



Datum van inontvangstneming : 24/09/2019

Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-560/19 - 1

Zaak C-560/19

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

23 juli 2019

Verwijzende rechter:

Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Valencia (Spanje)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

11 juli 2019

Verzoekende partij:

GT

Verwerende partij:

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

[OMISSIS] [Identificatie van het geding en de partijen]

BESCHIKKING

[OMISSIS] [Identificatie van de verwijzende rechter]

Plaats: VALENCIA

Datum: 11 juli 2019

FEITEN

EEN.- *Hoofdgeding waarin de prejudiciële vragen zijn gerezen.*

GT heeft een vordering ingesteld tegen luchtvaartmaatschappij Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A., waarbij zij, omdat zij met meer dan 24 uur vertraging ten opzichte van de geplande aankomsttijd op haar eindbestemming

was gearriveerd, verzocht om de betaling door genoemde luchtvaartmaatschappij van de financiële compensatie van 600 EUR waarin wordt voorzien in artikel 7 van verordening (EG) nr. 261/2004 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 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004. Daarenboven vorderde zij een schadevergoeding van 99,65 EUR voor de door haar geleden schade als gevolg van het missen van een nacht hotel in de plaats van bestemming, die zij moest betalen. **[Or. 2]**

In de vordering zijn de volgende feiten aangedragen:

1°).- Verzoekster heeft bij [luchtvaartmaatschappij] Iberia – een onderneming die als doel heeft om passagiers te vervoeren, met het oog waarop zij tickets verkoopt – een vlucht van Alicante naar Chicago geboekt, zoals blijkt uit document nr. 3 van de vordering. De vlucht bestond uit twee segmenten:

- Een eerste segment van Alicante naar Madrid, met vertrek op 9 september 2018 om 09.40 uur en aankomst in Madrid om 10.50 uur op dezelfde dag. Dit segment werd uitgevoerd door luchtvaartmaatschappij Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

- Het tweede segment, van Madrid naar Chicago, stond gepland op dezelfde dag, met vertrek om 11.55 uur en aankomst op de bestemming om 14.20 uur. Dit segment werd uitgevoerd door Iberia.

2°).- De eerste van de twee vlucht[en] (Alicante-Madrid) kwam met vertraging aan in Madrid. Volgens verzoekster bedroeg deze vertraging 1 uur. Verweester erkent dat er vertraging is opgetreden, maar stelt dat deze 30 minuten bedroeg.

3°).- Als gevolg van die vertraging miste de passagiere de aansluitende vlucht voor het tweede segment.

4°).- De passagiere werd op een nieuwe vlucht geplaatst en bereikte haar eindbestemming, Chicago, met meer dan 24 uur vertraging.

TWEE.- *Prejudiciële vraag*

In de onderhavige procedure is nog geen uitspraak gedaan [OMISSIS] [interne procedurele aangelegenheden]. Met het oog op het te wijzen vonnis acht deze rechter het noodzakelijk om een verzoek om een prejudiciële beslissing in te dienen.

DRIE.- *Identificatie van de partijen en de interveniënten*

De partijen in het hoofdgeding zijn GT, **[Or. 3]** [OMISSIS] [naam van de raadsman], als verzoekster, en Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A., [OMISSIS] [naam van de raadsman], als verweester.

