



Datum van
inontvangstneming

:

16/12/2016

[OMISSIS]

heeft de vierentwintigste Zivilkammer (civiele kamer) van het Landgericht Frankfurt am Main (rechter in tweede aanleg, Frankfurt am Main)

[OMISSIS]

na de mondelinge behandeling op 7 juni 2016 het volgende beslist:

De behandeling van de zaak wordt geschorst.

[Or. 2]

Het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) wordt overeenkomstig artikel 267 VWEU verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen betreffende de uitlegging van het Unierecht:

- 1) Dient artikel 7, punt 1, onder a), 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 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?**
- 2) Wanneer artikel 7, punt 1, van verordening (EU) nr. 1215/2012 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 7, punt 1, onder b), tweede streepje, van verordening (EU) nr. 1215/2012 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 geen partij is bij de vervoerovereenkomst?

Motivering

■■■■■

Verzoeker verlangt 400 EUR als 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 intrekking van verordening (EEG) nr. 29[5]/91 (hierna: „luchtreizigersverordening”).

[Or. 3]

Verzoeker sloot via het boekingsplatform Opodo een vervoerovereenkomst die bestond uit de volgende vluchten op 11 oktober 2014:

1. een vlucht van Jerez naar Madrid, geboekt bij de luchtvaartmaatschappij Iberia, vluchtnummer IB 8037, uitgevoerd door de luchtvaartmaatschappij Air Nostrum onder vluchtnummer YW 8027 (gepland vertrek: 17.50 uur, geplande aankomst: 18.50 uur)
2. een vlucht van Madrid naar Frankfurt am Main, geboekt bij de luchtvaartmaatschappij Iberia, vluchtnummer IB 3636, uitgevoerd door de luchtvaartmaatschappij Iberia Express onder vluchtnummer I2 3636 (gepland vertrek: 19.50 uur, geplande aankomst: 22.30 uur).

De vliegroute van Jerez naar Frankfurt am Main bedraagt tussen 1 500 en 3 500 km. De vlucht van Jerez naar Madrid liep vertraging op. De vlucht kwam pas om 19.37 uur in Madrid aan, waardoor de aansluitende vlucht om 19.50 uur van Madrid naar Frankfurt am Main niet kon worden gehaald. Verzoeker bereikte pas de volgende dag zijn eindbestemming Frankfurt am Main.

Verzoeker heeft beroep ingesteld bij het voor de luchthaven van Frankfurt am Main territoriaal bevoegde Amtsgericht (rechter in eerste aanleg). Deze rechter heeft de vordering niet-ontvankelijk verklaard wegens het ontbreken van internationale bevoegdheid van de Duitse gerechten. Deze bevoegdheid vloeit niet voort uit verordening (EU) nr. 1215/2012 (hierna: „Brussel I bis-verordening”). Meer bepaald resulteren de artikelen 4 en 7, lid 1, onder a), van de Brussel I bis-verordening niet in de bevoegdheid van het aangezochte gerecht.

In beginsel zijn de respectieve plaatsen van vertrek en aankomst relevant. In geval van een door éénzelfde luchtvaartmaatschappij uitgevoerde opgedeelde vlucht – overeenkomstig de rechtspraak van het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in civiele en strafzaken) ook in het geval van code-sharing – is het echter de volledige route die relevant is. De vluchten moeten in het onderhavige geval desalniettemin afzonderlijk worden beschouwd. Er is geen uniforme luchtdienst bij een luchtvaartmaatschappij geboekt. Het platform Opodo heeft veeleer twee afzonderlijke vluchten van twee luchtvaartmaatschappijen samengevoegd. De betrokken dienst van de respectieve luchtvaartmaatschappij heeft (louter) betrekking op het desbetreffende deel van de vlucht. De door het Amtsgericht gekozen uitlegging is door het Hof in de zaak „Rehder/Air Baltic Corporation”

(arrest van 9 juli 2009 – C-204/08) bevestigd. Uit de bewoordingen van het arrest vloeit met name voort dat de vaststelling dat de plaats van vertrek en de plaats van aankomst de enige plaatsen van uitvoering zijn wanneer de dienst wordt uitgevoerd op basis van een overeenkomst die met één enkele luchtvaartmaatschappij werd gesloten, niet geldt wanneer meerdere luchtvaartmaatschappijen bij het vervoer zijn betrokken.

[Or. 4]

In [OMISSIS] hoger beroep handhaaft verzoeker zijn vordering.

