de passagier schriftelijk toestemming geeft voor een andere vorm, zoals reisbonnen.
- Het Hof benadrukt dat de **bescherming van de passagier** centraal staat. De passagier moet een **weloverwogen keuze** kunnen maken en met kennis van zaken instemmen met de terugbetaling in reisbonnen.
- Een loutere aanmelding voor een loyaliteitsprogramma is **onvoldoende** als bewijs van een uitdrukkelijke, definitieve en ondubbelzinnige aanvaarding van de terugbetaling in reisbonnen. De aanmelding kan immers ook een algemene interesse in het loyaliteitsprogramma impliceren.

Conclusie

Het Hof van Justitie oordeelt dat er sprake moet zijn van een **uitdrukkelijke, definitieve en ondubbelzinnige aanvaarding** van de passagier voor de terugbetaling van een vliegticket in de vorm van reisbonnen. Dit betekent dat de luchtvaartmaatschappij niet zomaar mag aannemen dat een passagier hiermee instemt op basis van bijvoorbeeld een aanmelding voor een loyaliteitsprogramma.

Link naar de uitspraak:
https://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf?mode=lst&pageIndex=0&docid=294259&part=1&doclang=NL&text=&dir=&occ=first&cid=3480264