



Datum van inontvangstneming : 20/09/2016

Zaak C-447/16

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

11 augustus 2016

Verwijzende rechter:

Bundesgerichtshof (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

14 juni 2016

Verzoeker en verzoeker tot „Revision”:

██████████

Verweerster en verweerster in „Revision”:

Hainan Airlines Co. Ltd.

BUNDESGERICHTSHOF

BESLISSING

[OMISSIS]

uitgesproken op

14 juni 2016

[OMISSIS]

In het geding tussen

██████████ [OMISSIS] Potsdam,

verzoeker en verzoeker tot „Revision”,

[OMISSIS]

en

Hainan Airlines Co. Ltd., [OMISSIS] Hainan (China),

verweerster en verweerster in „Revision”,

[OMISSIS] **[Or. 2]**

heeft de Tiende Zivilsenat van het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in civiele en strafzaken, Duitsland) op 14 juni 2016 [OMISSIS]

beslist:

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 betreffende de uitlegging van het Unierecht:

Dient bij personenvervoer bestaande uit twee vluchten zonder noemenswaardig oponthoud in de overstapluchthaven, het vertrekpunt van het eerste deeltraject ook dan als plaats van uitvoering in de zin van artikel 5, punt 1, onder b), tweede streepje, van verordening (EG) nr. 44/2001 te worden beschouwd, wanneer het met de vordering geldend gemaakte recht op compensatie op grond van artikel 7 van verordening (EG) nr. 261/2004 wordt gebaseerd op een probleem dat zich tijdens het tweede deeltraject heeft voorgedaan en de vordering wordt gericht tegen de medecontractant van de vervoerovereenkomst, die de luchtvaartmaatschappij is die weliswaar de tweede maar niet de eerste vlucht moest uitvoeren?

Motivering:

- 1 I. Verzoeker verlangt compensatie op grond van artikel 7, lid 1, eerste zin, onder b), van 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 **[Or. 3]** intrekking van verordening (EEG) nr. 29[5]/91 (hierna: „luchtreizigersverordening”), vermeerderd met rente vanaf de aanhangigmaking.
- 2 Verzoeker sloot met verweerster, die buiten de Europese Unie is gevestigd en te Berlijn geen vestiging heeft, een luchtvervoerovereenkomst die bestond uit een vlucht op 7 augustus 2013 van Berlin-Tegel naar Brussel en een aansluitende vlucht van Brussel naar Peking. De eerste vlucht zou door de luchtvaartmaatschappij Brussels Airlines worden uitgevoerd en om 8 uur in Brussel landen. De tweede vlucht zou door verweerster zelf worden uitgevoerd en de overeengekomen vertrektijd was 13.40 uur. Verzoeker werd op de vertrekdag te Berlijn voor beide vluchten ingecheckt en ontving de overeenkomstige instapkaarten. Ook zijn bagage werd ingecheckt tot Peking. De vlucht van Berlijn

■■■■■

naar Brussel verliep volgens plan. Nadien vloog verzoeker terug naar Berlijn en kreeg daar een ticket voor een rechtstreekse vlucht van Berlijn naar Peking, waar hij op 8 augustus 2013 landde. Met zijn vordering verlangt verzoeker 600 EUR, vermeerderd met rente en [OMISSIS] de kosten, als compensatie op grond van artikel 7, lid 1, onder c), van de luchtreizigersverordening [OMISSIS]. Hij stelt dat bij de boarding gate in Brussel hem zonder reden en tegen zijn wil de toegang tot de tweede vlucht werd geweigerd.

3 Het Amtsgericht (rechter in eerste aanleg) heeft geoordeeld dat de Duitse gerechten internationaal onbevoegd zijn en heeft de vordering niet-ontvankelijk verklaard. Het door verzoeker tegen die beslissing ingestelde hoger beroep werd verworpen. Met zijn [OMISSIS] beroep tot „Revision” zet verzoeker zijn rechtsstrijd voort.