Of het hoger beroep 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 dan weer afhankelijk van de uitlegging van artikel 7, punt 1, onder a) en b), tweede streepje, van de Brussel I bis-verordening (voorheen: artikel 5, punt 1, onder a) en b), tweede streepje, van de Brussel I-verordening). In het onderhavige geval dient de sinds 10 januari 2015 geldende versie te worden toegepast, aangezien de zaak na 10 januari 2015 werd ingeleid (artikel 66 van de Brussel I bis-verordening).

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, 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).

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

De bevoegdheid van de Duitse gerechten kan niet volgen uit de – met de woonplaats gelijkgestelde – zetel van de onderneming (artikelen 4 en 62 van de Brussel I bis-verordening), nu de zetel van verweerster niet in Duitsland ligt. De mogelijkheid voor de consument om de zaak aanhangig te maken bij het gerecht van zijn woonplaats in Duitsland (artikel 18, lid 1, van de Brussel I bis-verordening), geldt niet voor vervoerdiensten die niet worden verricht in het kader van een vervoerovereenkomst waarbij voor één enkele prijs zowel vervoer als verblijf worden aangeboden (artikel 17, lid 3, van de Brussel I bis-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 7, punt 3, van de Brussel I bis-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 18 juli 2013, ÖFAB, C-147/12, [OMISSIS] [EU:C:2013:490], punt 51), maar daarvoor zou alleen de plaats van vertrek of de plaats van aankomst van de vertraagde vlucht in aanmerking komen, in casu dus Jerez of Madrid.

[Or. 5]

De Kammer beschouwt – in navolging van de rechtspraak van het Bundesgerichtshof – (zie bijvoorbeeld verwijzingsbeslissing van 14 juni 2016 [OMISSIS]) het recht op compensatie tegenover de uitvoerende luchtvaartmaatschappij op grond van artikel 7 van de luchtreizigersverordening als een op contractuele grondslag berustend wettelijk recht. 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 dan weer in de regel het bestaan van een vervoerovereenkomst veronderstelt. Het kan daarbij gaan om een vervoerovereenkomst met de uitvoerende luchtvaartmaatschappij zelf of om een overeenkomst met een andere maatschappij, waarvoor de uitvoerende luchtvaartmaatschappij de vervoerdienst verricht [OMISSIS].

In het onderhavige geval werden via het platform Opodo twee vluchten verkocht, die volgens de boekingsbevestiging ook als vluchten van „Iberia” werden aangeduid en ook overeenkomstige vluchtnummers droegen (IB 8027 en IB 3636, zie blz. 4 en volgende van de akte). Dit wijst erop dat de luchtvaartmaatschappij waarmee de vervoersovereenkomst is gesloten, Iberia Lineas Aereas de Espana S.A. Operadora Sociedad Unipersonal is, die voor de uitvoering van de vluchten een beroep heeft gedaan op andere luchtvaartmaatschappijen. Het is mogelijk dat via het internetplatform Opodo twee afzonderlijke vluchten werden geboekt bij luchtvaartmaatschappij Iberia.

Verweerster was als uitvoerende luchtvaartmaatschappij in ieder geval niet tevens medecontractant van de passagier.

Het Hof [had] tot dusver nog niet hoeven te beslissen of in een dergelijk geval rechten tegen de uitvoerende luchtvaartmaatschappij die niet eveneens medecontractant van de passagier is, als rechten uit een overeenkomst in de zin van artikel 7, lid 1, onder a), van de Brussel I bis-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.

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 verbonden 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 motivering van de Raad met betrekking tot het gemeenschappelijk standpunt (EG) nr. 27/2003 van 18 maart 2003, PB C 125 E van 27 mei 2003, blz. 63 en 70]. Dat de vordering (alleen) daarom niet tegen de medecontractant [Or. 6] van de passagier is gericht, maar – contractueel gezien – tegen de maatschappij die de dienst voor die medecontractant verricht, dient volgens de Kammer (die het oordeel van het Bundesgerichtshof volgt, zie verwijzingsbeslissing van 14 juni 2016 [OMISSIS]) niet af te doen aan de kwalificatie als verbintenis uit overeenkomst.

Indien de voorgaande vraag bevestigend moet worden beantwoord, is voor de beslissing op het hoger beroep 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 7, punt 1, onder b), tweede streepje, van de Brussel I [bis]-verordening te beschouwen is.

