



Date de réception : 08/12/2020

uitspraak

VAN DE RECHTBANK NOORD-HOLLAND

Handel, Kanton en Insolventie
locatie Haarlem

houdende een verzoek om een prejudiciële beslissing in de zaak van

Zaaknr./rolnr: 7250097 CV EXPL 18-8559

Uitspraakdatum: 30 september 2020

P, [de passagier]

wonende te [woonplaats] (België)
hierna te noemen: de passagier
gemachtigden mr. O.J. Boeder

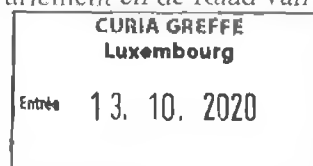
en in de zaak van

tegen

de rechtspersoon naar buitenlands recht
Swiss International Air Lines A.G.
statutair gevestigd te Basel (Zwitserland)
gedaagde
hierna te noemen: Swiss
gemachtigde mr. E.C. Douma

Motivering

1. De passagier had een bevestigde boeking voor een vlucht van Swiss op 1 april 2018 van Amsterdam (Nederland) naar Zürich (Zwitserland) met vluchtnummer LX725 en aansluitend van Zürich naar Tampa (Verenigde Staten van Amerika) met vluchtnummer LX8004.
2. De geplande aankomsttijd van vlucht LX725 te Zürich was om 11:10 uur lokale tijd. De vlucht is met een vertraging van 40 minuten om 11:50 uur lokale tijd te Zürich aangekomen.
3. De geplande vertrek- en aankomsttijd van vlucht LX8004 was om 13:35 uur lokale tijd respectievelijk om 18:00 lokale tijd.
4. Vlucht LX8004 is om 18:04 uur lokale tijd vertrokken vanaf Zürich en om circa 22:15 uur lokale tijd, te Tampa aangekomen. De passagier is hierdoor ongeveer 4 uur en 15 minuten later op haar eindbestemming aangekomen dan oorspronkelijk gepland.
5. De passagier heeft compensatie van Swiss gevorderd op grond van de 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 de verordening (EEG) nr. 295/91 (hierna: de Verordening) en de daarop betrekking hebbende rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: het Hof).

6. Swiss heeft de vordering van de passagier betwist. De passagier heeft schriftelijk op het verweer van Swiss gereageerd, waarna Swiss een schriftelijke reactie heeft gegeven. Bij tussenvonnis van 5 februari 2020 heeft de kantonrechter partijen in de gelegenheid gesteld te reageren op het voornemen tot het stellen van prejudiciële vragen. Hierop hebben beide partijen gereageerd. De zaak is bij tussenvonnis van 30 september 2020 aangehouden totdat het Hof de in dit verzoek te stellen prejudiciële vraag heeft beantwoord.

7. Op 1 juni 2002 is de ‘Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat inzake luchtvervoer’ van 21 juni 1999 (PB L114/73) in werking getreden, waarbij partijen regels hebben vastgesteld op het gebied van burgerluchtvaart (hierna: de Overeenkomst). Onderdeel van de Overeenkomst is een bijlage met Europese richtsnoeren en verordeningen die door de Overeenkomst eveneens van toepassing zijn geworden op Zwitserland. Bij de Overeenkomst is het ‘Comité Luchtvervoer Gemeenschap/Zwitserland’ (hierna: het Comité) ingesteld, dat is belast met het beheer en de correcte toepassing van de Overeenkomst. Het Comité is bevoegd de bijlage bij de Overeenkomst te wijzigen om nieuwe wetgeving onder de werking van de Overeenkomst te brengen.

8. Artikel 1 lid 2 van de Overeenkomst luidt: *“Met dit doel zijn de in deze overeenkomst en in de bijlage vermelde verordeningen en richtlijnen opgenomen bepalingen van toepassing onder de hierna genoemde voorwaarden. Voor zover die bepalingen inhoudelijk identiek zijn met de desbetreffende regels van het EG-Verdrag en met besluiten die ter uitvoering van dat Verdrag zijn aangenomen, worden zij bij hun tenuitvoerlegging en toepassing geïnterpreteerd in overeenstemming met de relevante uitspraken van het Hof van Justitie en de besluiten van de Commissie van de Europese Gemeenschappen die van voor de datum van ondertekening van deze overeenkomst dateren. De uitspraken en besluiten die van na de ondertekening van deze overeenkomst dateren worden ter kennis gebracht van Zwitserland. (...)”*

9. Artikel 15 van de Overeenkomst luidt:

“Met inachtneming van het bepaalde in Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad, zoals opgenomen in de bijlage bij deze overeenkomst:

- worden aan communautaire en Zwitserse luchtvaartmaatschappijen vervoersrechten verleend tussen ongeacht welk punt in Zwitserland en ongeacht welk punt in de Gemeenschap;

- worden twee jaar na de van kracht wording van deze overeenkomst aan Zwitserse luchtvaartmaatschappijen vervoersrechten verleend tussen punten in verschillende lidstaten van de EG”.

