



Datum van  
inontvangstneming

:

14/06/2013

**Zaak C-259/13**

**Verzoek om een prejudiciële beslissing**

**Datum van indiening:**

13 mei 2013

**Verwijzende rechter:**

Bundesgerichtshof (Duitsland)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

9 april 2013

**Verzoekster en verzoekster in Revision:**

Elena Recinto-Pfingsten

**Verweerster en verweerster in Revision:**

Swiss International Air Lines AG

---

**BUNDESGERICHTSHOF**

**BESCHIKKING**

(omissis)

uitgesproken op:

9 april 2013

(omissis)

In de zaak

Elena Recinto-Pfingsten, (omissis) Bad Homburg vor der Höhe,

verzoekster en verzoekster in Revision,

(omissis)

tegen

Swiss International Air Lines AG, (omissis) Basel (Zwitserland),

verweerster en verweerster in Revision,

(omissis) **[Or. 2]**

heeft de tiende civiele kamer van het Bundesgerichtshof (omissis) besloten:

De behandeling van de zaak wordt geschorst.

Het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt overeenkomstig artikel 267 VWEU verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag van uitlegging van Unierecht:

„Moet de overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat inzake luchtvervoer, van 21 juni 1999, in de versie van besluit nr. 2/2010 van het Comité Luchtvervoer Europese Unie/Zwitserland, van 26 november 2010, aldus worden uitgelegd dat verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 [hierna: ‚passagiersrechtenverordening’], overeenkomstig artikel 3, lid 1, sub a, ervan ook geldt voor passagiers die van luchthavens in Zwitserland vertrekken voor een vlucht naar een derde land?” **[Or. 3]**

Motivering:

- 1 I. Verzoekster vordert van verweerster betaling van compensatie na een niet volgens plan verlopen vlucht.
- 2 Verzoekster boekte bij verweerster, een in Zwitserland gevestigde luchtvaartmaatschappij, voor 3 februari 2011 een vlucht van Frankfurt am Main naar Zürich (vluchtnummer LX 1071) en een rechtstreekse aansluitende vlucht van Zürich naar Yaoundé (Kameroen) met een tussenstop in Duala (vluchtnummer LX 274). De vlucht van Frankfurt am Main naar Zürich verliep als gepland. Het vertrek van de aansluitende vlucht in Zürich was met 6 uur en 10 minuten vertraagd. Deze vlucht eindigde inderdaad in Duala. Daarna werd verzoekster met de bus van Duala naar Yaoundé vervoerd, waar zij de volgende dag ’s avonds arriveerde, met een vertraging van meer dan 20 uur.
- 3 Verzoekster vordert vanwege de vertraging compensatie ten bedrage van 600 EUR. Het Amtsgericht heeft de vordering afgewezen. Het hoger beroep tegen die beslissing werd eveneens afgewezen. Met het door de appelrechter toegestane beroep in Revision handhaaft verzoekster haar vordering.

