



Datum van  
inontvangstneming

:

05/02/2025

**Zaak C-876/24****Verzoek om een prejudiciële beslissing****Datum van indiening:**

18 december 2024

**Verwijzende rechter:**

Juzgado de Primera Instancia n.º 1 Fuenlabrada (rechter in eerste aanleg, Spanje)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

16 december 2024

**Verzoekende partij:**

I. G. V.

**Verwerende partij:**

Vueling Airlines S.A.

---

**JUZGADO DE PRIMERA INSTANCIA****NR. 1 FUENLABRADA**

[OMISSIS]

**BESLISSING**

In Fuenlabrada, op zestien december tweeduizend vierentwintig.

**Hoofdvoorwerp van het geding en relevante feiten**

- I. Voorwerp van het verzoek.** – Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 33 van het op 28 mei 1999 te Montreal gesloten Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, dat 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**”); alsmede de uitlegging van artikel 3, lid 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**”).
- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen mevrouw I. G. V. en luchtvaartmaatschappij Vueling Airlines S.A. (hierna: „**Vueling**”) betreffende een vordering tot vergoeding van de schade die is geleden als gevolg van het verlies van bagage tijdens het luchtvervoer.
  - 3 **II. Relevante feiten.** – Verzoekster in het hoofdgeding heeft met Vueling, een luchtvervoerder met zetel in Viladecans (Barcelona), een luchtvervoersovereenkomst gesloten voor een **vlucht** van de luchthaven van Madrid (MAD) naar de luchthaven van Barcelona (BCN) op 8 november 2023. De bagage is tijdens dit eerste deel van de reis kwijtgeraakt.
  - 4 Verzoekster heeft het verlies van de bagage op de luchthaven van Barcelona geconstateerd, waar zij de bagage niet kon ophalen en opnieuw kon inchecken. Vervolgens heeft mevrouw I.G.V., die niet langer kon wachten, een tweede aansluitende vlucht genomen naar Rome (FCO), waarbij zij bewijsstukken overlegt van de kosten die zij daar heeft gemaakt om de inhoud van haar bagage te vervangen. Verzoekster verstrekt geen documentatie of andere informatie over de boeking van de tweede vlucht BCN-FCO (of over de terugvluchten naar Madrid), zodat in beginsel moet worden aangenomen dat er geen sprake is geweest van „internationaal vervoer” in de zin van artikel 1 van het Verdrag van Montreal, maar dat het om **nationaal** vervoer gaat.
  - 5 Verzoekster **heeft het luchtvervoer online geboekt**, vanuit haar woning in Fuenlabrada (Spanje). Daarnaast heeft verzoekster, als **dienst ter aanvulling** op de vlucht, het inchecken van de later kwijtgeraakte bagage persoonlijk geregeld op dezelfde luchthaven (MAD).
  - 6 **III. Behandeling.** – Overeenkomstig artikel 4.bis.2, van de Ley Orgánica 6/1985 del Poder Judicial (organieke wet betreffende de rechterlijke macht) van 1 juli 1985 hebben partijen tien dagen de tijd gekregen om te worden **gehoord** over de mogelijkheid van het indienen van een verzoek om een prejudiciële beslissing (artikel 267 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie); aangezien de bevoegdheid van deze rechtbank in beslissende mate afhangt van de uitlegging die moet worden gegeven aan bepaalde regels van het Unierecht.
  - 7 Verzoekster baseert haar vordering op het Verdrag van Montreal en is ten kantore van de rechtbank verschenen om de online boeking te bevestigen. Vueling heeft geen memorie ingediend.

