



Datum van inontvangstneming : 09/02/2015

**Zaak C-3/15**

**Verzoek om een prejudiciële beslissing**

**Datum van indiening:**

8 januari 2015

**Verwijzende rechter:**

Amtsgericht Hannover (Duitsland)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

5 januari 2015

**Verzoekende partij:**

Alexandra Stück

**Verwerende partij:**

Swiss International Air Lines AG

---

**Beslissing**

In de zaak

Alexandra Stück, (omissis) Hannover

verzoekster

(omissis)

tegen

Swiss International Air Lines AG, naamloze vennootschap naar Zwitsers recht,  
(omissis) Basel ZWITSERLAND,

(omissis)

verweerster

(omissis)

**[Or. 2]**

(omissis)

heeft het Amtsgericht Hannover op 5 januari (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 vragen betreffende de uitlegging van het Unierecht:

Moet de overeenkomst tussen de Zwitserse Bondsstaat en de Europese Gemeenschap inzake luchtvervoer, van 21 juni 1999, in de versie van besluit nr. 2/20102 van het Comité Luchtvervoer Gemeenschap/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, overeenkomstig artikel 3, lid 1, onder b), ervan ook geldt voor passagiers die van een luchthaven in een derde land vertrekken voor een vlucht met een Zwitserse luchtvaartmaatschappij naar een luchthaven in Zwitserland?

### **Motivering**

1. Verzoekster heeft voor zichzelf en voor haar echtgenoot vluchten van Hannover via Zürich naar Tel Aviv en terug geboekt. Terwijl het traject Hannover-Zürich werd uitgevoerd door Swiss European Air Lines AG, een 100 % dochter van verweerster, werden verzoekster en haar echtgenoot op het traject Zürich-Tel Aviv heen- en terugvervoerd door verweerster.

Op 10 december 2010 werd vlucht LX 255 van Tel Aviv naar Zürich, geplande vertrektijd 15.55 uur en geplande aankomsttijd in Zürich 19.15 uur, geannuleerd. Verzoekster en haar echtgenoot werden pas op 11 december 2010 naar Zürich vervoerd, van waaraf de aansluitende vlucht naar Hannover volgde. De aankomst in Hannover was ongeveer 16 uur later dan gepland. De geplande vlucht van Zürich naar Hannover op 10 december 2010 – vluchtnummer LX 818 – hadden zij vanwege de annulering gemist.

(omissis)

Verzoekster verlangt van verweerster compensatie voor de vertraging van de vlucht.

**[Or. 3]**

2. (omissis)

3. De beslissing over het recht op schadevergoeding is afhankelijk van de uitlegging van de overeenkomst tussen de Zwitserse Bondsstaat en de Europese Gemeenschap 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 (hierna: „luchtvervoersovereenkomst”), in samenhang met de passagiersrechtenverordening.

Het Bundesgerichtshof heeft in zijn beslissing van 9 april 2013 (omissis) in een gelijksoortig geval geoordeeld:

„aa) Noch de luchthaven van vertrek, noch die van bestemming van laatstgenoemde vlucht is in een lidstaat van de Europese Unie gelegen. Overeenkomstig de luchtvervoersovereenkomst, besluit nr. 1/2006 van het overeenkomstig artikel 23, lid 4, van deze overeenkomst ingestelde Comité Luchtvervoer Gemeenschap/Zwitserland (PB L 298/23), en vervolgbesluit nr. 2/2010 (PB L 347/54 [(omissis)]) 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.

bb) De Senat 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.

De bij besluit nr. 2/2010 vastgestelde nieuwe bijlage bij de luchtvervoersovereenkomst 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, **[Or. 4]** wanneer de vestiging van de luchtvaartmaatschappij in de Europese Unie of in Zwitserland is gelegen, de luchthaven van aankomst, in Zwitserland is gelegen.

Een dergelijke uitlegging van de luchtvervoersovereenkomst 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.

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 luchtvervoersovereenkomst 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. 5**] (omissis).

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 luchtvervoersovereenkomst 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.

Daar komt bij dat, zoals de onderhavige zaak aantoont, door de vervoersovereenkomst 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.

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 ontleen in geval van instapweigering, annulering of vertraging, betekent niet noodzakelijkerwijze dat ook de werkingssfeer van de passagiersrechtenverordening in het kader van de luchtvervoersovereenkomst uitsluitend moet worden bepaald aan de hand van de vraag op welke vlucht het is gekomen tot een onregelmatigheid in de uitvoering van de luchtvervoersovereenkomst 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 **[Or. 6]** namens de persoon die een overeenkomst heeft met de betrokken passagier (artikel 3, lid 5, van de passagiersrechtenverordening). Derhalve kan reeds een vervoersovereenkomst tussen de luchtvaartmaatschappij en de passagier die een vlucht omvat tussen de Europese Unie en Zwitserland vereisen dat de passagiersrechtenverordening wordt toegepast.

Deze toepassing kan evenwel volgens de Senat 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 Senat meer te zeggen

voor een ruime toepassing van de passagiersrechtenverordening voor passagiers die vanuit Zwitserland vertrekken met een vlucht naar een derde land.

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 Zivielgericht 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).”

De verwijzende rechter neemt deze overwegingen van het Bundesgerichtshof over. Aangezien noch de plaats van vertrek, noch de plaats van bestemming van de betrokken vlucht van Tel Aviv naar Zürich in een lidstaat van de Europese Unie is gelegen, zou deze vlucht enkel binnen de werkingssfeer van verordening (EG) nr. 260/2004 vallen wanneer die verordening overeenkomstig de luchtvervoerovereenkomst en besluit nr. 1/2006 van het krachtens artikel 23, lid 4, van deze overeenkomst ingestelde Comité Luchtvervoer Gemeenschap/Zwitserland (PB L 298/23), en vervolgbesluit nr. 2/2010 (PB L 347/54) (omissis) ook in Zwitserland van toepassing zou zijn, en Zwitserse luchtvaartmaatschappijen zouden gelden als luchtvaartmaatschappijen van de Gemeenschap.

[Or. 7]

[Handtekening]