- 4 II. De appèlrechter is, anders dan het Amtsgericht, van oordeel dat de vordering ontvankelijk is, maar ongegrond.
- 5 De internationale bevoegdheid van de Duitse gerechten vloeit voort uit § 29 ZPO [Zivilprozessordnung, Duits wetboek van burgerlijke rechtsvordering]. (omissis) [wordt uitgewerkt] **[Or. 4]**
- 6 De vordering is niet gegrond, aangezien de passagiersrechtenverordening, overeenkomstig artikel 3, lid 1, ervan, bij vertragingen enkel van toepassing is wanneer de vlucht is vertrokken vanuit de Europese Unie of wanneer de luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van de Unie is gevestigd. De vertraging is echter pas bij de aansluitende vlucht in Zürich en dus niet in de Europese Unie ontstaan. Er gaat hier niet om één vlucht, van Frankfurt am Main naar het einddoel, maar veeleer om zelfstandige vluchten die achter elkaar zijn gevoegd om uiteindelijk het gewenste einddoel te bereiken. Derhalve moet worden uitgegaan van het verjaagde vertrek in Zürich.
- 7 III. De beslissing op het beroep in Revision is afhankelijk van de uitlegging van de overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat inzake luchtvervoer, van 21 juni 1999 [PB L 114, blz. 73], in de versie van besluit nr. 2/2010 van het Comité Luchtvervoer Europese Unie/Zwitserland, van 26 november 2010 (PB L 347, blz. 54; hierna: „luchtvervoerovereenkomst”), in samenhang met de passagiersrechtenverordening.
- 8 1. De appèlrechter heeft de internationale bevoegdheid van de Duitse gerechten terecht bevestigd. Deze bevoegdheid vloeit in casu voort uit de plaats waar de hoofdprestatie wordt verricht van de aan de vlucht ten grondslag liggende overeenkomst.
- 9 [Wordt gevolgd door uiteenzettingen over artikel 5, punt 1, van het Verdrag betreffende de rechterlijke bevoegdheid en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken, van 30 oktober 2007 (Verdrag van Lugano)]  
a) (omissis) **[Or. 5]**
- 10 (omissis)
- 11 b) (omissis) **[Or. 6]**
- 12 c) (omissis)
- 13 (omissis)
- 14 d) Een bevoegdheidsgrond overeenkomstig artikel 5, punt 1, sub b, tweede streepje, van het Verdrag van Lugano wordt derhalve gevormd door de plaats van vertrek van de vlucht die het eerste contractuele deeltraject betreft, te weten Frankfurt am Main.

- 15 2. Of verzoekster de gevorderde compensatie toekomt, hangt af van de vraag of de passagiersrechtenverordening op de door haar geboekte, rechtstreekse aansluitende vlucht van Zürich naar Yaundé van toepassing is.
- 16 a) Het feit dat verzoekster voor het eerste deeltraject van haar vliegreis is vertrokken vanuit Frankfurt am Main, en dus vanuit een lidstaat van de Europese Unie, is op zich niet voldoende om de passagiersrechtenverordening toe te passen. Op deze vlucht was de passagiersrechtenverordening inderdaad, krachtens artikel 3, lid 1, sub a, ervan, van toepassing. De vlucht vanuit Frankfurt verliep evenwel volgens plan, en was niet de oorzaak dat verzoekster haar einddoel pas met een aanzienlijke vertraging heeft bereikt. **[Or. 7]**
- 17 Het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft geoordeeld dat een vertraging van minstens drie uur wat de rechtsgevolgen ervan betreft, gelijk kan worden gesteld met een annulering van een vlucht (zie arresten van 19 november 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07, Jurispr. blz. I-10923, punten 60 en 61; 23 oktober 2012, *Nelson e.a.*, C-581/10 (omissis) [nog niet gepubliceerd in de Jurisprudentie]; 26 februari 2013, *Folkerts e.a.*, C-11/11 [nog niet gepubliceerd in de Jurisprudentie], punt 32). Voor het geleden tijdverlies is daarbij niet de vertraging bij het vertrek van de vliegreis, maar de vertraging bij aankomst op de eindbestemming van belang (zie reeds aangehaald arrest *Folkerts e.a.*, punt 35).
- 18 Dit tijdverlies moet echter zijn ingetreden als gevolg van een vertraagde vlucht (zie reeds aangehaald arrest *Nelson e.a.*, punt 40). Er moet dus een causaal verband bestaan tussen een niet volgens plan verlopen vlucht en het op de eindbestemming geleden tijdverlies. De niet volgens plan verlopen vlucht moet binnen de werkingssfeer van de passagiersrechtenverordening vallen, aangezien volgens punt 6 van de considerans van de passagiersrechtenverordening enkel die passagiers worden beschermd die van een in de Europese Unie gelegen luchthaven vertrekken of, wanneer het gaat om een communautaire luchtvaartonderneming, op een luchthaven in de Europese Unie arriveren. Deze bescherming wordt bij een volgens plan verlopen vlucht volledig bereikt, zodat een dergelijke vlucht geen grondslag kan zijn voor verdergaande aanspraken. Voorts moeten de passagiers van een vlucht worden aangemerkt als een collectief, in die zin dat passagiers van een en dezelfde vlucht in beginsel niet verschillend mogen worden behandeld, zodat hun bescherming op grond van de passagiersrechtenverordening identiek dient te zijn (zie arrest van 10 juli 2008, *Emirates Airlines*, C-173/07, Jurispr. blz. I-5237, punt 38). Van identieke bescherming zou geen sprake zijn wanneer passagiers van een niet volgens plan verlopen vlucht door de passagiersrechtenverordening verschillend zouden worden beschermd, afhankelijk van de vraag welk vluchttraject zij direct daarvóór storingsvrij en volgens plan met een andere vlucht hetzij vanuit de Europese Unie, hetzij vanuit een derde land komend, hebben afgelegd. Voor aanspraken wegens een grote vertraging (op de eindbestemming) geldt derhalve volgens de passagiersrechtenverordening als voorwaarde dat deze vertraging (mede) is veroorzaakt door een vlucht die volgens artikel 3, lid 1, van de verordening binnen