Het Hof 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 7, punt 1, onder b), tweede streepje, van de Brussel I [bis]-verordening (arrest Rehder).

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 is de aangesproken uitvoerende luchtvaartmaatschappij niet de maatschappij waarmee de [passagier] de overeenkomst [had] gesloten.

De Kammer is van oordeel dat het niet mogelijk is om ook de luchthaven Frankfurt am Main als contractueel overeengekomen plaats van uitvoering te beschouwen voor alle betrokken contractuele verplichtingen (uit de vluchtdiensten), en dus eveneens voor de verplichtingen die moesten worden uitgevoerd in samenhang met de transfervlucht van Jerez naar Madrid. Ter nadere onderbouwing wordt verwezen naar de uitspraak van de Kammer van 20 augustus 2015 [OMISSIS] (dat het voorwerp vormde van het beroep in Revision voor het Bundesgerichtshof en de reeds genoemde verwijzingsbeslissing).

■■■■■

Voor zover het Bundesgerichtshof in zijn verwijzingsbeslissing van 14 juni 2016 [OMISSIS] ertoe neigt de luchthaven Frankfurt am Main ook als plaats van uitvoering van de betrokken transfervlucht van [Jerez] naar [Madrid] te beschouwen, overtuigt dit de Kammer niet. In aanmerking dient namelijk te worden genomen dat verweerster in het onderhavige geval juist niet ertoe verplicht was om in Frankfurt am Main diensten te verrichten, maar alleen in Jerez en Madrid. Bovendien moet ermee rekening worden gehouden dat de luchtreizigersverordening uitsluitend betrekking heeft op verplichtingen van de luchtvaartmaatschappij die de betrokken vlucht „feitelijk” uitvoert. Volgens vaste rechtspraak van het Hof moeten de [Or. 7] vluchten afzonderlijk worden beschouwd. In het onderhavige geval vindt de schending van de verplichting uitsluitend plaats op de vlucht van Jerez naar Madrid. Het Hof neemt in zijn richtinggevend arrest „Rehder” [OMISSIS] in overweging dat plaatsen van vertrek en aankomst slechts plaatsen van uitvoering vormen, omdat met betrekking tot de betrokken vlucht een toereikende band van nabijheid bestaat, en omdat zij de plaatsen van vertrek en aankomst „van het vliegtuig” zijn. Ook het Hof onderzoekt de afzonderlijke vluchten met verschillende vliegtuigen op zichzelf. In Frankfurt bracht de vertraging van de vlucht van Jerez naar Madrid slechts een onrechtstreeks gevolg teweeg. De zogenaamde eindbestemming kan volgens de rechtspraak van het Hof slechts met betrekking tot de materieelrechtelijke vraag naar het bestaan van een recht op compensatie op grond van de luchtreizigersverordening, als basis worden genomen. Aanknopingspunten dat dit ook zou kunnen worden toegepast voor de procesrechtelijke vraag naar de bevoegdheid, zijn er echter niet.

Volgens de Kammer resulteert de omstandigheid dat de passagier niet kan beïnvloeden of de contractuele luchtvaartmaatschappij de vluchten door een andere luchtvaartmaatschappij laat uitvoeren, waardoor de plaats van uitvoering en dus de bevoegde rechter niet van meet af aan duidelijk is, niet in een ontoelaatbare beperking van de rechten van de passagier. In het bijzonder de „small-claims-verordening” [verordening (EG) nr. 861/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 tot vaststelling van een Europese procedure voor geringe vorderingen] is juist erop gericht om kleine vorderingen in Europa eenvoudig, goedkoop en spoedig te innen.

Ook de bewoordingen van artikel 7, punt 1, onder a) en b), van de Brussel I [bis]-verordening pleiten volgens de Kammer voor deze uitlegging. Ingevolge artikel 7, punt 1, onder a) en b), van de Brussel I [bis]-verordening is „ten aanzien van verbintenissen uit overeenkomst” de plaats van uitvoering, de plaats waar de verbintenis is uitgevoerd. Dat betekent dat ook de regelgever de plaats waar de litigieuze verplichting is voldaan, in aanmerking neemt. Deze verplichting bestond in het onderhavige geval in de vlucht van Jerez naar Madrid. Slechts wegens de vertraging op deze vlucht werd ten aanzien van verweerster een vordering ingesteld en is deze krachtens de luchtreizigersverordening aansprakelijk.