



Datum van inontvangstneming : 20/09/2016

Zaak C-448/16

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

11 augustus 2016

Verwijzende rechter:

Bundesgerichtshof (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

14 juni 2016

Verzoekers en verzoekers tot „Revision“:

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Verweerster en verweerster in „Revision“:

Air Nostrum L.A.M. S.A.

BUNDESGERICHTSHOF

BESLISSING

[OMISSIS]

uitgesproken op

14 juni 2016

[OMISSIS]

In het geding tussen

■ [REDACTED]

■ [REDACTED]

en hun minderjarige kinderen

■ [REDACTED]

■ [REDACTED]

■ [REDACTED]

ieder wettelijk vertegenwoordigd door eerste en tweede verzoeker,

[OMISSIS] Rüsselsheim,

verzoekers en verzoekers tot „Revision”,

[OMISSIS]

en

Air Nostrum L.A.M. S.A., [OMISSIS] Valencia (Spanje),

verweerster en verweerster in „Revision”,

[OMISSIS] [Or. 2]

heeft de Tiende Zivilsenat van het Bundesgerichtshof na de behandeling ter zitting 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 vragen betreffende de uitlegging van het Unierecht:

1. Dient artikel 5, punt 1, onder a), van verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken aldus te worden uitgelegd dat het begrip „verbintenissen uit overeenkomst” ook betrekking heeft op een recht op compensatie op grond van artikel 7 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 intrekking van verordening (EEG) nr. 29[5]/91, dat wordt uitgeoefend tegen een uitvoerende luchtvaartmaatschappij die niet de medecontractant is van de betrokken passagier? **[Or. 3]**

2. Wanneer artikel 5, punt 1, van verordening (EG) nr. 44/2001 van toepassing is:

Dient bij personenvervoer bestaande uit twee vluchten zonder noemenswaardig oponthoud in de overstapluchthaven, de eindbestemming van de passagier 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 eerste deeltraject heeft voorgedaan en de vordering wordt gericht tegen de luchtvaartmaatschappij die de eerste vlucht heeft uitgevoerd maar niet de medecontractant van de vervoerovereenkomst is?

Motivering:

- 1 I. Eerste verzoeker, zijn vrouw en hun drie kinderen (tweede tot en met vijfde verzoekers) verlangen elk 250 EUR als compensatie op grond van artikel 7 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 intrekking van verordening (EEG) nr. 29[5]/91 (hierna: „luchtreizigersverordening”). Eerste verzoeker verlangt bovendien terugbetaling van het bedrag dat hij tijdens de wachttijd heeft besteed aan voedingsmiddelen en telefoongesprekken (100 EUR), vermeerderd met vertragingsrente. **[Or. 4]**
- 2 Verzoeker sloot via een reisbureau met Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (hierna: „Iberia”) voor zichzelf en zijn gezin een vervoerovereenkomst die bestond uit vluchten van Frankfurt am Main naar Madrid en van Madrid naar Melilla op 3 juli 2010, en retourvluchten van Melilla naar Madrid en van Madrid naar Frankfurt am Main op 7 augustus 2010. Verschillende vluchten droegen een vluchtnummer van Iberia, maar de vluchten van Madrid naar Melilla en van Melilla naar Madrid werden door verweerster uitgevoerd, zoals in de boekingsdocumenten was vermeld. Het vertrek van de vlucht van Melilla naar Madrid liep een vertraging van 20 minuten op, waardoor verzoekers de aansluitende vlucht naar Frankfurt misten, en met een vertraging van vier uur op hun eindbestemming aankwamen.