de werkingssfeer daarvan valt (zie arrest Bundesgerichtshof van 13 november 2012 (omissis) **[Or. 8]**)

- 19 Voor een compensatie wegens de door verzoekster opgelopen vertraging op de eindbestemming van haar vluchtraject is het derhalve niet voldoende dat haar eerste vlucht van Frankfurt am Main naar Zürich is vertrokken vanuit een lidstaat van de Europese Unie.
- 20 b) Verzoekster kan derhalve enkel aanspraak maken op compensatie wanneer haar vlucht van Zürich naar Yaundé in Kameroen binnen de werkingssfeer van de passagiersrechtenverordening valt.
- 21 aa) Noch de luchthaven van vertrek, noch die van bestemming van laatstgenoemde vlucht is in een lidstaat van de Europese Unie gelegen. Overeenkomstig de luchtvervoerovereenkomst, besluit nr. 1/2006 van het overeenkomstig artikel 23, lid 4, van deze overeenkomst ingestelde Comité Luchtvervoer Europese Unie/Zwitserland (PB L 298/23), en vervolgbesluit nr. 2/2010 (PB L 347/54; Schweizer AS 2011, 205) is de passagiersrechtenverordening sinds 1 december 2006 evenwel ook in Zwitserland van toepassing. In beide besluiten is de passagiersrechtenverordening als deel van de bijlage in de overeenkomst van 21 juni 1999 opgenomen. Krachtens artikel 2 van deze overeenkomst zijn de bepalingen van deze overeenkomst en haar bijlage van toepassing voor zover zij betrekking hebben op het luchtvervoer of op aangelegenheden die rechtstreeks verband houden met het luchtvervoer en die in de bijlage bij deze overeenkomst zijn vermeld.
- 22 bb) De tiende civiele kamer neigt tot de opvatting, dat met deze uitbreiding van de passagiersrechtenverordening tot Zwitserland ook vluchten die vanuit Zwitserland vertrekken en waarvan de bestemming in een derde land ligt, binnen de werkingssfeer van de verordening vallen.
- 23 De bij besluit nr. 2/2010 vastgestelde nieuwe bijlage bij de luchtvervoerovereenkomst bepaalt onder het tweede streepje dat wanneer in deze bijlage gespecificeerde besluiten verwijzingen bevatten naar lidstaten van de Europese Gemeenschap of de Europese Unie, deze verwijzingen, voor de toepassing van deze overeenkomst, gelden als eveneens van toepassing op Zwitserland. Artikel 3, lid 1, van de passagiersrechtenverordening zou derhalve mogelijk zodanig moeten worden toegepast dat het voor aanspraken op grond van deze verordening voldoende is wanneer de luchthaven van vertrek van een vlucht, of, wanneer de vestiging van de luchtvaartmaatschappij in de Europese Unie of in Zwitserland is gelegen, de luchthaven van aankomst, in Zwitserland is gelegen. **[Or. 9]**
- 24 Een dergelijke uitlegging van de luchtvervoerovereenkomst en haar bijlage is niet alleen in overeenstemming met de bewoordingen, maar ook met de in de preambule van deze overeenkomst geformuleerde doelstelling, de voorschriften

