



Datum van inontvangstneming : 06/04/2017



[OMISSIS]

- verzoekster -

[OMISSIS]

tegen

**Société AIR FRANCE S.A.**, [OMISSIS] Roissy Charles de Gaulle, Frankrijk

- verweester -

[OMISSIS]

beslist het Amtsgericht Hamburg (rechter in eerste aanleg Hamburg, Duitsland) [OMISSIS] op 13 december 2016 als volgt:

De behandeling van de zaak wordt geschorst.

Het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt krachtens artikel 267 VWEU verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen inzake de uitlegging van het recht van de Unie:

1. Is de rechter van het vertrekpunt van een uit meerdere deeltrajecten bestaande vlucht bevoegd voor een op verordening nr. 261/2004 gebaseerde vordering tot **[Or. 2]** compensatie tegen een luchtvaartmaatschappij die geen contractpartner van de verzoeker is, wanneer het vervoer overeenkomstig de met een andere luchtvaartmaatschappij gesloten vervoerovereenkomst en het vliegticket wordt uitgevoerd van een lidstaat via een andere lidstaat naar een derde land middels drie vluchten en een overstap in zowel een lidstaat als het derde land, en de verwerende luchtvaartmaatschappij slechts de eerste twee vluchten heeft uitgevoerd?
2. Indien de eerste vraag bevestigend wordt beantwoord: is bij personenvervoer door luchtvaartmaatschappijen uit een lidstaat via een andere lidstaat naar een derde land middels een uit drie deeltrajecten bestaande vluchtverbinding – overeenkomstig de met een andere luchtvaartmaatschappij gesloten vervoerovereenkomst en het vliegticket – de luchtvaartmaatschappij die het tweede deeltraject uitvoert en geen contractpartner van de passagier is, voor een grote vertraging op de eindbestemming, die het gevolg is van een kleine vertraging (in casu 1 uur en 40 minuten) op het tweede deeltraject, ten aanzien van de passagier in die zin aansprakelijk dat zij in geval van een vertraging van meer dan drie uur op de eindbestemming aan de passagier compensatie in de zin van artikel 7 van verordening nr. 261/2004 moet betalen?

Motivering:

- I.
- 2

Verzoekers boekten via de in het geding niet betrokken luchtvaartmaatschappij Jet Airways voor 24 maart 2016 een vlucht van Hamburg naar Goa via Brussel en Mumbai. Wegens terreuraanslagen in Brussel werden zij door de luchtvaartmaatschappij Jet Airways op 23 maart 2016 omgeboekt naar de vlucht van Hamburg naar Goa via Parijs en Mumbai [OMISSIS]. Verzoekers kregen de door Jet Airways opgestelde [OMISSIS] boekingsbevestiging. Volgens dat document zouden de vluchten op 25 maart 2016 van Hamburg naar Parijs en van Parijs naar Mumbai worden uitgevoerd, en niet meer door Jet Airways maar wel door verweerster, die echter geen contractpartner van verzoekers was. De vlucht van Mumbai naar Goa zou, zoals aanvankelijk gepland, door Jet Airways worden uitgevoerd. De voor de vlucht van Parijs naar Mumbai geplande vertrektijd was 10.50 uur (alle tijdsvermeldingen in de respectieve lokale tijd), de bij de tussenstop in Mumbai geplande aankomsttijd 00.05 uur, de voor de vlucht van Mumbai naar Goa geplande vertrektijd 02.50 uur en de voor de eindbestemming Goa geplande aankomsttijd 04.00 uur. Verzoekers checkten tijdig in te Hamburg, en kregen de [OMISSIS] instapkaarten voor alle drie de vluchten. Op de instapkaarten zijn voor de eerste twee vluchten telkens een vluchtnummer en de firmanaam van verweerster vermeld. Voor de derde vlucht, zijn vluchtnummer 9W0446 en „JET AIRWAYS” vermeld.

De door verweerster uitgevoerde vlucht van Parijs naar Mumbai startte met een vertraging van 1 uur en 53 minuten, en kwam om 01.45 uur op de tussenstop Mumbai aan met een vertraging van 1 uur en 40 minuten. Daardoor werd vlucht 9W0446 gemist, en **[Or. 3]** verzoekers werden naar Goa vervoerd met een vervangtoestel, dat pas ongeveer 10 uur na de oorspronkelijk geplande vlucht startte.

Verzoekers stellen dat verweerster wegens de grote vertraging op de eindbestemming Goa, gelet op de afstand van het volledige traject, overeenkomstig artikel 7, lid 1, onder c), in samenhang met artikel 5, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 ieder van hen een compensatie van 600 EUR is verschuldigd.

Verweerster betoogt dat buitengewone omstandigheden in de vorm van een staking hebben geleid tot de vertraging van de door haar uitgevoerde vlucht van Parijs naar Mumbai. Hieromtrent bestaat er betwisting.