10. In de aanhef van de bijlage bij de Overeenkomst staat: "*Voor de toepassing van deze overeenkomst geldt het volgende:*

(...)

Onverminderd artikel 15 van deze overeenkomst, wordt onder de in onderstaande richtsnoeren en verordeningen van de Gemeenschap gebruikte term 'communautaire luchtvaartmaatschappij' tevens verstaan een luchtvaartmaatschappij die een exploitatievergunning heeft en die haar hoofdzetel en, in voorkomend geval haar statutaire zetel in Zwitserland heeft overeenkomstig het bepaalde in Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad.

11. Het Comité heeft bij besluit nr. 1/2006 van 18 oktober 2006 (PB L 298/23) de Verordening aan de bijlage bij de Overeenkomst toegevoegd, zodat de Verordening sinds 1 december 2006 ook in Zwitserland van toepassing is. De bijlage bij de Overeenkomst is laatstelijk voorafgaand aan de datum van de onderhavige vlucht met ingang van 1 februari 2018 vervangen (bij vervolgbesluit nr. 1/2017 van 29 november 2017, PB L 348/46). Dit vervolgbesluit heeft geen wijziging gebracht voor wat betreft de toepasselijkheid van de Verordening.

12. Het standpunt van Swiss houdt in dat de Overeenkomst in combinatie met de bijlage ertoe leidt dat de Verordening van toepassing is op vluchten tussen de EU en Zwitserland en omgekeerd en dat de Verordening niet geldt voor binnenlandse vluchten en evenmin voor vluchten tussen Zwitserland en derde landen en andersom. De passagier vertrok vanaf een luchthaven die is gelegen op het grondgebied van een EU-lidstaat en is met een vertraging van minder dan 3 uur aangekomen in Zwitserland. De passagier is met meer dan 3 uur vertraging aangekomen in Tampa. Volgens Swiss is zij geen compensatie verschuldigd, omdat de vertraging zich niet heeft voorgedaan binnen de EU maar op de vlucht van Zwitserland naar een derde land en op die vlucht is de Verordening niet van toepassing.

13. Het standpunt van de passagier houdt in dat sprake is van rechtstreeks aansluitende vluchten met één eindbestemming (Tampa) en één contractspartij (Swiss), waarbij de vertrekluchthaven (Amsterdam) is gelegen binnen het grondgebied van de EU, zodat deze vlucht onder de werkingssfeer van artikel 3, lid 1, onder a van de Verordening valt, en dat artikel 15 van de Overeenkomst er niet toe leidt dat de Verordening in een zodanig geval niet van toepassing is.

14. De kantonrechter overweegt dat de passagier een rechtstreeks aansluitende vlucht had, waarbij tussen het vertrek vanuit een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat en de aankomst in een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een derde staat, een geplande tussenlanding plaatsvond in Zwitserland waarbij van toestel is gewisseld. Voorheen werd geoordeeld dat aan de passagier in dit geval geen compensatie toekomt, omdat (artikel 3, lid 1 onder a van) de Verordening, gelet op (artikel 15 van) de Overeenkomst, in het geval van de voorliggende vluchten niet van toepassing is op de vanuit Zwitserland vertrekkende rechtstreeks aansluitende vlucht naar een derde land. De kantonrechter komt dit oordeel echter, gelet op het arrest van het Hof van 31 mei 2018, Wegener, C537/17,

ECLI:EU:C:2018:361, niet meer evident voor. Daarnaast is er tegen de (eind)beslissing in deze zaak geen hogere voorziening mogelijk. Gelet op het voorgaande acht de kantonrechter om uitspraak te kunnen doen een beslissing van het Hof op de hierna vermelde prejudiciële vraag noodzakelijk.

De beslissing

15. De kantonrechter stelt het Hof van Justitie van de Europese Unie de volgende prejudiciële vraag:

Is 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 de verordening (EEG) nr. 295/91, gelet op artikel 15 van de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat inzake luchtvervoer van 21 juni 1999 (PB L114/73) en besluiten nr. 1/2006 (PB L 298/23) en nr. 1/2017 (PB L 348/46) van het Comité, in het geval van rechtstreeks aansluitende vluchten, waarbij tussen het vertrek vanuit een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat en de aankomst op een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een derde staat met een geplande tussenlanding in Zwitserland en waarbij van toestel wordt gewisseld, ook van toepassing op de vanuit Zwitserland vertrekkende rechtstreeks aansluitende vlucht naar een derde land?

Deze uitspraak is gedaan door mr. W. Aardenburg, kantonrechter op de openbare terechtzitting van 30 september 2020 in aanwezigheid van de griffier.

De griffier



De kantonrechter



VOOR FOTOKOPIE CONFORM
AFGEGEVEN
de griffier