voor het intra-Europese luchtvervoer, met inbegrip van het luchtvervoer boven het grondgebied van Zwitserland, te harmoniseren. Daardoor kunnen en moeten de luchtvaartmaatschappijen in Zwitserland onder dezelfde voorwaarden opereren als in de lidstaten van de Europese Unie. De consumenten en klanten van de luchtvaartmaatschappijen moeten in Zwitserland dezelfde kwaliteitsstandaard aantreffen en derhalve tegenover die maatschappijen in Zwitserland ook dezelfde rechten geldend kunnen maken als in de lidstaten van de Europese Unie. De luchtvaartmaatschappijen moeten onder gelijke voorwaarden kunnen concurreren. Daarmee valt moeilijk te verenigen dat de passagiersrechtenverordening op passagiers die van luchthavens in Zwitserland vertrekken enkel zou worden toegepast wanneer zij naar een lidstaat van de Europese Unie vliegen. Overeenkomstig artikel 3, lid 1, sub a, van de passagiersrechtenverordening is deze immers ook van toepassing op passagiers die van een luchthaven in de Europese Unie naar een derde land vliegen.

- 25 cc) Door het Zivilvericht Basel-Stadt wordt evenwel de opvatting verdedigd dat de passagiersrechtenverordening voor passagiers die van luchthavens in Zwitserland vertrekken enkel zou gelden wanneer hun bestemming in een lidstaat van de Europese Unie is gelegen (Zivilvericht Basel-Stadt, beslissingen van 11 maart 2011 (omissis) en 15 mei 2012 (omissis); aA Bundesamt für Zivilluftfahrt (Zwitserland), [www.bazl.admin.ch/dienstleistungen/passagierrechte/01019/index.html](http://www.bazl.admin.ch/dienstleistungen/passagierrechte/01019/index.html)). Deze beslissingen zijn gebaseerd op de overweging dat artikel 15 van de luchtvervoerovereenkomst aan luchtvaartmaatschappijen in Zwitserland en de Europese Unie enkel vervoersrechten verleent voor trajecten tussen Zwitserland, enerzijds, en de Europese Unie anderzijds, en voor trajecten binnen de Europese Unie. Derhalve zou ook de passagiersrechtenverordening enkel in deze omvang kunnen worden toegepast. In de Zwitserse literatuur wordt verder betoogd dat een uitbreiding van de verordening tot vluchten vanuit Zwitserland naar derde landen in strijd zou zijn met de bepalingen van het Zwitserse Bundesgesetz inzake internationaal privaatrecht (omissis). **[Or. 10]**
- 26 dd) De Senat deelt deze bedenkingen tegen de toepasselijkheid van de passagiersrechtenverordening op vluchten van Zwitserland naar derde landen niet. De beperking van de regeling van vervoersrechten in artikel 15 van de luchtvervoerovereenkomst tot vluchten vanuit Zwitserland naar de Europese Unie betreft een ander voorwerp van reglementering, dat niet noodzakelijk op de gehele overeenkomst en de daarin voorziene regelingen voor het luchtvervoer moet worden overgedragen. Als volkenrechtelijk verdrag is de overeenkomst niet ondergeschikt aan het Zwitserse Bundesgesetz über das Internationale Privatrecht (Zwitserse federale wet op het internationaal privaatrecht van), waardoor (onbeduidende) afwijkingen van de regels daarvan geen invloed mogen hebben op de uitlegging van de overeenkomst.
- 27 Daar komt bij dat, zoals de onderhavige zaak aantoont, door de vervoerovereenkomst ook bij passagiers die vanuit Zwitserland vertrekken voor

een vlucht naar een derde land een verbinding kan - en vaak zal - bestaan met het luchtverkeer tussen de Europese Unie en Zwitserland.