Verzoekers hebben verweerster voor het Amtsgericht Hamburg gedaagd tot betaling aan ieder van hen van 600 EUR compensatie, vermeerderd met rente en de kosten van buitengerechtelijke juridische bijstand. De vordering dateert van 30 juni 2016. Verweerster meent dat de aangezochte rechter internationaal onbevoegd is. Zij wijst compensatie af omdat de vertraging op de door haar uitgevoerde vlucht van Parijs naar Mumbai onbetwist minder dan 3 uur bedroeg.

II.

De beslissing in casu is afhankelijk van de uitlegging van het Unierecht.

Het is juist dat niet vaststaat dat buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 hebben geleid tot de kleine vertraging, die op haar beurt tot de grote vertraging op de eindbestemming heeft geleid. Wat deze feitelijke vraag betreft, hoeft echter pas bewijs te worden geleverd wanneer het volgens de eerst uit te voeren rechterlijke toetsing überhaupt van belang is of er sprake was van buitengewone omstandigheden. Overigens staat ook de eerste vraag inzake de internationale bevoegdheid los daarvan. Bovendien rechtvaardigt alleen al het grote aantal bij het Amtsgericht Hamburg lopende zaken waarin de hier opgeworpen vragen een rol spelen, een prejudicieel verzoek aan het Hof, om op dit punt rechtszekerheid te verkrijgen. Uiteindelijk is het de verwijzende rechter zelf die beslist of de vraag over de uitlegging van het Unierecht relevant is voor de beslechting van het geding (arrest van 16 juni 2015, [REDACTED] C-62/14, [OMISSIS] punten 11 e.v., 24). In beginsel wordt de noodzaak door het Hof niet getoetst omdat deze afhankelijk is van het nationale recht. Het Hof spreekt van een „onbeperkte bevoegdheid tot indiening” (arresten van 26 november 2014, [REDACTED] C-22/13, [OMISSIS] punt 48, en 16 juni 2015, [OMISSIS] punt 25).

1.

De rechter moet eerst nagaan of de Duitse rechters bevoegd zijn. Indien de Duitse rechters bevoegd zijn omdat de vordering kan worden ingesteld op de plaats van vertrek, dan zou de vordering voor het Amtsgericht Hamburg ontvankelijk zijn. In het andere geval moet zij niet-ontvankelijk worden verklaard. Dat is afhankelijk van de uitlegging van verordening nr. 1215/2012 („Brussel I bis-verordening”). Deze verordening moet overeenkomstig artikel 66 ervan worden toegepast omdat de [Or. 4] procedure na 10 januari 2015 werd ingeleid.

Aangaande de voordien geldende verordening nr. 44/2001 („Brussel I-verordening”), die met betrekking tot de hier opgeworpen vragen in wezen dezelfde bewoordingen heeft, heeft het Duitse Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in civiele en strafzaken; hierna: „BGH”) bij beslissing van 18 augustus 2015 [OMISSIS] aan het Hof de volgende vragen gesteld:

- strekt het begrip „verbintenissen uit overeenkomst” van artikel 5, punt 1, onder a), van verordening nr. 44/2001 zich mede uit tot een recht op compensatie op grond van artikel 7 van verordening nr. 261/2004, dat geldend wordt gemaakt tegenover een luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, maar geen contractpartner van de betrokken passagier is;
- valt bij personenvervoer op een uit meerdere vluchten bestaande vliegverbinding zonder noemenswaardig oponthoud op de overstapluchthavens de plaats van vertrek van het eerste deeltraject te beschouwen als plaats van uitvoering in de zin van artikel 5, punt 1, onder b), tweede streepje, van

verordening nr. 44/2001, ook wanneer de vliegverbinding door verschillende luchtvaartmaatschappijen is uitgevoerd en de vordering is gericht tegen de uitvoerende luchtvaartmaatschappij voor een ander deeltraject, dat langdurige vertraging heeft opgelopen.

De eerste vraag van het BGH rijst ook in de onderhavige procedure, maar dan inzake artikel 7 van verordening nr. 1215/2012. Zou het Hof bevestigen dat gebruik kan worden gemaakt van het voor contractuele betrekkingen geldende forum, dan zou in het onderhavige geval verder de vraag rijzen of bij een vordering tegen de uitvoerende luchtvaartmaatschappij, die geen contractpartij is, wegens een vertraging op het tweede deeltraject ook het vertrekpunt van het eerste deeltraject als plaats van uitvoering kan worden beschouwd. De rechter bij wie de zaak aanhangig is gemaakt, is slechts bevoegd voor de plaats van vertrek van het eerste deeltraject.