## RECHTSGRONDEN

### I

#### Toepasselijke bepalingen

- 8 **A) Internationaal recht.** Artikel 33, lid 1, van het **Verdrag van Montreal** luidt: „De rechtsvordering tot schadevergoeding moet ter keuze van de eiser worden ingesteld binnen het gebied van een der staten die partij zijn bij dit verdrag, hetzij voor de rechter van de woonplaats van de vervoerder, of van de hoofdzetel van diens onderneming of van de *plaats waar hij een vestiging heeft, door de zorg waarvan de overeenkomst is gesloten*, hetzij voor de rechter van de plaats van bestemming.”
- 9 **B) Unierecht.** Artikel 1, tweede volzin, van verordening nr. 2027/97 breidt de toepassing van de bepalingen in kwestie van het Verdrag van Montreal uit tot „het luchtvervoer binnen de grenzen van één en dezelfde lidstaat”.
- 10 Artikel 3, lid 1, van verordening nr. 2027/97 bepaalt dat „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 deze aansprakelijkheid betrekking hebben”.

## II

### Relatieve bevoegdheid voor nationaal vervoer

- 11 Artikel 33, lid 1, van het Verdrag van Montreal dient aldus te worden uitgelegd dat het voor rechtsvorderingen tot schadevergoeding die binnen de werkingssfeer van dat Verdrag vallen, niet alleen de verdeling van de rechterlijke bevoegdheid tussen de staten die partij zijn bij dit verdrag regelt, maar ook de verdeling van de **relatieve bevoegdheid** tussen de gerechten van elk van die staten (arrest van 7 november 2019, Guaitoli e.a., C-213/18, EU:C:2019:927, punt 55).
- 12 De **1ste** prejudiciële vraag is of artikel 33 van het Verdrag van Montreal ook van toepassing is op luchtvervoer **binnen** een lidstaat.
- 13 In de **conclusie van advocaat-generaal** M. Szpunar van 20 mei 2015, Prüller-Frey (C-240/14, punten 55-62), werd gepleit voor deze toepassing, hoewel het Hof zich uiteindelijk niet over deze kwestie hoefde uit te spreken.
- 14 Volgens deze conclusie heeft de Oostenrijkse regering in dit verband aangevoerd dat verordening nr. 2027/97 niet de werkingssfeer van de bevoegdheidsregels van artikel 33 van dit verdrag uitbreidt, maar slechts de werkingssfeer van de materiële bepalingen.
- 15 Tegen dit standpunt heeft de advocaat-generaal ingebracht dat volgens artikel 3, lid 1, van verordening nr. 2027/97, de aansprakelijkheid is onderworpen „aan alle bepalingen van het verdrag van Montreal die op die aansprakelijkheid betrekking hebben”.
- 16 Naar zijn gevoel ziet deze verwijzing op alle bepalingen van hoofdstuk III van het Verdrag van Montreal die betrekking hebben op de aansprakelijkheid van

luchtvervoerders, daaronder begrepen die welke betrekking hebben op de bevoegdheidsregels van artikel 33 van dit verdrag.

- 17 Immers, „binnen de interne luchtvaartmarkt wordt niet langer onderscheid gemaakt tussen nationaal en internationaal vervoer” (overweging 8, aanhef, van verordening nr. 889/2002). Verordening nr. 2027/97 is bedoeld om de aansprakelijkheid van luchtvervoerders aan één regeling te onderwerpen, zowel voor het internationale vervoer als voor het nationale binnen de Unie. Dit doel pleit voor een ruime uitlegging van de verwijzing in artikel 3, lid 1, van deze verordening.
- 18 De bevoegdheidsregels maken onderdeel uit van de alomvattende oplossing die is voorzien in het Verdrag van Montreal en is bedoeld om wetsconflicten en bevoegdheidsgeschillen weg te werken en voorspelbare aansprakelijkheidsregels in te stellen, waarbij passagiers beter worden beschermd en luchtvervoerders beter met de risico's kunnen omgaan. In de opzet van het Verdrag van Montreal staan deze bevoegdheidsregels bij de bepalingen van materieel recht in hoofdstuk III, dat betrekking heeft op „de aansprakelijkheid van de vervoerders en de omvang van de schadevergoeding.”
- 19 Bovendien roept de advocaat-generaal in herinnering dat de nauwe onderlinge verbondenheid van de economische betrekkingen in de interne markt betekent dat een geschil, zelfs als het ontstaat naar aanleiding van de gevolgen van een ongeval tijdens een binnenlandse vlucht, gemakkelijk een grensoverschrijdende dimensie kan krijgen. Dit rechtvaardigt, wat betreft de aansprakelijkheid met betrekking tot binnenlandse en internationale vluchten binnen de Unie, de toepassing van uniforme bevoegdheidsregels.
- 20 De vraag is bijzonder **relevant** omdat, indien de regels van het Spaanse recht inzake relatieve bevoegdheid van toepassing zouden zijn, verzoekster een consument is en zij ongetwijfeld zou kiezen voor het gerecht van haar woonplaats krachtens artikel 52, lid 3, van de Ley de Enjuiciamiento Civil (Spaans wetboek van burgerlijke rechtsvordering).
- 21 Echter, indien artikel 33 van het Verdrag van Montreal van toepassing is, zoals wij menen, is de bevoegdheid van de rechtbank van Fuenlabrada afhankelijk van een bevestigend antwoord op de volgende twee vragen.