RECHTSGRONDEN

EEN.- *Toepasselijke bepalingen van het recht van de Europese Unie.*

- 1.- Overweging 7 van verordening (EG) nr. 261/2004 [OMISSIS] luidt: „*Om de effectieve toepassing van deze verordening te waarborgen, dienen de bij de verordening gecreëerde verplichtingen te rusten op de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert of voornemens is de vlucht uit te voeren, met eigen dan wel inclusief of zonder bemanning geleaste vliegtuigen, of in enige andere vorm.*”
- 2.- In artikel 2 van verordening [(EG) nr.] 261/2004 wordt bepaald: „*Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder: a) ,luchtvaartmaatschappij’: een luchtvervoersonderneming met een geldige exploitatievergunning; b) ,luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert’: een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert of voornemens is een vlucht uit te voeren in het kader van een overeenkomst met een passagier of namens een andere natuurlijke of rechtspersoon die een overeenkomst heeft met die passagier.*”
- 3.- Volgens artikel 2 van verordening [(EG) nr.] 261/2004 wordt verstaan onder: *,eindbestemming’: de bestemming die vermeld staat op het bij de incheckbalie aangeboden ticket of, in geval van rechtstreeks aansluitende vluchten, de bestemming van de laatste vlucht; indien de geplande aankomsttijd is gerespecteerd, wordt er geen rekening gehouden met haalbare alternatieve aansluitende vluchten.*” **[Or. 4]**

In het arrest Folkerts in zaak C-11/11 van 26 februari 2013 is geoordeeld dat: „*[...] voor de toepassing van de in artikel 7 van verordening nr. 261/2004 voorziene forfaitaire compensatie in geval van een vlucht met rechtstreekse aansluitingen enkel de vertraging van belang is die is vastgesteld ten opzichte van de oorspronkelijk geplande aankomsttijd op de eindbestemming, waaronder wordt verstaan de bestemming van de laatste vlucht die de betrokken passagier heeft genomen.*”
- 4.- In artikel 3, lid 5, van verordening [(EG) nr.] 261/2004 wordt bepaald: „*Deze verordening is van toepassing op elke luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert en vervoer aanbiedt aan passagiers als bedoeld in de leden 1 en 2. Indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert geen overeenkomst heeft met de passagier, doch activiteiten uitvoert die onder deze verordening vallen, wordt zij geacht dit te doen namens de persoon die een overeenkomst heeft met die passagier.*”
- 5.- In artikel 5, lid 1, onder c), van verordening [(EG) nr.] 261/2004 wordt bepaald dat in geval van annulering van een vlucht „*de betrokken passagiers recht hebben op de in artikel 7 van deze verordening bedoelde compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert [...]*”.

6.- Artikel 7, lid 1, van verordening [(EG) nr.] 261/2004 regelt de financiële compensatie, als volgt: „Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers compensatie ten belope van:

a) 250 EUR voor alle vluchten tot en met 1 500 km;

b) 400 EUR voor alle intracommunautaire vluchten van meer dan 1 500 km, en voor alle andere vluchten tussen 1 500 en 3 500 km;

c) 600 EUR voor alle niet onder a of b vallende vluchten.

Bij de bepaling van de afstand wordt gekeken naar de laatste bestemming waar de passagier als gevolg van de instapweigering of annulering na de geplande tijd zal aankomen.” [Or. 5]

7.- In het arrest ██████ in gevoegde zaken C-402/07 en C-432/07, van 19 november 2009, en in het arrest ██████ in gevoegde zaken C-581/10 en C-629/10, van 23 oktober 2012, is de grote vertraging ten opzichte van de geplande aankomsttijd gelijkgesteld met annulering van de vlucht.

8.- In artikel 5, lid 1, van richtlijn 90/314/[EEG van de Raad] wordt bepaald dat de lidstaten de nodige maatregelen moeten nemen om ervoor te zorgen dat de organisator en/of de doorverkoper die partij zijn bij de overeenkomst, tegenover de consument aansprakelijk zijn voor de goede uitvoering van de uit deze overeenkomst voortvloeiende verplichtingen, ongeacht of deze verplichtingen zijn uit te voeren door henzelf dan wel door andere verstrekkers van diensten, en zulks onverminderd het recht van de organisator en/of de doorverkoper om deze andere verstrekkers van diensten aan te spreken.

9.- In artikel 13 van verordening [(EG) nr.] 261/2004 wordt bepaald: „In gevallen waarin een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert compensatie betaalt of aan de overige verplichtingen voldoet die krachtens deze verordening op haar rusten, mag geen enkele bepaling van deze verordening worden uitgelegd als een beperking van het recht om volgens het geldend recht compensatie te verlangen van enige persoon, inclusief derden.”

