



Datum van
inontvangstneming

:

07/10/2022

Zaak C-578/22

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

1 september 2022

Verwijzende rechter:

Landgericht Frankfurt am Main (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

18 augustus 2022

Verzoekende partij:

flightright GmbH

Verwerende partij:

TAP Portugal

[OMISSIS]

Landgericht Frankfurt am Main
24. Zivilkammer

Frankfurt am Main, 18 augustus
2022

[OMISSIS]



Beslissing

In de zaak:

Flightright GmbH, [OMISSIS] Potsdam (Duitsland),

verzoekster en appellante,

[OMISSIS]

tegen

TAP S.A., [OMISSIS] Lissabon (Portugal),

verweerster en geïntimeerde,

[OMISSIS]

heeft de 24. Zivilkammer (vierentwintigste kamer voor civiele zaken) van het Landgericht Frankfurt am Main (rechter in tweede aanleg Frankfurt am Main, Duitsland; hierna: „LG Frankfurt am Main”) op 18 augustus 2022 als volgt

beslist:

I. Het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt overeenkomstig artikel 267, tweede alinea, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, laatstelijk gewijzigd bij artikel 2 van wijzigingsbesluit 2012/419/EU van 11 juli 2012 (PB 2012, L 204, blz. 131), verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen betreffende de uitlegging van het Unierecht:

1) Moet artikel 4, lid 3, juncto artikel 2, onder j), 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: „passagiersrechtenverordening”), gelezen in samenhang met artikel 3, lid 2, van de passagiersrechtenverordening, aldus worden uitgelegd dat de passagier zich altijd bij de incheckbalie moet melden, zoals bepaald en op de tijd die van tevoren door de luchtvaartmaatschappij, de touroperator of een erkend reisbureau is aangegeven, of, indien er geen tijd wordt aangegeven, uiterlijk 45 minuten vóór de gepubliceerde vertrektijd, en zich ook voor instappen moet melden overeenkomstig artikel 2, onder j), van de passagiersrechtenverordening onder de in artikel 3, lid 2, van deze verordening genoemde voorwaarden?

2) Indien het Hof de eerste vraag ontkennend beantwoordt:

Moet artikel 4, lid 3, van de passagiersrechtenverordening, gelezen in samenhang met artikel 2, onder j), van die verordening, aldus worden uitgelegd dat de instapweigering tegen de wil van de passagier hem ook, met verbindende kracht jegens de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, kan worden meegedeeld door de luchtvaartmaatschappij waarmee deze passagier een overeenkomst heeft gesloten, die met de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een code-share-overeenkomst voor de vlucht heeft afgesloten?

II. De behandeling van de zaak wordt geschorst.

Motivering:

I.

Aan het geding liggen de volgende feiten ten grondslag:

Partijen zijn het in de procedure in hoger beroep bij de verwijzende rechter oneens over de compensatie ten bedrage van 800 EUR op grond van verordening (EG) nr. 261/2004.

De cedenten hebben bij Deutsche Lufthansa AG (hierna: „Lufthansa”) een vlucht voor 1 november 2017 van Lissabon naar Frankfurt am Main onder het boekingsnummer X geboekt, met aankomst in Frankfurt am Main om 10.55 uur. Verweerster en geïntimeerde (hierna: „verweerster”) zou in het kader van een code-share-overeenkomst met Lufthansa de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert zijn, onder het vluchtnummer TP574. De cedenten stonden op de passagierslijst van verweerster voor de vlucht [OMISSIS]. Zonder voorafgaande correspondentie met verweerster hebben zij zich niet voor de vlucht bij de incheckbalie gemeld, hoewel die vlucht niet was geannuleerd en correct is uitgevoerd. Lufthansa heeft hun echter de avond vóór de vlucht vervangend vervoer aangeboden, waarmee zij op 1 november 2017 om 19.25 uur via Genève (Zwitserland) Frankfurt am Main bereikten, acht en een half uur later dan gepland. De afstand tussen Lissabon en Frankfurt am Main bedraagt volgens de groot-cirkelmethode 1 876 kilometer. Op 8 november 2017 hebben de cedenten hun vorderingen op verweerster aan verzoekster en appellante (hierna: „verzoekster”) overgedragen, die de cessie heeft aanvaard.