### III

#### Jurisdictie van de plaats van de onlineovereenkomst

- 22 Overeenkomstig de in artikel 33, lid 1, van het Verdrag van Montreal bedoelde bevoegdheidsgronden, zou de **rechter van de provincie Barcelona** bevoegd zijn om kennis te nemen van de onderhavige zaak als „rechter van de woonplaats van de vervoerder of van de hoofdzetel van diens onderneming” of als „rechter van de plaats van bestemming”.

- 23 De vordering is echter ingesteld bij de **rechter van Fuenlabrada**, de woonplaats van verzoekster, zij het vanwege onjuist juridisch advies, zij het omdat de kosten van een procedure in Barcelona waarschijnlijk hoger zouden zijn dan de waarde van de kwijtgeraakte bagage.
- 24 De **vraag** is of bij het online boeken van een vliegticket, dat zeer gebruikelijk is, de rechter van de woonplaats en vaste verblijfplaats van de passagier al dan niet bevoegd kan zijn, op grond van de „plaats waar [de vervoerder] een vestiging heeft, door de zorg waarvan de overeenkomst is gesloten.”
- 25 Het **Verdrag van Montreal** is voor de Europese Unie in werking getreden op 28 juni 2004 en vormt vanaf deze datum een integrerend bestanddeel van de rechtsorde van de Unie, zodat het Hof van Justitie bevoegd is om een prejudiciële beslissing te geven over de uitlegging ervan (arrest van 12 april 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, punten 19 en 20, en arrest van 19 december 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punt 30).
- 26 In dit verband wordt in artikel 31 van het Verdrag van Wenen inzake het **verdragenrecht** van 23 mei 1969 (United Nations Treaty Series, vol. 1155, blz. 331) – 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 (arrest van 12 april 2018, Finnair, punt 21 en arrest Niki Luftfahrt, punt 31).
- 27 Voorts heeft het Hof van Justitie reeds opgemerkt dat de in het Verdrag van Montreal gebezigde begrippen **op autonome en uniforme wijze** dienen te worden uitgelegd, niet aan de hand van de uiteenlopende betekenissen die mogelijkerewijs in de nationale rechtsorden van de lidstaten van de Unie zijn toegekend aan die begrippen, maar op basis van de voor de Unie bindende uitleggingsregels van het algemene volkenrecht (arrest Guaitoli e.a., punt 47, en arrest Niki Luftfahrt, punt 32).
- 28 Welnu, de jurisdictie van de plaats „waar de passagier zijn **duurzaam hoofverblijf** heeft” is echter alleen letterlijk, met bijkomende vereisten, voorzien in lid 2 van artikel 33 „in geval van schade ten gevolge van de dood of lichamelijk letsel van een passagier”.
- 29 „De bepalingen van artikel 33, lid 2, worden vaak de „**vijfde jurisdictie**” (fifth jurisdiction) genoemd, omdat ze een extra bevoegdheidsgrond vormen naast de vier bevoegdheidsgronden die in artikel 33, lid 1, worden genoemd, namelijk de mogelijke bevoegdheidsgronden krachtens artikel 28 van het Verdrag van Warschau” [Akulinina & Anor v Ifly SA [2022] WHC 166 (QB)].
- 30 In dit verband wordt in de **voorbereidende werkzaamheden** die hebben geleid tot het aannemen van het Verdrag van Montreal herhaaldelijk gesproken over de toevoeging van een „vijfde jurisdictie” of een aanvullende jurisdictie, bestaande uit de woonplaats of de vaste verblijfplaats van de passagier (zie Report on