10.- In de mededeling van de Commissie van 15 juni 2016 wordt in paragraaf 2.2.3 het volgende verklaard: „Overeenkomstig artikel 3, lid 5, is de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert altijd verantwoordelijk voor verplichtingen uit hoofde van de verordening, en bijvoorbeeld niet een andere luchtvaartmaatschappij die het ticket heeft verkocht. Het begrip ‚luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert’ is uitgelegd in overweging 7.”

11.- In het arrest ██████ in zaak C-559/16, van 7 september 2017, is geoordeeld dat „het recht op compensatie van passagiers [geldt] ongeacht of zij hun eindbestemming met een rechtstreekse vlucht dan wel met een rechtstreeks aansluitende vlucht bereiken”.

TWEE.- Motivering van het verzoek om een prejudiciële beslissing [Or. 6]

1.- Zoals kan worden opgemaakt uit bovenstaande rechtsgronden, lijkt de verplichting om de in artikel 7 van verordening nr. 261/2004 voorziene financiële compensatie te betalen volgens het Unierecht te rusten op de vervoerder die de vlucht uitvoert, ongeacht wie het ticket heeft verkocht, dat wil zeggen ongeacht wie de contractuele vervoerder is. Dit levert geen problemen op wanneer het ticket is verkocht door een reisbureau, dat bijgevolg de overeenkomst met de passagier heeft gesloten. De onzekerheid ontstaat wanneer de verkoper van het ticket een onderneming is die zich bezighoudt met het luchtvervoer van passagiers, maar de vlucht niet uitvoert omdat deze, als uitvloeisel van de allianties tussen luchtvaartmaatschappijen, in de praktijk door een andere luchtvaartmaatschappij wordt uitgevoerd. Dat is de situatie die zich in het hoofdgeding voordoet. In het hoofdgeding heeft Iberia, een onderneming die zich bezighoudt met het luchtvervoer van passagiers, het ticket verkocht. De vlucht van Alicante naar Madrid is echter niet door Iberia uitgevoerd, omdat dat segment van de vlucht in het kader van de bestaande alliantie tussen beide luchtvaartmaatschappijen door een andere maatschappij wordt uitgevoerd, in dit geval door Air Nostrum.

In casu rijst de vraag of de verplichting tot betaling van de compensatie van artikel 7 van verordening [(EG) nr.] 261/2004 enkel en uitsluitend rust op de maatschappij die de vlucht feitelijk uitvoert of ook kan worden opgelegd aan de maatschappij die de vlucht niet uitvoert, maar wel het ticket verkoopt, als onderneming die zich bezighoudt met het luchtvervoer van passagiers, of, wat op hetzelfde neerkomt, of de onderneming die als doel het luchtvervoer van passagiers heeft, en die het ticket verkoopt maar de vlucht niet uitvoert, dat wil zeggen niet daadwerkelijk zelf uitvoert, onder het begrip *„luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert”* valt.

De eerste vraag die wordt gesteld is daarom de volgende. Kan een onderneming die zich bezighoudt met het luchtvervoer van passagiers en die het ticket verkoopt, maar de vlucht niet uitvoert, dat wil zeggen niet daadwerkelijk zelf uitvoert, worden geacht onder het begrip *„luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert”* te vallen?

2.- Indien de voorgaande [vraag] ontkennend wordt beantwoord, komt de vraag op wie de compensatie moet betalen wanneer bij de uitvoering van eenzelfde vlucht [Or. 7], die een aansluiting omvat, twee of meer luchtvaartmaatschappijen zijn betrokken.

Volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie is, zoals reeds is opgemerkt, het doorslaggevende criterium voor de oplegging van de betaling van de financiële compensatie de vertraging van meer dan drie uur ten opzichte van de geplande aankomsttijd op de eindbestemming, ongeacht of de vertraging is veroorzaakt bij vertrek, tijdens de uitvoering van de vlucht of door een vertraagde aansluitende vlucht.