- 3 Verzoeker heeft beroep ingesteld bij het voor de luchthaven van Frankfurt am Main territoriaal bevoegde Amtsgericht (rechter in eerste aanleg). Deze rechter heeft verweerster conform de vordering veroordeeld. Het Landgericht (rechter in tweede aanleg) heeft de vordering, na het door verweerster ingestelde hoger beroep, afgewezen. In zijn [OMISSIS] beroep tot Revision handhaaft verzoeker zijn vordering.
- 4 II. De rechter in hoger beroep heeft geoordeeld dat de Duitse gerechten internationaal onbevoegd zijn en dat het beroep bijgevolg niet-ontvankelijk is. Volgens geen enkele bepaling van verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (hierna: „Brussel I-verordening”) zijn Duitse gerechten in casu bevoegd. In het bijzonder ligt er in Duitsland geen plaats van uitvoering in de zin van artikel 5, punt 1, onder b), van de Brussel I-verordening. Ook al zijn de in het onderhavige geding geldend gemaakte rechten gebaseerd op één enkele boeking, dan nog hebben deze rechten betrekking op twee vluchten in twee delen. De vorderingen houden verband met de vertraging op het deeltraject van Melilla naar Madrid, waarvoor verweerster weliswaar [Or. 5] uitvoerende luchtvaartmaatschappij is, maar waarvoor ook slechts deze twee plaatsen als plaats van uitvoering in aanmerking kunnen komen. Dit deeltraject vertoont geen aanknopingspunt met de laatste bestemming, Frankfurt am Main. Hoewel voor het materieelrechtelijke recht op compensatie de eindbestemming als basis kan worden genomen, moet dit worden gesplitst van de procesrechtelijke vraag over de rechterlijke bevoegdheid. Zelfs de omstandigheid dat er één enkele boeking is, rechtvaardigt geen ander oordeel.
- 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, wat de rechten op compensatie op grond van artikel 7 van de luchtreizigersverordening betreft, slechts het geval wanneer het geding verbintenissen uit overeenkomst betreft en een 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 brengen 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 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. 6]

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 waar de verzoeker woonplaats heeft, kan niet worden toegepast op vervoerdiensten die niet worden verricht in het kader van vervoerovereenkomst waarbij voor één enkele prijs zowel vervoer als verblijf worden 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 het vervoer met een vertraging die een recht krachtens artikel 7 van de luchtreizigersverordening doet ontstaan, als schadebrengend feit in de zin van artikel 5, nr. 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 ÖFAB, C-147/12, [OMISSIS] [EU:C:2013:490], punt 51), maar daarvoor zou alleen de plaats van vertrek of aankomst van de vertraagde vlucht in aanmerking komen, in casu dus Melilla of Madrid.

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 [Or. 7] een andere maatschappij, waarvoor de uitvoerende luchtvaartmaatschappij de vervoerdienst verricht [OMISSIS]. Aan deze laatste voorwaarde is in casu voldaan. Verweerster heeft de haar door Iberia toevertrouwde vervoerdienst verricht. De Senat heeft tot dusver echter nog niet hoeven te beslissen of in een dergelijk geval rechten tegen de uitvoerende luchtvaartmaatschappij die niet eveneens medecontractant van de passagier is, als verbintenissen uit een overeenkomst in de zin van artikel 5, punt 1, onder a), van de Brussel I-verordening het voorwerp van het geding vormen, en de juiste uitlegging van dit Unierechtelijke voorschrift lijkt noch in de ene noch in de andere zin eenduidig. Daarom moet deze vraag worden voorgelegd aan het Hof van Justitie van de Europese Unie.

