



Datum van inontvangstneming : 16/12/2016

Zaak C-539/16

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

25 oktober 2016

Verwijzende rechter:

Landgericht Frankfurt am Main (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

15 september 2016

Verzoekende partij:

████████████████████

Verwerende partij:

HOP!-Regional

Landgericht Frankfurt am Main

[OMISSIS]

Beslissing

In het geding tussen

████████████████████

Breitlacher Str. 17, 60489 Frankfurt am Main,

verzoeker en appellant

[OMISSIS]

[Or. 2] en

HOP!-Regional [OMISSIS],

F 94150 Rungis,

verweerster en geïntimeerde,

[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.

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 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?**
- 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 [Or. 3] 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”).

Verzoeker sloot een vervoerovereenkomst die bestond uit vluchten van Frankfurt am Main naar Parijs en van Parijs naar Vigo op 4 juni 2014 alsook de daarbijhorende terugvluchten van Vigo naar Parijs en van Parijs naar Frankfurt am Main op 10 juni 2014. Alle vluchten droegen de zogenaamde Airline Code van „Air France” (AF). Volgens de boekingsbevestiging/het E-ticket zouden de vlucht van Parijs naar Vigo (AF 1594) en de terugvlucht van Vigo naar Parijs (AF 1595) door verweester worden „uitgevoerd”.

De terugvlucht van Vigo naar Parijs (AF 1595) liep vertraging op. Het vliegtuig landde pas om 20.20 uur in Parijs, waardoor de om 20.50 uur vertrekkende aansluitende vlucht van Parijs naar Frankfurt am Main niet werd gehaald. Verzoeker moest in Parijs overnachten, en 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.

In het bijzonder is er in Duitsland geen plaats van uitvoering in de zin van artikel 7, punt 1, onder b), van de Brussel I [bis]-verordening [in de tot en met 9 januari 2015 geldende versie: artikel 5, punt 1, onder b)]. Hoewel [Or. 4] de geldend gemaakte rechten in casu op één enkele boeking zijn gebaseerd, heeft deze boeking betrekking op twee afzonderlijke vluchten in twee delen. De vordering houdt verband met de vertraging op het deeltraject van Vigo naar Parijs, waarvoor verweester weliswaar de uitvoerende luchtvaartmaatschappij is, maar waarvoor ook slechts deze twee plaatsen als plaats van uitvoering in aanmerking 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 onderscheiden van de procesrechtelijke vraag over de rechterlijke bevoegdheid. Ook de omstandigheid dat er één enkele boeking is, rechtvaardigt geen ander oordeel.

In zijn 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 5, punt 1, onder b), tweede streepje, van de Brussel I-verordening (in de sinds 9 januari 2015 geldende versie: artikel 7, punt 1, onder b), tweede streepje). In het onderhavige geval dient de vóór 9 januari 2015 geldende versie te worden toegepast, namelijk artikel 66 van de Brussel I-verordening, aangezien de zaak vóór 10 januari 2015 werd ingeleid.

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).

[Or. 5] 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.

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 mogelijkheid voor de consument om de zaak aanhangig te maken bij het gerecht van zijn woonplaats in Duitsland (artikel 16, lid 1, van de Brussel I-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 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, 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 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 vertrapte vlucht in aanmerking komen, in casu dus Vigo of Parijs.

De Kammer beschouwt – in navolging van de rechtspraak van het Bundesgerichtshof – (zie bijvoorbeeld verwijzingsbeslissing van 14 juni 2016 [OMISSIS]) 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

[REDACTED]

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]. Aan deze laatste voorwaarde is in casu [Or. 6] voldaan. Verweester heeft de haar door „Air France” toevertrouwde vervoerdienst verricht. Het Hof had 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, lid 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.

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 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 5, punt 1, onder b), tweede streepje, van de Brussel I-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 [Or. 7] 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, lid 1, onder b), tweede streepje, van de Brussel I-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 door „Air France” aangegane contractuele verplichtingen en dus eveneens voor de verplichtingen die moesten worden uitgevoerd in samenhang met de transfervlucht van Vigo naar Parijs. 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 Vigo naar Paris te beschouwen, overtuigt dit de Kammer niet. Het Bundesgerichtshof stelt weliswaar terecht dat indien „Air France” ook de vlucht van Vigo naar Parijs zelf zou hebben uitgevoerd, het voor de hand zou liggen om Frankfurt als plaats van uitvoering te beschouwen. Evenwel dient in aanmerking te worden genomen dat Frankfurt in dat geval onbetwist de contractueel overeengekomen plaats van uitvoering was. In het onderhavige geval was verweerster evenwel niet verplicht om diensten te verrichten in Frankfurt, maar wel in Vigo en Parijs. In aanmerking dient te worden genomen 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 vluchten afzonderlijk worden beschouwd. In het onderhavige geval vindt de schending van de verplichting uitsluitend **[Or. 8]** plaats op de vlucht van Vigo naar Parijs. 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 Vigo naar Parijs 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 passagiers. 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 5, punt 1, onder a) en b), van de Brussel I-verordening pleiten volgens de Kammer voor deze uitlegging. Ingevolge artikel 5, punt 1, onder a) en b), van de Brussel I-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 Vigo naar Parijs. Slechts wegens de vertraging op deze vlucht werd ten aanzien van verweerster een vordering ingesteld en is deze krachtens de luchtreizigersverordening aansprakelijk.

[OMISSIS]