Modernization of the „Warsaw System”, C-WP/10381, [6-27] tot [6-31]). Deze jurisdictie was al voorzien, met een andere formulering, in het Aanvullend Protocol nr. 3 bij het Verdrag van Warschau (artikel XII van het Protocol van Guatemala van 1971, tot wijziging van artikel 28 van het Verdrag van Warschau), op voorwaarde dat de vervoerder daar een vestiging heeft; het Protocol is echter niet in werking getreden. De vijfde jurisdictie werd verdedigd als een passende en eerlijke jurisdictie voor de passagier, die bovendien het dichtstbijzijnd is voor het bepalen van een passende schadevergoeding, zonder het risico op een aanzienlijke toename van „forum shopping”, en die bovenal het meest in overeenstemming is met een stelsel van beperkte aansprakelijkheid. Deze aanvullende jurisdictie bracht echter een extra belasting met zich mee voor buitenlandse luchtvaartmaatschappijen en zou mogelijk leiden tot een verhoging van de verzekeringspremies. Het was ook niet a priori een jurisdictie die nauw verband hield met de contractuele relatie. Bij wijze van compromis en overeenkomstig het standpunt van de meerderheid werd in het Report of the Rapporteur on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System, C-WP/10576, voorgesteld deze jurisdictie alleen toe te voegen in geval van overlijden of lichamelijk letsel van de passagier en op voorwaarde dat de vervoerder een effectieve operationele aanwezigheid heeft. Dit compromis is overgenomen in de definitieve versie van artikel 33, leden 2 en 3, van het Verdrag van Montreal.

- 31 Hoewel de bepalingen van afdeling 4 van hoofdstuk II van verordening (EU) nr. 1215/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2012 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken, inzake de „**Bevoegdheid voor door consumenten gesloten overeenkomsten**”, een bijzondere bevoegdheidsregeling bevatten voor consumenten, en een vliegtuigpassagier kan worden beschouwd als een consument, moet worden opgemerkt dat artikel 17, lid 3, van deze verordening bepaalt dat genoemde afdeling „niet van toepassing [is] op vervoersovereenkomsten, behoudens overeenkomsten waarbij voor één enkele prijs zowel vervoer als verblijf wordt aangeboden” (arresten van 11 april 2019, Ryanair, C-464/18, EU:C:2019:311, punt 28, en arrest Guaitoli e.a., punt 41).
- 32 Op basis van een **letterlijke uitlegging** van het Verdrag van Montreal heeft één rechtbank het volgende geoordeeld: „[13] Het zou logisch kunnen zijn om te overwegen dat, aangezien Scoot Airlines inkomsten verkrijgt uit verkoop via internettoegang in Québec, zij ook aansprakelijk zou moeten zijn wegens schuld of nalatigheid in de provincie Québec. Dat is echter niet wat het Internationaal Verdrag van Montreal bepaalt. [14] De rechtbank kan „de plaats van vestiging” niet uitleggen als zijnde de computer van verzoekers die is gebruikt om de tickets te kopen. Het zou te ver gaan om de betekenis van de in het Verdrag gebruikte woorden te veranderen. [15] Rechtbanken kunnen de wet niet herschrijven. Het is aan de wetgever van het Internationaal Verdrag van Montreal om passende wijzigingen in het Verdrag aan te brengen, welke wijzigingen vervolgens door de wetgever van de verdragsluitende staten zouden worden aangenomen” [Charbonneau/Scoot Pte Ltd. (Scoot Airlines), 2018 QCCQ 1645].