Het Hof heeft reeds geoordeeld dat artikel 5, punt 1, onder b), tweede streepje, van verordening nr. 44/2001 aldus moet worden uitgelegd dat in het geval van luchtvervoer van personen van een lidstaat naar een andere lidstaat op grond van een overeenkomst die is gesloten met één enkele luchtvaartmaatschappij, die de vlucht uitvoert, het gerecht dat bevoegd is om kennis te nemen van een op die vervoerovereenkomst en verordening nr. 261/2004 gebaseerde vordering tot compensatie, naar keuze van de eiser het gerecht is in het rechtsgebied waarvan zich de plaats van vertrek of de plaats van aankomst van het vliegtuig bevindt, zoals deze plaatsen in die overeenkomst zijn overeengekomen (arrest van 9 juli 2009,            C-204/08, punten 43 e.v.). Waarschijnlijk wijzigt de vervanging van artikel 5 van verordening nr. 44/2001 door artikel 7 van verordening nr. 1215/2012 hieraan inhoudelijk niets. De vraag welke rechter bevoegd is wanneer de vordering is gericht tegen een luchtvaartmaatschappij die geen contractpartner van de betrokken passagier is, heeft het Hof tot dusver echter nog niet beantwoord. Hiervoor komt naast de bevoegdheid overeenkomstig artikel 7, punt 1, van verordening nr. 1215/2012 misschien ook de bevoegdheid van artikel 7, punt 2, van verordening nr. 1215/2012 in aanmerking. In dat geval zou doorslaggevend zijn wat kan worden beschouwd als de plaats waar de schadebrengende gebeurtenis zich heeft voorgedaan.

2.

Wanneer de vordering ontvankelijk is, moet de aangezochte rechter toetsen of de geldend gemaakte rechten op compensatie bestaan ingevolge artikel 7, lid 1, onder a), van verordening nr. 261/2004. Dat is afhankelijk van de uitlegging van verordening nr. 261/2004. **[Or. 5]**

Het Hof heeft reeds geoordeeld dat wanneer passagiers op de eindbestemming een langdurige vertraging, dat wil zeggen een vertraging van drie uur of meer, oplopen, zij, net als de passagiers van wie de oorspronkelijke vlucht is geannuleerd en aan wie de luchtvaartmaatschappij geen alternatieve vlucht kan

aanbieden onder de in artikel 5, lid 1, onder c), iii), van verordening nr. 261/2004 gestelde voorwaarden, beschikken over een recht op compensatie op basis van artikel 7 van verordening nr. 261/2004, aangezien zij een onomkeerbaar tijdverlies lijden en, bijgevolg, ernstig ongemak ondervinden (arresten van 19 november 2009, ████████ e.a., C-402/07, punten 60 e.v.; 23 oktober 2012, ████████ e.a., C-581/10 en C-629/10, en 26 januari 2013, ████████ C-11/11, punten 32 e.v.). Voorts heeft het Hof geoordeeld dat in het geval van een vliegreis met aansluitende vluchten met betrekking tot de in artikel 7 van verordening nr. 261/2004 vastgestelde forfaitaire compensatie slechts de vertraging van belang is die ten aanzien van de voorziene aankomsttijd op de eindbestemming, namelijk de bestemming van de laatste vlucht van de betrokken passagier, wordt vastgesteld (arrest van 26 februari 2013, ████████ C-11/11, punt 35). Die uitspraak had echter betrekking op een geval waarin alle vluchten werden uitgevoerd door één luchtvaartmaatschappij, die bovendien partij was bij de gesloten vervoerovereenkomst.

Uit de rechtspraak van het Hof tot dusver kan echter niet worden afgeleid tegen welke luchtvaartmaatschappij passagiers zich met hun rechten krachtens artikel 7 van verordening nr. 261/2004 moeten richten, wanneer de „grote” vertraging van meer dan drie uur op de eindbestemming door een „kleine” vertraging van minder dan drie uur op een eerder deeltraject wordt veroorzaakt, waarbij dit deeltraject wordt uitgevoerd door een andere maatschappij dan de contractpartner van de passagier. Indien zich op een eerder deeltraject slechts een kleine vertraging voordoet, lijkt het twijfelachtig of een grote vertraging op de eindbestemming (steeds) aanleiding geeft tot rechten tegen de maatschappij die slechts voor de kleine vertraging verantwoordelijk is. Hierdoor zou de maatschappij verantwoordelijk worden voor het volledige traject, hoewel zij mogelijkerwijze geen invloed kon uitoefenen op de boeking van de volledige vlucht, zulks zelfs wanneer de luchtvaartmaatschappij die het deeltraject uitvoerde, er helemaal niet van op de hoogte was dat een passagier een verdere vlucht had geboekt, of welke verdere vlucht deze had geboekt. Daarvoor zou kunnen pleiten dat de maatschappij de mogelijkheid had het vervoer van passagiers van andere ondernemingen afhankelijk te maken van voorwaarden, en eventueel een regresvordering in te stellen tegen de maatschappij die de overeenkomst met de passagier had gesloten. Anderzijds lijkt het echter helemaal niet noodzakelijk en eerder verregaand om een luchtvaartmaatschappij die op het door haar uitgevoerde traject slechts een kleine vertraging veroorzaakt, te behandelen alsof zij de vlucht annuleerde.