



Datum van inontvangstneming : 13/11/2015

**Zaak C-533/15**

**Verzoek om een prejudiciële beslissing**

**Datum van indiening:**

13 oktober 2015

**Verwijzende rechter:**

Bundesgerichtshof (Duitsland)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

18 augustus 2015

**Verzoekende partij:**

Feliks Frisman

**Verwerende partij:**

Finnair Oyj

---

BUNDESGERICHTSHOF

BESLISSING

[OMISSIS]

uitgesproken op:  
18 augustus 2015  
[OMISSIS]

In de zaak

Feliks Frisman, [OMISSIS] Stuttgart,

verzoeker en verzoeker tot „Revision”,

[OMISSIS]

tegen

Finnair Oyj, [OMISSIS] Vartaa (Finland),

verweerster en verweerster in „Revision”,

[OMISSIS]

**[Or. 2]**

heeft de X. Zivilsenat (Tiende burgerlijke kamer) van het Bundesgerichtshof  
[OMISSIS]

beslist:

De behandeling van de zaak wordt geschorst.

Het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt krachtens artikel 267 VWEU verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen inzake de uitlegging van het recht van de Unie:

1. Moet artikel 5, punt 1. 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 worden uitgelegd dat het begrip „verbintenissen uit overeenkomst” zich mede uitstrekt tot 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. 295/91, dat wordt geldend gemaakt tegenover een luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, maar geen contractpartij van de betrokken passagier is?

**[Or. 3]**

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

Is bij personenvervoer op een uit meerdere vluchten bestaande vliegverbinding zonder noemenswaardig oponthoud op de overstapluchthavens de plaats van vertrek van het eerste deeltraject te beschouwen als plaats van uitvoering in de zin van artikel 5, punt 1. b), tweede streepje, van verordening nr. 44/2001, ook wanneer de vliegverbinding door verschillende luchtvaartmaatschappijen is uitgevoerd en de vordering is gericht tegen de uitvoerende luchtvaartmaatschappij voor een ander deeltraject, dat langdurige vertraging heeft opgelopen?

Motivering:

- 1 I. Verzoeker vordert een financiële compensatie van 400 EUR op grond van artikel 7, lid 1, [...] 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. 295/91 (hierna: „luchtreizigersverordening”) [OMISSIS].

- 2 Verzoeker had bij Air France, gevestigd te Parijs, een vlucht van Stuttgart naar Helsinki via Parijs geboekt voor 18 juli 2013. Air France voerde de vlucht van Stuttgart naar Parijs zonder vertraging uit (10.05 uur tot 11.25 uur). Het van 12.20 uur tot 16.15 uur voorziene **[Or. 4]** vervoer van Parijs naar Helsinki werd, zoals vermeld in de bevestigde boeking, uitgevoerd door verweerster (Finnair). Het ingezette vliegtuig landde pas om 19.35 uur te Helsinki.
- 3 Verzoeker heeft beroep ingesteld bij het voor de luchthaven van Stuttgart territoriaal bevoegde Amtsgericht. Dat heeft de vordering niet-ontvankelijk verklaard nadat verweerster de internationale bevoegdheid van de Duitse gerechten had betwist. Het door verzoeker tegen die beslissing ingestelde hoger beroep is verworpen. In het door de appelrechter toegestane beroep in „Revision” handhaaft verzoeker zijn vordering.
- 4 II. De appelrechter is van oordeel 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 het binnenland geen plaats van uitvoering in de zin van artikel 5, punt 1, b), van de Brussel I-verordening. De ingediende vordering houdt verband met de vertraging op het deeltraject van Parijs naar Helsinki, waarvoor verweerster weliswaar de uitvoerende luchtvaartmaatschappij is, maar waarvoor uitsluitend Parijs of Helsinki als plaats van uitvoering in aanmerking komt, te meer omdat verweerster op de luchthaven van Stuttgart geen enkele activiteit hoefde te ontplooien. Bij de vlucht van Stuttgart naar Helsinki gaat het niet om één door verweerster uitgevoerde dienstverlening op grond waarvan van één vlucht zou kunnen worden gesproken. Veeleer is verweerster enkel bij de overeenkomst tussen verzoeker en Air France betrokken.
- 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 **[Or. 5]** betreft en het gerecht van de plaats van uitvoering van de verbintenis in Duitsland ligt. Dit is afhankelijk van de uitlegging van artikel 5, punt 1 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, ECLI:EU:C:2009:439, Rehder, , punt 27, en Nelson e. a., C-581/10 en C-629/10, [OMISSIS] [ECLI:EU:C:2012:657], punten 46, 55 en 57 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 7 2. De bevoegdheid van de Duitse gerechten kan slechts volgen uit artikel 5, punt 1 a), en b), tweede streepje, van de Brussel I-verordening omdat de gesloten overeenkomst de uitvoering van diensten tot voorwerp heeft.
- 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, Brussel I-verordening), nu de zetel van verweerster in Finland 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 vervoersdiensten die niet worden uitgevoerd in het kader van vervoersovereenkomst waarbij voor één enkele prijs zowel vervoer als verblijf worden aangeboden (artikel 15, lid 3, Brussel I-verordening). Evenmin zijn de Duitse gerechten bevoegd als gerecht van de plaats van het shadebrengende feit, ook niet wanneer het vervoer met **[Or. 6]** een vertraging die een recht krachtens artikel 7 van de luchtreizigersverordening doet ontstaan, als shadebrengend feit in de zin van artikel 5, nr. 3, 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] [ECLI:EU:C:2013:490], punt 51), maar daarvoor zouden dan alleen de vertrek- of de aankomstplaats van de vertraagde vlucht in aanmerking komen, dus in casu Parijs of Helsinki.
- 9 b) De Senat beschouwt het recht op compensatie overeenkomstig artikel 7 van de luchtreizigersverordening als een wettelijke aanspraak tegenover de uitvoerende luchtvaartmaatschappij op contractuele grondslag. Het recht volgt weliswaar niet rechtstreeks uit de met een luchtvaartmaatschappij gesloten vervoersovereenkomst, maar de eisende partij moet wel over een bevestigde boeking beschikken, wat in de regel samengaat met het bestaan van een vervoersovereenkomst. De Senat is er tot dusver van uitgegaan dat het daarbij kan gaan om een vervoersovereenkomst met de uitvoerende luchtvaartmaatschappij zelf of om een overeenkomst met een andere maatschappij, waarvoor de uitvoerende luchtvaartmaatschappij de vervoersdienst verricht. ([OMISSIS]). Aan deze laatste voorwaarde is in casu voldaan. Verweerster heeft haar vervoersdienst onder de beschreven omstandigheden in samenwerking met Air France voor deze luchtvaartmaatschappij verricht, nu reeds in de bevestigde boeking erop was