- 33 In het geval van **onlineovereenkomsten** hebben andere rechtbanken echter uitgelegd dat de „plaats waar [de vervoerder] een vestiging heeft, door de zorg waarvan de overeenkomst is gesloten” heel goed de plaats kan zijn waar de passagier zijn duurzaam hoofdverblijf heeft, van waaruit de passagier het online ticket heeft geboekt.
- 34 Dit laatste standpunt is, in het kort, aanvaard door een aantal Spaanse rechterlijke instanties [zoals de beschikking van de Audiencia Provincial de Bizkaia (rechter in tweede aanleg in Bizkaia, Spanje), vierde afdeling, nr. 2132/2020 van 6 november, ES:APBI:2020:1742A, of het vonnis van de Juzgado Mercantil n.º 4 de Barcelona (handelsrechter Barcelona, Spanje) nr. 286/2019 van 11 november, ES:JMB:2019:10412]. In de meeste beslissingen is echter geen rekening gehouden met de mogelijke bijzonderheden van online boekingen, met als veelvoorkomend resultaat dat de Spaanse rechtbanken niet internationaal bevoegd worden verklaard voor internationaal vervoer dat wordt uitgevoerd door luchtvaartmaatschappijen die niet Spaans zijn.
- 35 In deze trant valt de beschikking van het Italiaanse Corte di cassazione (hof van cassatie), Sezioni Unite, 8.07.2019, nr. 18257 (ook beschikking 13.02.2020, nr. 3561) op. In deze uitspraak wordt de bevoegdheid erkend van Italiaanse rechtbanken bij de rechtstreekse online aankoop van tickets voor internationaal luchtvervoer, aangezien de woonplaats van de kopers de plaats is waar zij kennis hebben gekregen van de aanvaarding van het gedane voorstel, met de elektronische verzending van de bestelling en de betaling van de tegenprestatie.
- 36 Kortom, deze rechtspraak is in de eerste plaats gebaseerd op de noodzakelijke aanpassing en uitlegging, waarbij rekening wordt gehouden met de onweerlegbare contractuele asymmetrie van de partijen, waarbij de passagier de zwakste contractpartij is.
- 37 Bovendien voorziet artikel 33, lid 2, van het Verdrag van Montreal in een aanvullend criterium, dat gelegen is tussen de woonplaats van de luchtvervoerder en de plaats van bestemming, namelijk de plaats waar de luchtvervoerder een vestiging heeft waar de overeenkomst werd gesloten. Hiermee wordt ook de plaats waar het vliegticket is gekocht toegevoegd aan de mogelijke plaatsen waar eiser een zaak aanhangig kan maken. De uitlegging moet worden aangepast aan de radicale verandering in de handelsmethoden die online verkopen en -transacties met zich meebrengen. In die zin is de telematische ruimte een „niet-plaats”, met als gevolg dat de uitlegging van de jurisdictie van de plaats van de overeenkomst moet worden aangepast.
- 38 Opgemerkt zij tevens dat luchtvervoerders tickets en andere vervoersgerelateerde diensten te koop aanbieden via het telematicanetwerk of via de officiële website van de luchtvervoerder, waartoe kopers rechtstreeks toegang hebben, of via andere websites die het zoeken naar tickets op de gevraagde data makkelijker maken en die relatief de voordeligste economische voorwaarden kunnen bieden. Luchtvervoerders presenteren zich derhalve op de markt als commerciële



ondernemingen die zich richten op de gebruikers van het netwerk, ongeacht het land van waaruit zij elektronisch zijn verbonden met het netwerk zelf. De aansprakelijkheid van de vervoerder voor zijn activiteiten op een potentieel wereldwijd telematicanetwerk zou worden gecompenseerd door de enorme vergemakkelijking en toename van de aankoop van vliegtickets door de wereldwijde markt van klanten.