Het is deze laatste omstandigheid die vragen over de uitlegging van de verordening oproept. Het probleem dat aan de orde is doet zich voor wanneer, zoals in het hoofdgeding, de vlucht is onderverdeeld in twee segmenten die worden uitgevoerd door afzonderlijke vervoerders en een passagier de aansluiting mist als gevolg van vertraging in het eerste segment, en concreet wanneer de vertraging in dat eerste segment minder dan drie uur is, maar de vertraging bij aankomst op de eindbestemming meer dan drie uur bedraagt als gevolg van het missen van de aansluiting.

Als het om verschillende vluchten zou gaan, zou er zonder enige twijfel geen recht op compensatie zijn.

Het probleem ontstaat wanneer er sprake is van één enkele vlucht met een aansluiting. In dit geval heeft de luchtvaartmaatschappij die het eerste vluchtsegment heeft uitgevoerd vertraging ten opzichte van de geplande aankomsttijd opgelopen, maar bedroeg de vertraging minder dan drie uur. Die vertraging in het eerste vluchtsegment heeft echter geleid tot een grote vertraging bij het bereiken van de eindbestemming.

In dit verband rijzen de volgende vragen. Bestaat het recht op compensatie van passagiers uit hoofde van artikel 7 van verordening [(EG) nr.] 261/2004 wanneer een vlucht is onderverdeeld in verschillende segmenten en er ten gevolge van een lichte vertraging (van minder dan drie uur) in een van de segmenten een grote vertraging (van meer dan drie uur) optreedt bij het bereiken van de eindbestemming omdat de passagier een aansluiting heeft gemist? Indien het antwoord op deze vraag bevestigend is en de verschillende segmenten worden uitgevoerd door afzonderlijke vervoerders, is de vervoerder die belast was met de uitvoering van het segment waarin zich een lichte vertraging (van minder dan drie uur) heeft voorgedaan [**Or. 8**], die evenwel tot gevolg heeft gehad dat de passagier de aansluitende vlucht heeft gemist en daardoor met grote vertraging (van meer dan drie uur) op de eindbestemming is aangekomen, dan verplicht om de financiële compensatie van artikel 7 van verordening [(EG) nr.] 261/2004 te betalen?

DICTUM

Gelet op het voorgaande, **BESLUIT DE HANDELSRECHTER VALENCIA (SPANJE)** het Hof van Justitie van de Europese Unie de volgende prejudiciële vragen voor te leggen:

„1.- Kan een onderneming die zich bezighoudt met het luchtvervoer van passagiers en die het ticket verkoopt, maar de vlucht niet uitvoert, dat wil zeggen niet daadwerkelijk zelf uitvoert, geacht worden onder het begrip *„luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert”* te vallen?

2.- Indien deze vraag ontkennend wordt beantwoord, bestaat dan het recht op compensatie van passagiers uit hoofde van artikel 7 van verordening [(EG) nr.] 261/2004 wanneer een vlucht is onderverdeeld in verschillende segmenten en

er zich ten gevolge van een lichte vertraging (van minder dan drie uur) in een van de segmenten een grote vertraging (van meer dan drie uur) voordoet bij het bereiken van de eindbestemming omdat de passagier een aansluiting heeft gemist? Indien deze vraag bevestigend wordt beantwoord en de verschillende segmenten worden uitgevoerd door afzonderlijke vervoerders, is de vervoerder die het segment heeft uitgevoerd waarop zich een lichte vertraging (van minder dan drie uur) heeft voorgedaan, die evenwel tot gevolg heeft gehad dat de passagier de aansluitende vlucht heeft gemist en daardoor met grote vertraging (van meer dan drie uur) op de eindbestemming is aangekomen, dan verplicht om de financiële compensatie van artikel 7 van verordening [(EG) nr.] 261/2004 te betalen?”

[OMISSIS] **[Or. 9]** [OMISSIS]

[OMISSIS] **[Or. 10]** [OMISSIS] [slotformules en handtekening]