



Datum van
inontvangstneming

:

20/07/2020

Geanonimiseerde versie

Vertaling C-252/20 – 1

Zaak C-252/20

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

10 juni 2020

Verwijzende rechter:

Amtsgericht Hamburg (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

25 mei 2020

Verzoekende partij:

CY

Verwerende partij:

Eurowings GmbH

Gewaarmerkt afschrift

Amtsgericht Hamburg

[OMISSIS]

Beslissing

In de zaak

CY, [OMISSIS] Witzhave [(Duitsland)]

– **verzoekster** –

[OMISSIS]

tegen

Eurowings GmbH, [OMISSIS] Düsseldorf [(Duitsland)]

– verweerster –

[OMISSIS]

beslist het Amtsgericht Hamburg (rechter in eerste aanleg Hamburg, Duitsland) – [OMISSIS] als volgt:

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 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]:

1. Kan er ook recht op compensatie overeenkomstig artikel 7 van de verordening bestaan wanneer een passagier wegens een betrekkelijk geringe aankomstvertraging een rechtstreeks aansluitende vlucht mist en daardoor met een vertraging van drie uur of meer op zijn eindbestemming aankomt, terwijl beide vluchten door verschillende luchtvaartmaatschappijen werden uitgevoerd, waarbij de boeking niet heeft plaatsgevonden via de luchtvaartmaatschappij die het eerste deeltraject heeft uitgevoerd en tegen welke de vordering in het hoofdgeding is gericht? [**Or. 2**]

2. Indien de eerste vraag bevestigend wordt beantwoord:

Is de „luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert” in de zin van artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7, lid 1, van verordening nr. 261/2004 de luchtvaartmaatschappij die de vertraagde vlucht op het eerste deeltraject feitelijk uitvoert dan wel de luchtvaartmaatschappij die de punctuele vlucht op het tweede deeltraject uitvoert, bij welke beide vluchten zijn geboekt?

3. Indien beide luchtvaartmaatschappijen als „luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert” in de zin van artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7, lid 1, van verordening 261/2004 moeten worden beschouwd:

Heeft de passagier dan het recht om te kiezen tegen welke luchtvaartmaatschappij hij zijn vordering richt?

Motivering:

A. Feiten

1. Verzoekster vordert van verweerster betaling van compensatie ten belope van 400,00 EUR op grond van verordening nr. 261/2004.
2. Verzoekster boekte via een reisbureau een vliegreis van Hamburg (Duitsland) via Zürich (Zwitserland) naar Caïro (Egypte) op 23 oktober 2016. De boekingsbevestiging werd uitgegeven door Swiss International Air Lines AG (hierna: „Swiss”). Blijkens de boekingsbevestiging zou het vervoer als volgt plaatsvinden: van Hamburg naar Zürich met vlucht LX 4413 (gepland vertrek op 23 oktober 2016 om 7.00 uur en geplande aankomst op 23 oktober 2016 om 8.25 uur) en van Zürich naar Caïro met vlucht LX 236 (gepland vertrek op 23 oktober 2016 om 9.05 uur en geplande aankomst op 23 oktober 2016 om 14.05 uur).
3. De vlucht van Hamburg naar Zürich werd met een gedeelde vluchtcode (code sharing) door Swiss met vluchtnummer LX 4413 en door verweerster met vluchtnummer EW 4762 aangeboden. Verweerster heeft op grond van de codesharingovereenkomst met Swiss de vlucht van Hamburg naar Zürich (LX 4413) met vluchtnummer EW 4762 met haar eigen vliegtuig en personeel uitgevoerd.
4. De vlucht van Hamburg naar Zürich werd te laat door verweerster uitgevoerd en landde pas om 8.46 uur in Zürich. Verzoekster miste vervolgens haar door Swiss [Or. 3] uitgevoerde aansluitende vlucht naar Caïro, omdat zij nog maar 19 minuten tijd had om over te stappen. De minimale overstaptijd voor deze vlucht bedroeg 30 minuten. Verzoekster werd vervolgens omgeboekt naar een latere vlucht, via Milaan (Italië), naar Caïro en landde aldaar met een vertraging van meer dan vijf uur.
5. Verzoekster is van mening dat verweerster in het kader van code sharing de luchtvaartmaatschappij was die de vertraagde vlucht van Hamburg naar Zürich uitvoerde en alleen al om die reden verplicht is om compensatie te betalen. Verweerster heeft de door haar uitgevoerde vlucht EW 4762 in het boekingssysteem Amadeus aangeboden en haar vluchten de facto daarin beschikbaar gesteld voor de samenstelling van verschillende deeltrajecten.
6. Verweerster stelt zich op het standpunt dat bij een gemiste aansluitende vlucht wegens een geringe vertraging van de eerste vlucht als voorwaarde voor een recht op compensatie geldt, dat zowel de aanvoervlucht als ook de aansluitende vlucht door dezelfde luchtvaartmaatschappij zijn uitgevoerd. De door een andere luchtvaartmaatschappij uitgevoerde transfervlucht valt niet binnen de risicosfeer van de luchtvaartmaatschappij die de eerste vlucht uitvoert.