- 28 De vertraagde vlucht was immers voor verzoekster, die op het grondgebied van een lidstaat van de Europese Unie was vertrokken met een lijnvlucht naar Zwitserland, een rechtstreekse aansluitende vlucht. De omstandigheid dat krachtens de passagiersrechtenverordening voor elke vlucht afzonderlijk moet worden nagegaan of deze onder de verordening valt en welke rechten de passagiers van deze vlucht aan de verordening kunnen ontleenen in geval van instapweigering, annulering of vertraging, betekent niet noodzakelijkerwijze dat ook de werkingssfeer van de passagiersrechtenverordening in het kader van de luchtvervoerovereenkomst uitsluitend moet worden bepaald aan de hand van de vraag op welke vlucht het is gekomen tot een onregelmatigheid in de uitvoering van de luchtvervoerovereenkomst die de passagier heeft gesloten met de luchtvaartmaatschappij, en die minstens één vlucht omvat die is vertrokken vanuit een lidstaat van de Europese Unie. De verordening bundelt dergelijke meer dan één vlucht omvattende reizen eventueel samen, met name doordat zij de berekening van de compensatie van artikel 7 van de passagiersrechtenverordening afstemt op de eindbestemming, en dus, in het geval van rechtstreekse aansluitende vluchten, overeenkomstig artikel 2, sub h, van de passagiersrechtenverordening, op de laatste bestemming waar de individuele passagier wegens instapweigering of annulering later dan de geplande aankomsttijd arriveert. Verder gaat de verordening er, wat de verplichtingen betreft van de luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, van uit dat deze maatschappij handelt namens de persoon die een overeenkomst heeft met de betrokken passagier (artikel 3, lid 5, van de passagiersrechtenverordening). Derhalve kan reeds een vervoerovereenkomst tussen de luchtvaartmaatschappij en de passagier die een vlucht omvat tussen de Europese Unie en Zwitserland vereisen dat de passagiersrechtenverordening wordt toegepast.
- 29 Deze toepassing kan evenwel volgens de senaat niet zodanig zijn dat de verordening enkel geldt voor passagiers die hun reis in de Europese Unie zijn begonnen en die vanuit Zwitserland vertrekken met een rechtstreekse aansluitende vlucht naar een derde land. Dit zou onverenigbaar zijn met het hiervoor uiteengezette beginsel dat de passagiersrechtenverordening de gezamenlijke passagiers van een vlucht in beginsel gelijke rechten toekent en enkel bij de hoogte van de compensatie in voorkomend geval onderscheid maakt naargelang de plaats van de eindbestemming van de individuele passagier. Ook vanuit dit oogpunt valt er volgens de senaat meer te zeggen voor een ruime toepassing van de passagiersrechtenverordening voor passagiers die vanuit Zwitserland vertrekken met een vlucht naar een derde land.**[Or. 12]**
- 30 ee) Niettemin gaat het in casu niet om een rechtsvraag waarop het antwoord zo evident en duidelijk is dat er redelijkerwijs geen twijfel over kan bestaan en voorlegging aan het Hof van Justitie van de Europese Unie dus overbodig zou zijn. Met name bestaat er, gelet op de bovengenoemde beslissingen van het



Zivilgericht Basel-Stadt, gevaar voor voortdurend van elkaar afwijkende beslissingen (zie arrest Hof van 6 oktober 1982, Cilfit e.a., C-283/81, Jurispr. blz. 3415 punt 16).

(omissis)