- 10 De (volledige) verlegging van de in het voorstel van de Commissie (voorstel van de Commissie van 21 december 2001 – PB C 103E van 30 april 2002, blz. 225 en volgende) nog voorziene aansprakelijkheid van de contractueel gebonden luchtvaartmaatschappij of touroperator naar de uitvoerende luchtvaartmaatschappij berustte op de veronderstelling dat deze laatste, doordat zij op de luchthaven aanwezig is, normaliter het best in staat is om de verplichtingen na te komen (zie de overwegingen van de Raad bij het gemeenschappelijk standpunt (EG) nr. 27/2003 van 18 maart 2003, PB C 125 E van 27 mei 2003, blz. 63, 70). Dat de vordering (alleen) daarom niet tegen de medecontractant van de passagier is gericht, maar – contractueel gezien – tegen de maatschappij die de dienst voor die medecontractant verricht, dient volgens de Senat niet af te doen aan de kwalificatie als verbintenis uit overeenkomst. **[Or. 8]**
- 11 c) Indien de voorgaande vraag bevestigend moet worden beantwoord, is voor de beslissing op de Revision verder van belang of de plaats van aankomst van de tweede (deel)vlucht, de luchthaven Frankfurt am Main, als plaats van uitvoering in de zin van artikel 5, punt 1, onder b), tweede streepje, van de Brussel I-verordening te beschouwen is.
- 12 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 ook 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).
- 13 bb) De aan het onderhavige geding ten grondslag liggende situatie onderscheidt zich op twee manieren van bovenbedoeld geval. In de eerste plaats zouden de passagiers naar hun eindbestemming worden vervoerd door middel van twee vluchten zonder noemenswaardig oponthoud op de overstapluchthaven. In de tweede plaats is de aangesproken uitvoerende luchtvaartmaatschappij niet de maatschappij waarmee de passagiers de overeenkomst hadden gesloten.
- 14 cc) De Senat is desalniettemin geneigd ook de luchthaven Frankfurt am Main als overeengekomen plaats van uitvoering te beschouwen voor alle contractuele verplichtingen van Iberia, en dus ook voor de verplichtingen die moesten worden uitgevoerd in samenhang met de transfervlucht van Melilla naar Madrid **[Or. 9]**, ongeacht het feit dat deze niet door Iberia, als enige medecontractant van verzoeker, maar door verweerster werd uitgevoerd.
- 15 Wanneer Iberia ook de transfervlucht zelf zou hebben uitgevoerd en vervolgens bij aankomst op de eindbestemming dezelfde vertraging zich zou hebben voorgedaan als in het onderhavige geding, 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 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 de tweede bestemming (de eindbestemming) ook als plaats van uitvoering kunnen worden beschouwd voor verplichtingen die uitsluitend de transfervlucht betreffen, en zelfs ook dan wanneer de onderbreking van het vervoer in Madrid 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 Melilla naar Frankfurt am Main door één enkele boeking bij Iberia geboekt. Iberia was derhalve niet alleen verplicht om verzoekers van Madrid naar Frankfurt am Main te vervoeren, maar ook om te zorgen voor hun vervoer van Melilla naar Madrid. Verzoekers daarentegen konden als passagier vanzelfsprekend niet beïnvloeden of Iberia ook de vlucht van Melilla naar Madrid zelf zou uitvoeren of daarvoor een beroep zou doen op een andere luchtvaartmaatschappij als uitvoerder. Vaak worden passagiers en hun bagage bovendien op het eerste vertrekpunt ook voor de aansluitende vlucht ingecheckt. Dit zou een reden kunnen zijn om de eindbestemming ook dan als plaats van uitvoering van de verbintenis te beschouwen wanneer met de vordering rechten krachtens de luchtreizigersverordening geldend worden gemaakt, die zijn ontstaan in samenhang met [Or. 10] een transfervlucht en niet zijn gericht tegen de medecontractant maar tegen de uitvoerende luchtvaartmaatschappij.

- 16 Volgens de Senat wordt hieraan ook niet noodzakelijkerwijs afgedaan door het feit dat de uitvoerende luchtvaartmaatschappij, zoals in casu verweerster, in een dergelijk geval zelf geen contractuele verplichtingen is aangegaan die op de eindbestemming moesten worden vervuld. Door de overdracht van de in de luchtreizigersverordening neergelegde verplichtingen van de medecontractant aan de uitvoerende luchtvaartmaatschappij, zou de juridische positie van de passagier moeten worden verbeterd, niet verslechterd. Derhalve lijkt het niet onredelijk dat bij de bepaling van de plaats van uitvoering, de uitvoerende luchtvaartmaatschappij de verplichting opgelegd krijgt ervoor te zorgen dat de door de medecontractant van de [Or. 11] passagier aangegane contractuele verplichtingen ook op de eindbestemming worden vervuld. Uit materieelrechtelijk oogpunt is de uitvoerende luchtvaartmaatschappij sowieso aansprakelijk wanneer de passagier – zoals in het onderhavige geding – wegens de door haarzelf met vertraging uitgevoerde transfervlucht slechts met veel vertraging zijn eindbestemming bereikt.

[ondertekeningen, formaliteiten]