- 39 Het Italiaanse hof leidt hieruit af dat in het geval van een „rechtstreekse” elektronische aankoop, dat wil zeggen een aankoop die wordt gekenmerkt door het feit dat zowel het sluiten als het uitvoeren van de overeenkomst elektronisch plaatsvindt, de jurisdictie van de „vestiging waar de overeenkomst is gesloten” losstaat van elke geografische verwijzing naar kantoren of filialen van de luchtvervoerder, aangezien er geen sprake is van fysieke bemiddeling.
- 40 Bovendien wijst de Italiaanse rechtspraak het criterium van de serverlocatie van de hand. De consument-klant mag niet worden belast met het achterhalen van de locatie van de server, aangezien dit een zeer moeilijke en nauwelijks verifieerbare zoektocht via het internet betreft. Een dergelijke onzekere zoektocht is onverenigbaar met het beginsel van voorspelbaarheid van de rechterlijke bevoegdheid.
- 41 Daarentegen zou het criterium van de woonplaats van de online koper een passend niveau van voorspelbaarheid en nabijheid voor de koper bieden. Anderzijds beschermt het woonplaatscriterium ook de luchtvaartmaatschappij, die anders aan het risico van „forum shopping” zou worden blootgesteld, door te voorkomen dat de reiziger elke willekeurige plaats kan noemen van waaruit hij via de telematica-apparatuur die hij kan gebruiken, kennis zou kunnen nemen van de aanvaarding van de voorgestelde aankoop.
- 42 Naar onze mening sluiten de **regels voor de uitlegging van verdragen** het Italiaanse standpunt geenszins uit.
- 43 Het Verdrag van Montreal is opgesteld in de Engelse, Arabische, Chinese, Spaanse, Franse en Russische taal, waarbij alle zes de taalversies gelijkelijk authentiek zijn. Als we uitgaan van de **gewone betekenis van de termen** in de **context** van het verdrag (art. 31, lid 1, aanhef, Verdrag van Wenen), dan duiden de Spaanse term „oficina” of de Franse term „établissement” weliswaar op een fysieke locatie, maar de Engelse term „place of business” is breder en omvat moeiteloos elke plaats, geografisch of anderszins, zoals een website waarop onlineovereenkomsten worden gesloten. Dit is relevant omdat het Engels de lingua franca is in de luchtvaartsector.
- 44 Anderzijds zijn de **voorbereidende werkzaamheden** van het verdrag slechts een aanvullend middel van uitlegging (artikel 32 van het Verdrag van Wenen). In ieder geval zijn de voorbereidende werkzaamheden in werkelijkheid niet in tegenspraak met de gewone betekenis van de term „place of business”, als het gaat om het online sluiten van overeenkomsten. Het is niet nodig om een aanvullende

jurisdictie toe te voegen, maar het is wel nodig om te erkennen, als redelijk vermoeden op basis van een beginsel van normaliteit, dat bij het online sluiten van overeenkomsten de plaats van vestiging van de luchtvervoerder, door de zorg waarvan de overeenkomst wordt gesloten, samenvalt met de woonplaats van de koper. Bovendien is de uitlegging die in de Italiaanse rechtspraak uitvoerig is uiteengezet, geenszins kennelijk absurd of onredelijk, zodat er geen sprake is van tegenstrijdigheid met de voorbereidende werkzaamheden van het Verdrag.