B. Gronden voor de prejudiciële verwijzing naar het Hof

7. Voor de beslechting van het geding is het noodzakelijk dat de prejudiciële vragen door het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) worden beantwoord.

I. Eerste prejudiciële vraag

8. Verzoekster kan mogelijkwzijze aanspraak maken op compensatie ingevolge artikel 7, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 (hierna ook: „luchtreizigersverordening”).
9. Volgens de vaste rechtspraak van het Hof wordt een vertraging gelijkgesteld met een annulering van een vlucht in de zin van artikel 7, lid 1, van verordening nr. 261/2004, zodat ook voor dergelijke vertragingen compensatie als bedoeld in artikel 5, lid 1, juncto artikel 7, lid 1, van die verordening kan worden gevorderd wanneer de vertraging op de eindbestemming drie uur of meer bedraagt (zie [OMISSIS] arresten van 19 november 2009, ████████ e.a., [OMISSIS] C-402/07 en C- 432/07, [OMISSIS] EU:C:2009:716, punten 41 e.v.; hierna: „arrest ████████ e.a”, [OMISSIS] en 23 oktober 2012, ████████ e.a., [OMISSIS] C-581/10 en C-629/10, [OMISSIS] EU:C:2012:657, punten 28 e.v.; hierna: „arrest ████████ e.a.”). Dit geldt zelfs indien een betrekkelijk geringe vertraging [**Or. 4**] door het missen van een aansluitende vlucht een grote vertraging op de eindbestemming tot gevolg heeft (zie [OMISSIS] arrest van 26 februari 2013, ████████ [OMISSIS] C-11/11, [OMISSIS] EU:C:2013:106, punten 25 e.v.; hierna: „██████████ Bij de beslissing in de zaak ████████ werd echter zowel de aanvoervlucht als de aansluitende vlucht door dezelfde luchtvaartmaatschappij uitgevoerd (zie [OMISSIS] arrest ████████ punt 18).
10. Het Hof heeft tot dusver niet beslist of dit ook geldt, wanneer – zoals in dit geding – de aanvoervlucht en de aansluitende vlucht niet door dezelfde luchtvervoerder zijn uitgevoerd.
11. Het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland) heeft in een vergelijkbare zaak de behandeling van de zaak geschorst en verwezen naar het Hof met een vraag over de uitlegging van de luchtreizigersverordening [OMISSIS] die in essentie identiek is aan de eerste prejudiciële vraag in het onderhavige geding. Het Hof heeft de prejudiciële vraag niet beantwoord, daar het Bundesgerichtshof deze heeft ingetrokken nadat in de aldaar lopende procedure de vordering werd erkend [door de luchtvaartmaatschappij].
12. Het Bundesgerichtshof [OMISSIS] heeft het volgende overwogen:
13. „d) Uit het doel en de strekking van artikel 7 van verordening nr. 261/2004 zou kunnen volgen dat er slechts een recht op compensatie bestaat, wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vertraging op de eindbestemming heeft veroorzaakt,

met de samenstelling van de opeenvolgende vluchten heeft ingestemd door de uitgifte of goedkeuring van een boekingsbevestiging. Deze vraag is door de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie niet definitief beslecht.