4 II. De rechter in hoger beroep heeft, net als het Amtsgericht, geoordeeld dat de Duitse gerechten internationaal onbevoegd zijn. Naar zijn oordeel kon deze bevoegdheid worden afgeleid noch uit artikel 33 of de artikelen 17 en volgende van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Verdrag van Montreal), noch uit een bepaling van verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van 22 december 2000 [Or. 4] betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (hierna: „Brussel I-verordening”). In het bijzonder was er in Duitsland geen plaats van uitvoering in de zin van artikel 5, punt 1, onder b), van de Brussel I-verordening. De vluchten van Berlijn naar Brussel en van Brussel naar Peking moeten als twee afzonderlijke vluchten in de zin van de luchtreizigersverordening worden beschouwd en bijgevolg evenmin als één enkele dienstverlening door verweerster. Het door verzoeker geldend gemaakte recht houdt echter uitsluitend verband met de vlucht van Brussel naar Peking, waarvoor verweerster weliswaar uitvoerende luchtvaartmaatschappij is, maar waarvoor enkel Brussel als plaats van uitvoering in aanmerking komt.

5 III. Of de Revision slaagt, hangt in doorslaggevende mate af van de vraag of de Duitse gerechten internationaal bevoegd zijn. In de huidige stand van zaken is dat slechts het geval wanneer het geding verbintenissen uit overeenkomst betreft en het gerecht van de plaats van uitvoering van de verbintenis in Duitsland ligt. Dit is weer afhankelijk van de uitlegging van artikel 5, punt 1, onder a) en b), tweede streepje, van de in het onderhavige geding toepasselijke Brussel I-verordening (artikel 66 van verordening 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).

6 1. De bevoegdheid van de Duitse gerechten voor een vordering tot compensatie op grond van artikel 7 van de luchtreizigersverordening is niet uitgesloten krachtens artikel 19, lid 1, van het Verdrag van 28 mei 1999 tot het

brenge van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (PB 2001, L 194, blz. 39), omdat voor vorderingen op basis van de luchtreizigersverordening respectievelijk op basis van dit verdrag verschillende voorschriften gelden (arresten van het Hof van Justitie, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punt 27, en Nelson e.a., C-581/10 en C-629/10, [OMISSIS] [EU:C:2012:657], punten 46, 55 en 57 en aldaar aangehaalde rechtspraak). **[Or. 5]**

7 2. De bevoegdheid van de Duitse gerechten kan slechts volgen uit artikel 5, punt 1, onder a) en b), tweede streepje, van de Brussel I-verordening omdat de gesloten overeenkomst betrekking heeft op het verrichten van diensten.

8 a) De bevoegdheid van de Duitse gerechten kan niet volgen uit de – met de woonplaats gelijkgestelde – zetel van de onderneming (artikelen 2 en 60 van de Brussel I-verordening), nu de zetel van verweerster niet in Duitsland ligt. De in artikel 16, lid 1, van de Brussel I-verordening bedoelde bevoegdheid van het gerecht van de plaats in Duitsland waar de verzoeker woonplaats heeft, kan niet worden toegepast op vervoerdiensten die niet worden verricht in het kader van vervoerovereenkomsten waarbij voor één enkele prijs zowel vervoer als verblijf wordt aangeboden (artikel 15, lid 3, van de Brussel I-verordening). De Duitse gerechten zouden evenmin als gerecht van de plaats van het schadebrengende feit bevoegd zijn wanneer de weigering van toegang tot een vlucht in de zin van artikel 4, lid 3, van de luchtreizigersverordening, dat een recht krachtens artikel 7 van de luchtreizigersverordening doet ontstaan, als schadebrengend feit in de zin van artikel 5, punt 3, van de Brussel I-verordening aan te merken zou zijn. De plaats van de onrechtmatige daad zou dan weliswaar zowel de plaats zijn van de schadeveroorzakende gebeurtenis als de plaats waar de schade is ingetreden (arrest Hof van Justitie C-147/12, ÖFAB, [OMISSIS] [EU:C:2013:490], punt 51), maar daarvoor zou echter alleen de plaats waar de toegang tot de vlucht werd geweigerd (Brussel) of in voorkomend geval de plaats van aankomst van de betrokken vlucht (Peking) in aanmerking komen.