- 45 Wat de *teleologische uitlegging* betreft, dat wil zeggen „in het licht van voorwerp en doel van het Verdrag” (artikel 31, lid 1, slot, Verdrag van Wenen), bevestigt de preambule van het Verdrag van Montreal „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” (derde alinea) en van „[het bereiken van] een billijk evenwicht van de belangen” (vijfde alinea). Wij geloven niet dat, in de praktijk en a fortiori bij geringe vorderingen, de alternatieve jurisdicties van de woonplaats van de vervoerder of van de plaats van bestemming de bescherming van de belangen van de gebruiker en restitutie voldoende waarborgen. Het is ook billijk dat de commerciële voordelen van het online aanbod opwegen tegen het ongemak voor de luchtvervoerder om te kunnen worden opgeroepen voor de rechtbank die het dichtst bij de woonplaats van de koper ligt.
- 46 Ten slotte is de uitleggingsregel van *nuttig effect* impliciet opgenomen in beginsel van de „goede trouw” van artikel 31, lid 1, van het Verdrag van Wenen. De bepalingen van een verdrag moeten een praktische functie vervullen, waaronder de bevoegdheid van de rechter van de plaats van de overeenkomst wanneer de overeenkomst online wordt gesloten. „Het zou inderdaad onverenigbaar zijn met de algemeen aanvaarde uitleggingsregels om te aanvaarden dat een dergelijke bepaling in een bijzondere overeenkomst zonder strekking of gevolg zou zijn” (arrest van het Internationaal Gerechtshof van 9 april 1949, Corfu Channel 1949, [76] en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 47 Aangezien verschillende uitleggingen verdedigbaar zijn, achten wij het gepast om de **2de** vraag te formuleren. Bij een bevestigend antwoord kunnen wij onze relatieve bevoegdheid handhaven, terwijl een ontkennend antwoord deze bevoegdheid zou uitsluiten en de zaak, naar keuze van verzoekster, in principe moet worden voorgelegd aan de rechtbanken van de woonplaats van Vueling (in Gavá, provincie Barcelona) of van de luchthaven van Barcelona (in El Prat de Llobregat, provincie Barcelona).

#### IV

##### **Jurisdictie van de plaats waar de diensten hoofdzakelijk worden verstrekt**

- 48 In casu heeft **verzoekster** het vliegticket geboekt vanuit haar woonplaats. Zij legt echter een betalingsbewijs over, waaruit blijkt dat de aanvullende incheckservice

voor bagage persoonlijk is geboekt op dezelfde luchthaven Madrid-Barajas (MAD), tegen betaling van 60 EUR per bankkaart.

- 49 Artikel 33 van het **Verdrag van Montreal** voorziet niet in meerdere vestigingen, en verwijst letterlijk naar de „vestiging [...] door de zorg waarvan de overeenkomst is gesloten”.
- 50 Wij leggen dit aldus uit, dat deze regel de vestiging aanwijst van de hoofdovereenkomst of van de plaats waar de diensten van luchtvervoer **hoofdzakelijk worden verstrekt**. De aankoop van bijkomende diensten (verandering van vliegtuigstoel, wijziging van het ticket, inchecken van koffers, inchecken van speciale bagage, aangifte van waardevolle bezittingen, enz.) zou de rechterlijke bevoegdheid niet wijzigen.
- 51 In feite moeten de bevoegdheidsregels in hoge mate *voorspelbaar* zijn, en dus een doelstelling van rechtszekerheid nastreven, die de rechtsbescherming van de in de Europese Unie gevestigde personen wil vergroten door te verzekeren dat de eiser gemakkelijk kan bepalen welk gerecht hij kan aanzoeken en de verweerder redelijkerwijs kan voorzien voor welk gerecht hij kan worden opgeroepen (zie naar analogie arrest van 28 november 2024, VariusSystems, C-526/23, EU:C:2024:985, punt 15 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 52 Het gerecht dat bevoegd is om kennis te nemen van vorderingen uit een overeenkomst tot verstrekking van diensten, is de plaats *waar de diensten hoofdzakelijk worden verricht*, zoals blijkt uit de bepalingen van deze overeenkomst, dan wel, bij gebreke van dergelijke bepalingen, uit de daadwerkelijke uitvoering van die overeenkomst. Wanneer er meerdere contractuele verbintenissen zijn, moet de *kenmerkende verbintenis* van de betrokken overeenkomst worden vastgesteld (zie naar analogie arrest VariusSystems, punten 19 en 20 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 53 Bij een luchtvervoersovereenkomst is de hoofdprestatie van de vervoerder het vervoeren van een passagier van punt A naar punt C (arrest van 7 maart 2018, flightright, C-274/16, EU:C:2018:160, punt 71). Het Hof van Justitie heeft geoordeeld dat de plaats van vertrek en de plaats van aankomst van het vliegtuig gelijkelijk moeten worden beschouwd als de plaatsen waar de diensten die het voorwerp van een luchtvervoersovereenkomst vormen, hoofdzakelijk worden verstrekt (arrest van 3 februari 2022, LOT Polish Airlines, C-20/21, EU:C:2022:71, punt 18 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 54 De oplossing ligt echter niet zo voor de hand, aangezien de in deze zaak gevorderde schade juist werd veroorzaakt door de gebrekkige verlening van de **bijkomende dienst** terzake bagagevervoer. Bovendien zou in dit geval en met betrekking tot de gebrekkige verlening van de bijkomende dienst, de plaats van het luchthavenkantoor ook voldoen aan de regels van de uitlegging van verdragen, zoals eerder uiteengezet, evenals aan de beginselen van voorspelbaarheid en nabijheid van een bevoegde rechter.