14. aa) Uit de rechtspraak van het Hof kan worden opgemaakt dat er in ieder geval sprake kan zijn van een recht op compensatie wanneer meerdere opeenvolgende vluchten zijn geboekt bij de luchtvaartmaatschappij die op betaling van compensatie wordt aangesproken.
15. In de beslissingen waarin het recht op compensatie voortvloeide uit een vertraagde aankomst op de eindbestemming van een rechtstreeks aansluitende vlucht, waren de opeenvolgende vluchten geboekt bij de luchtvaartmaatschappij tegen welke de vordering in het hoofdgeding was gericht ([OMISSIS] arrest ██████ e.a., punt 18, [OMISSIS]; beschikking van 4 oktober 2012 [Or. 5], C-321/11, ██████ e.a. [OMISSIS] punten 10 en 34, hierna: „beschikking ██████ e.a.”). Andere beslissingen van het Hof, waarin het begrip „vlucht” in de zin van de verordening van belang was, hadden eveneens betrekking op gevallen waarin de passagier alle relevante vluchten had geboekt bij de luchtvaartmaatschappij die later op betaling van compensatie werd aangesproken (zie arrest van 10 juli 2008 [OMISSIS], Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, punt 13; arrest ██████ e.a., punt 11, en arrest ██████ e.a., punt 15).
16. bb) Deze constellatie is in dit geding niet aan de orde.
17. Volgens de vaststelling van de rechter in tweede aanleg zijn de beide vluchten uitgevoerd door verschillende luchtvaartmaatschappijen. De vluchten werden niet geboekt bij een van deze maatschappijen, maar bij een touroperator. Die heeft ook de [OMISSIS] boekingsbevestiging uitgegeven. Omdat zulks niet is vastgesteld, kan er niet van uitgegaan worden dat verweerster zelf een vliegticket voor beide vluchten heeft uitgegeven of goedgekeurd.
18. cc) Voor deze constellatie zijn noch uit de verordening noch uit de aangehaalde rechtspraak van het Hof voldoende zekere conclusies te trekken.
19. Overeenkomstig artikel 3, lid 2, onder a), van de luchtreizigersverordening is deze slechts van toepassing, wanneer de passagier over een bevestigde boeking voor de vlucht in kwestie beschikt. Dit vereist volgens artikel 2, onder g), van die verordening dat de boeking werd aanvaard en geregistreerd door de luchtvaartmaatschappij of de touroperator. Zulks kan geschieden in de vorm van een door de luchtvaartmaatschappij of de door haar erkende tussenpersoon uitgegeven of goedgekeurd vliegticket in de zin van artikel 2, onder f), van de verordening, of enig ander bewijsstuk.
20. Op grond hiervan leidt het geen twijfel dat een passagier ook dan recht kan hebben op een compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert (hierna ook: „uitvoerende luchtvaartmaatschappij”), wanneer deze weliswaar niet betrokken is geweest bij de afzonderlijke boeking en de bevestiging daarvan, maar

aan een tussenpersoon of touroperator de mogelijkheid heeft geboden zulke boekingen aan te nemen en te bevestigen. In die gevallen moet de luchtvaartmaatschappij zich de boekingsbevestiging van de tussenpersoon of touroperator als eigen verklaring laten aanrekenen. **[Or. 6]**

21. Hieruit kan echter niet eenduidig worden afgeleid dat een luchtvaartmaatschappij zich de boekingsbevestiging van een tussenpersoon of touroperator ook moet laten aanrekenen voor zover deze betrekking heeft op een andere vlucht die door een andere luchtvaartmaatschappij wordt uitgevoerd. In een dergelijk geval treedt de tussenpersoon of touroperator primair in de plaats van de luchtvaartmaatschappij die deze vlucht uitvoert. Vanuit het oogpunt van de betrokken luchtvaartmaatschappijen vertoont de situatie daarmee gelijkenis met wanneer de passagier voor opeenvolgende vluchten zelf meerdere afzonderlijke boekingen verricht bij verschillende luchtvaartmaatschappijen. In dit laatste geval is in ieder geval de Commissie in haar richtsnoeren tot uitlegging van de verordening van mening dat er geen recht op compensatie bestaat [richtsnoeren van de Commissie van 10 juni 2016, C(2016) 3502 final, blz. 18, punt 4, onder d), A, ii)].
22. dd) Volgens de Senat kunnen evenwel zeker ook argumenten voor het erkennen van het recht op compensatie worden aangevoerd, wanneer de boekingsbevestiging voor opeenvolgende vluchten door een touroperator is uitgegeven.
23. (1) De verordening voorziet voor de verschillende vormen van boekingsbevestiging in beginsel in dezelfde rechtsgevolgen. In overweging 5 wordt bovendien nadrukkelijk gesteld dat de bescherming van luchtreizigers ook dient te gelden voor vluchten in het kader van pakketreizen. Een waarborgplicht voor vluchten die een touroperator heeft samengesteld zou voorts in overeenstemming zijn met de in overwegingen 1 tot en met 4 gedefinieerde doelstelling om een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen en de eisen op het gebied van consumentenbescherming in acht te nemen, en met het door het Hof daaruit afgeleide beginsel dat de bepalingen van de verordening die rechten verlenen aan luchtreizigers, ruim dienen te worden uitgelegd (zie [OMISSIS] arrest ██████ e.a., punt 45), terwijl begrippen in een bepaling die een afwijking vormt van een beginsel of, meer bepaald, van gemeenschapsregels ter bescherming van de consument, in beginsel strikt moeten worden uitgelegd (zie [OMISSIS] arrest van 22 december 2008, ██████ ██████ C-549/07, [OMISSIS] EU:C:2008:771, punt 17).
24. (2) De erkenning van een recht op compensatie doet volgens de Senat ook recht aan het door het Hof benadrukte aspect van de verantwoordelijkheid voor de met de boekingsbevestiging aangegane prestatieverplichtingen.
25. In het geval dat een luchtvaartmaatschappij waarbij twee opeenvolgende vluchten **[Or. 7]** zijn geboekt, de instap op de tweede vlucht weigert, aannemende dat de passagier die vlucht niet meer kan halen, omdat de eerste vlucht vertraagd is, heeft het Hof het recht op compensatie erkend. In dit verband heeft het Hof beslissend