9 b) De Senat beschouwt het recht op compensatie op grond van artikel 7 van de luchtreizigersverordening als een op contractuele grondslag berustend wettelijk recht tegenover de uitvoerende luchtvaartmaatschappij. Het recht volgt weliswaar niet rechtstreeks uit de met een luchtvaartmaatschappij gesloten vervoerovereenkomst, maar de eisende partij moet wel over een bevestigde boeking beschikken, wat in de regel samengaat met het bestaan van een vervoerovereenkomst. Het kan daarbij gaan om een vervoerovereenkomst met de uitvoerende luchtvaartmaatschappij zelf of om een overeenkomst met een andere maatschappij waarvoor de uitvoerende luchtvaartmaatschappij **[Or. 6]** de vervoerdienst verricht [OMISSIS]. Aan de eerste voorwaarde is in casu voldaan. Volgens de bevindingen van het Amtsgericht en het Landgericht [rechter in tweede aanleg] is er sprake van één enkele boeking bij verweerster voor personenvervoer zonder noemenswaardig oponthoud in de overstapluchthaven Brussel. De luchtvaartmaatschappij Brussels Airlines heeft haar vervoerdienst onder de beschreven omstandigheden in samenwerking met verweerster voor haar

■■■■■

verricht. Verweerster was verzoeker het vervoer van Berlijn naar Peking via Brussel schuldig. De omstandigheid dat deze vervoerdienst via twee verschillende vluchten in de zin van de luchtreizigersverordening zou worden uitgevoerd, verandert niets aan de eenheid van de contractuele verplichting, net zomin als de omstandigheid dat de eerste vlucht niet door verweerster maar door Brussels Airlines zou worden uitgevoerd. Bijgevolg kan de opvatting van het Landgericht, dat er geen sprake is van één enkele dienstverrichting van verweerster, niet worden gedeeld. Aangezien de gebrekkige dienstverrichting in de vorm van de gestelde weigering van toegang tot de vlucht betrekking had op de vlucht waarvoor verweerster medecontractant van verzoeker evenals uitvoerende luchtvaartmaatschappij was, staat het volgens de Senat, rekening houdend met de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie (zie bijvoorbeeld arrest Rehder, [EU:C:2009:439], punt 47) vast dat het door verzoeker geldend gemaakte recht op compensatie op grond van artikel 7, lid 1, van de luchtreizigersverordening dient te worden beschouwd als een „verbintenis uit overeenkomst” in de zin van artikel 5, punt 1, onder a), van de Brussel I-verordening.