- 55 Hoewel het genoemde arrest van de Corte di cassazione, 8.7.2019, nr. 18257, geen nadere toelichting bevat, wordt de bevoegdheid van de rechter van de woonplaats van de koper enkel aanvaard wanneer „de onderhandeling en de aankoop *volledig* online hebben plaatsgevonden” („ove la contrattazione e l’acquisto siano avvenuti *interamente* on line”).
- 56 De verschillende uiteengezette mogelijkheden nopen ons ertoe om de **3de** vraag te stellen. Bij een bevestigend antwoord kunnen wij onze relatieve bevoegdheid handhaven, terwijl een ontkennend antwoord ertoe zou leiden dat de zaak aan de gerechten van de luchthaven van Madrid (zijnde de rechter in de hoofdstad Madrid) moet worden voorgelegd, tenzij verzoekster kiest voor de gerechten van de provincie Barcelona (hetgeen onwaarschijnlijk is).

Gelet op de bovengenoemde wettelijke bepalingen en de andere bepalingen die algemeen toepasselijk en relevant zijn,

### DICTUM

Ten eerste. – Wordt het Hof van Justitie van de Europese Unie verzocht om een **prejudiciële beslissing** over de volgende vragen:

**Ten eerste.** Moet artikel 3, lid 1, van verordening (EG) nr. 2027/97 aldus worden uitgelegd dat de aansprakelijkheid van een luchtvervoerder van de Gemeenschap met betrekking tot het vervoer van passagiers en hun bagage wordt beheerst door artikel 33 van het Verdrag van Montreal, ook voor het vervoer binnen een lidstaat van de Unie?

**Ten tweede.** Kan artikel 33, lid 1, van het Verdrag van Montreal aldus worden uitgelegd dat de plaats waar de vervoerder een vestiging heeft, door de zorg waarvan de luchtvervoersovereenkomst is gesloten, het duurzaam hoofdverblijf van de passagier kan zijn, wanneer de overeenkomst online is gesloten?

**Ten derde.** Moet artikel 33, lid 1, van het Verdrag van Montreal aldus worden uitgelegd dat de plaats waar de vervoerder een vestiging heeft, door de zorg waarvan de luchtvervoersovereenkomst is gesloten, verwijst naar de plaats waar het luchtvervoer hoofdzakelijk wordt verstrekt en niet naar de plaats waar de bijkomende diensten zijn geboekt die aanleiding geven tot de aansprakelijkheid van de vervoerder, indien deze laatste plaats anders is?

[OMISSIS]

[OMISSIS] [Schorsing van de procedure en procedurele slotbepalingen]