geacht dat het recht de ongemakken moet compenseren die door een onomkeerbaar tijdverlies van drie uur of meer ontstaan en dat de uitvoerende luchtvaartmaatschappij hoe dan ook voor deze ongemakken moet opkomen wanneer vaststaat dat deze aan haar te wijten zijn, omdat zij hetzij de vertraging van de door haarzelf uitgevoerde eerste vlucht heeft veroorzaakt, hetzij verkeerdelijk van mening was dat de betrokken passagiers zich niet op tijd voor instappen op de volgende vlucht zouden kunnen melden, hetzij tickets heeft verkocht voor opeenvolgende vluchten waarvoor er niet voldoende tijd was om de aansluiting te halen ([OMISSIS], arrest ██████████ e.a., punt 34).

26. Hoe dan ook, vanuit het oogpunt van de passagier voor wiens bescherming het recht op compensatie is bedoeld, is sprake van een vergelijkbare situatie, wanneer de luchtvaartmaatschappij de vliegtickets voor opeenvolgende vluchten weliswaar niet zelf uitgegeven of goedgekeurd heeft, maar een touroperator de mogelijkheid heeft geboden zulke tickets af te geven en daarbij ook vluchten samen te stellen die door verschillende luchtvaartmaatschappijen worden uitgevoerd.
27. ee) Desalniettemin acht de Senat zich niet in staat zelf te beslissen.
28. Een overeenkomstige toepassing van de door het Hof ontwikkelde beginselen op de in dit geding te beoordelen constellatie lijkt om de uiteengezette redenen weliswaar voor de hand liggend, maar blijkt tot dusver niet zonder meer uit de beslissingen van het Hof.”
29. De verwijzende rechter sluit zich bij deze uiteenzettingen aan.

II. Tweede prejudiciële vraag

30. In het arrest van 11 juli 2019 ([OMISSIS], České aerolinie, C-502/18, [OMISSIS], EU:C:2019:604)) heeft het Hof beslist over een uit meerdere vluchten bestaande, maar als één geheel te beschouwen vlucht van Praag (Tsjechië) naar Bangkok (Thailand) met een tussenlanding in Abu Dhabi (Verenigde Arabische Emiraten) en de verweerster in dat geding, České aerolinie, aangemerkt als uitvoerende en daardoor aansprakelijke luchtvaartmaatschappij op grond van de luchtreizigersverordening. Hierbij was de door České aerolinie uitgevoerde eerste vlucht punctueel en had pas de **[Or. 8]** tweede vlucht, die in het kader van een codesharingovereenkomst door Etihad Airways was uitgevoerd, vertraging opgelopen. Voor het Hof was bepalend dat České aerolinie de contractpartner van de passagier was en dat het hoge niveau van bescherming van de passagiers vereist dat de contractpartner van de passagier als uitvoerende luchtvaartmaatschappij aansprakelijk is, te meer daar de mogelijkheid bestaat van regres tegen de luchtvaartmaatschappij die de vertraagde vlucht feitelijk heeft uitgevoerd.
31. Indien deze door het Hof geformuleerde beginselen op de onderhavige feiten worden toegepast, zou dit ertoe kunnen leiden dat in dit geding niet verweerster, maar Swiss, die in dit geval de boekingsbevestiging heeft uitgegeven, als

uitvoerende luchtvaartmaatschappij zou moeten worden aangemerkt [OMISSIS]. Het Hof heeft zich tot dusver echter nog niet uitgesproken over een constellatie die vergelijkbaar is met de onderhavige.

III. Derde prejudiciële vraag

32. Indien in dit geding zowel Swiss, als contractpartner van verzoekster, als ook verweerster, die de vertraagde aanvoervlucht met eigen vliegtuig en personeel op grond van code sharing feitelijk heeft uitgevoerd, allebei als luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert als bedoeld in artikel 5, lid 1, onder c), juncto artikel 7, lid 1, van verordening nr. 261/2004 moeten worden aangemerkt, rijst voorts de vraag of de passagier dan zijn contractpartner moet aanspreken of dat hij kan kiezen tegen welke van de twee luchtvaartmaatschappijen hij zijn vordering richt. Ook deze vraag is tot op heden nog niet door het Hof beantwoord.

Dr. Kaiser
Rechter bij het Amtsgericht

[OMISSIS]