gewezen dat de vlucht van Parijs naar Helsinki door haar zou worden uitgevoerd. De Senat heeft tot dusver echter nog niet hoeven te beslissen of in een dergelijk geval verbintenissen uit een overeenkomst in de zin van artikel 5, punt 1, a), van de Brussel I-verordening het voorwerp van het geding zijn, en de juiste uitlegging van dit [Or. 7] 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 contractpartij van de passagier is gericht, maar – contractueel gezien – tegen de maatschappij die de dienst voor die contractpartij verricht, dient volgens de Senat niet af te doen aan de kwalificatie als verbintenis uit overeenkomst.
- 11 c) Indien de voorgaande vraag bevestigend moet worden beantwoord, is voor de beslissing op de Revision verder van belang of de plaats van vertrek van de eerste (deel)vlucht, de luchthaven Stuttgart, als plaats van uitvoering in de zin van artikel 5, punt 1, 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 uitvoert, gesloten overeenkomst. Voor een op die vervoersovereenkomst 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, 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 is de passagier naar zijn eindbestemming gebracht met twee vluchten zonder noemenswaardig oponthoud op de overstapluchthaven. Verder is de – aangesproken – uitvoerende luchtvaartmaatschappij niet de maatschappij waarmee de passagier een overeenkomst heeft gesloten.
- 14 De Senat is geneigd de luchthaven Stuttgart in ieder geval ook als overeengekomen plaats van uitvoering te beschouwen voor verbintenissen die uit

de uitvoering van de aansluitende vlucht zijn ontstaan, ook al zijn deze niet door Air France – de enige contractpartij van verzoeker – uitgevoerd, maar door verweerster.

- 15 Wanneer Air France ook de aansluitende vlucht zelf met de opgelopen vertraging bij aankomst had uitgevoerd, zou zich een die 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 dan niets ertegen spreken om de eerste plaats van vertrek te beschouwen als de plaats van uitvoering, ook voor verbintenissen die uitsluitend de aansluitende vlucht betreffen en zelfs ook dan wanneer de onderbreking in Parijs niet als simpele tussenlanding te beschouwen zou zijn (zie arrest Rehder, punt 40). In casu was de overeenkomst voor het volledige traject met Air France gesloten. Verzoeker had als passagier per definitie geen invloed op het gegeven of Air France ook de vlucht van Parijs naar Helsinki zelf zou uitvoeren, of deze door verweerster als [Or. 9]uitvoerende maatschappij zou laten verzorgen. Omgekeerd moest verweerster, wanneer zij voor Air France een aansluitende vlucht verzorgde, er rekening mee houden ook overstappassagiers van haar samenwerkingspartners te moeten vervoeren en niet alleen passagiers die uit Parijs vertrokken. Volgens de Senat zou dit een reden kunnen zijn om de eerste plaats van vertrek ook dan als plaats van uitvoering van de verbintenis te beschouwen wanneer de vordering betrekking heeft op rechten krachtens de luchtreizigersverordening tegen een uitvoerende luchtvaartmaatschappij die zelf geen contractpartij is van de passagier. Bovendien zouden anders passagiers in een situatie als de onderhavige zich niet kunnen wenden tot het gerecht van de plaats waar de verbintenis is uitgevoerd of had moeten worden uitgevoerd. Het zou dan niet gaan om een verbintenis van de luchtvaartmaatschappij waarmee een overeenkomst bestaat, en met de uitvoerende luchtvaartmaatschappij, waartegen de vordering is gericht, zou geen contractuele betrekking bestaan. De facto komt daar nog bij dat op de eerste plaats van vertrek passagiers met hun bagage voor het gehele transport tot aan de eindbestemming worden geregistreerd.
- 16 Voor zover volgens het Hof van Justitie van de Europese Unie het gerecht van de plaats van vertrek en van aankomst zoals deze plaatsen zijn overeengekomen in de met één luchtvaartmaatschappij, de uitvoerende maatschappij, gesloten overeenkomst, bevoegd is (arrest Rehder, punt 41), volgt daaruit niet eenduidig dat het gerecht van de eerste plaats van vertrek bevoegd is voor verbintenissen die betrekking hebben op de tweede vlucht.

[OMISSIS]