- 10 c) Bijgevolg is voor de beslissing op de Revision van belang of het vertrekpunt van de eerste vlucht, de luchthaven Berlin-Tegel, als plaats van uitvoering in de zin van artikel 5, punt 1, onder b), tweede streepje, van de Brussel I-verordening te beschouwen is. **[Or. 7]**
- 11 aa) Het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft zich reeds uitgesproken over de rechterlijke bevoegdheid in het geval van luchtvervoer van personen tussen twee lidstaten op grond van een met één luchtvaartmaatschappij, de maatschappij die de vlucht uitvoert, gesloten overeenkomst. Voor een op die vervoerovereenkomst en de luchtreizigersverordening gebaseerde vordering tot compensatie is naar keuze van de eiser bevoegd het gerecht van de plaats van vertrek of van de plaats van aankomst van het vliegtuig zoals deze plaatsen in de overeenkomst zijn vastgelegd, overeenkomstig artikel 5, punt 1, onder b), tweede streepje, van verordening nr. 44/2001 (arrest Rehder).
- 12 bb) De aan het onderhavige geding ten grondslag liggende situatie onderscheidt zich op twee manieren van bovenbedoeld geval. In de eerste plaats zou de passagier naar zijn eindbestemming worden vervoerd door middel van twee vluchten zonder noemenswaardig oponthoud op de overstapluchthaven. In de tweede plaats werd hem naar eigen zeggen de toegang geweigerd tot de tweede vlucht, waarvan het vertrekpunt net zomin als de plaats van aankomst binnen het grondgebied ligt van de lidstaat waarin het vertrekpunt van de eerste vlucht ligt voor zover dit een plaats van uitvoering vormt, waarbij de luchtvaartmaatschappij die hem de toegang tot de vlucht heeft geweigerd zijn medecontractant was maar de eerste vlucht niet heeft uitgevoerd.
- 13 cc) De Senat is desalniettemin geneigd ook de luchthaven Berlin-Tegel als overeengekomen plaats van uitvoering te beschouwen voor alle contractuele

verplichtingen van verweerster, en dus ook voor de verplichtingen die moesten worden uitgevoerd in het kader van de intercontinentale vlucht van Brussel naar Peking, die aansloot op de transfervlucht.

- 14 Wanneer verweerster ook de transfervlucht vanuit Berlin-Tegel zelf had uitgevoerd, zou zich een met de zaak Rehder vergelijkbare situatie voordoen voor zover de overeenkomst dan eveneens met één luchtvaartmaatschappij, de uitvoerende luchtvaartmaatschappij, zou zijn gesloten. Volgens de Senat zou het dan niet ondenkbaar zijn om, net zomin als in **[Or. 8]** de zaak Rehder, met betrekking tot de contractueel overeengekomen plaats van uitvoering een onderscheid te maken tussen de afzonderlijke contractuele deelprestaties, die bij luchtvervoer sowieso niet éénduidig aan één plaats kunnen worden toegeschreven. Uit de omstandigheid dat het gaat om twee van elkaar te onderscheiden vluchten in de zin van de luchtreizigersverordening, volgt hoe dan ook niet dat ook de contractuele plaatsen van uitvoering voor iedere vlucht afzonderlijk moeten worden bepaald. Veeleer zou het eerste vertrekpunt ook als plaats van uitvoering kunnen worden beschouwd voor verplichtingen die uitsluitend de aansluitende vlucht betreffen en zelfs ook dan wanneer de onderbreking van het vervoer in Brussel niet als tussenlanding te beschouwen zou zijn (zie arrest Rehder, [EU:C:2009:439], punt 40). Ook in het onderhavige geding was het volledige luchtvervoer van Berlijn naar Peking door één enkele boeking bij verweerster geboekt. Verweerster was derhalve niet alleen verplicht om verzoeker van Brussel naar Peking te vervoeren, maar ook om te zorgen voor diens vervoer van Berlijn naar Brussel. Verzoeker daarentegen kon als passagier vanzelfsprekend niet beïnvloeden of verweerster ook de vlucht van Berlin-Tegel naar Brussel zelf zou uitvoeren of daarvoor een beroep zou doen op een andere luchtvaartmaatschappij als uitvoerder. Zoals meestal het geval is, werden verzoeker en zijn bagage bovendien op het eerste vertrekpunt ook voor de aansluitende vlucht ingecheckt. Dit zou een reden kunnen zijn om het eerste vertrekpunt ook dan als plaats van uitvoering van de verbintenis te beschouwen wanneer met de vordering rechten krachtens de luchtreizigersverordening die zijn ontstaan in samenhang met een aansluitende vlucht, geldend worden gemaakt tegen de medecontractant als uitvoerende luchtvaartmaatschappij.

[ondertekeningen, formaliteiten]