In eerste aanleg heeft verzoekster aangevoerd dat een werknemster van Lufthansa in Frankfurt am Main de cedenten, eveneens op de avond vóór het vertrek, telefonisch heeft meegedeeld dat zij niet op de passagierslijst voor de vlucht stonden, nadat de cedente contact had opgenomen omdat het niet gelukt was om online in te checken. De cedenten hebben daarop vertrouwd en zijn daarom op 1 november 2017 niet naar de luchthaven gereden.

Na de terechtzitting op 24 augustus 2021 heeft het Amtsgericht (rechter in eerste aanleg) bij vonnis van 7 september 2021 de vordering van verzoekster tegen verweerster tot betaling van een compensatie van in totaal 800 EUR afgewezen.

Volgens de rechtspraak van het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland; hierna: „BGH”) is de passagier niet verplicht om zich overeenkomstig artikel 3, lid 2, van de passagiersrechtenverordening op tijd bij de incheckbalie te melden wanneer hem reeds op voorhand de toegang tot een vlucht is geweigerd door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. Van een instapweigering door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, is echter – gesteld al dat het betoog van verzoekster juist is – geen sprake wanneer, zoals in casu, alleen de luchtvaartmaatschappij waarmee de overeenkomst is afgesloten, onjuiste informatie heeft verstrekt, namelijk dat de passagiers niet op de passagierslijst staan. De gedragingen van de luchtvaartmaatschappij waarmee de overeenkomst is afgesloten, kunnen niet worden toegerekend aan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, in casu verweerster.

Verzoekster heeft in de voorgeschreven vorm en binnen de gestelde termijnen tegen het vonnis hoger beroep ingesteld bij de verwijzende rechter en handhaaft haar vordering jegens verweerster. Het Amtsgericht heeft volgens haar rechtens onjuist verklaard dat de gedragingen van Lufthansa niet aan verweerster toe te rekenen zijn. Dat de gedragingen wel toerekenbaar zijn, volgt uit het feit dat verweerster volgens artikel 13 van de passagiersrechtenverordening haar vordering op Lufthansa kan verhalen.

Volgens verweerster is het vonnis van het Amtsgericht gegrond; met name heeft verzoekster niet aangetoond uit welke bepalingen een regresvordering van verweerster jegens Lufthansa zou voortvloeien. De strekking en het doel van de passagiersrechtenverordening is niet dat vorderingen jegens de andere contractpartij worden overgedragen aan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. Verzoekster kan zich tot de contractpartij van de cedenten wenden, aldus verweerster.

II.

In casu is het voor de beslechting van het geding van belang en dient het Hof door uitlegging van de passagiersrechtenverordening te verduidelijken of een vordering wegens instapweigering altijd vereist dat de passagier zich op tijd bij de incheckbalie voor de geboekte vlucht heeft gemeld, of zich overeenkomstig artikel 2, onder j), van die verordening (ook) op tijd bij de boarding gate heeft gemeld (**zie hierna onder 1, en de eerste prejudiciële vraag**) en, zo dat niet het geval is, of ook de contractuele vervoerder een passagier met verbindende kracht jegens de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, op de hoogte kan brengen van de instapweigering (**zie hierna onder 2, en de tweede prejudiciële vraag**).

1

Volgens de verwijzende rechter heeft het Hof nog niet opgehelderd of de passagier zich overeenkomstig artikel 3, lid 2, van de passagiersrechtenverordening, altijd op tijd bij de incheckbalie of overeenkomstig artikel 2, onder j), van die verordening bij de boarding gate moet melden, en meer

bepaald of de instapweigering alleen bij het inchecken of aan de boarding gate aan de passagier kenbaar kan worden gemaakt, dan wel of het integendeel niet langer vereist is dat de passagier zich op tijd meldt wanneer hem van tevoren is meegedeeld dat hij hoe dan ook niet zal worden vervoerd [zie met betrekking tot deze vraag ook het op 7 maart 2022 ingetrokken verzoek om een prejudiciële beslissing van het Landesgericht Salzburg (rechter in tweede aanleg Salzburg, Oostenrijk), (OMISSIS) in zaak C-751/21].

De bewoordingen van de passagiersrechtenverordening zijn in dit verband op het eerste gezicht duidelijk. Volgens artikel 3, lid 2, en artikel 2, onder j), van de passagiersrechtenverordening is de passagier verplicht om zich op tijd bij de incheckbalie of de boarding gate te melden, zonder dat in uitzonderingen is voorzien. Het tijdige verschijnen van de passagier bij de incheckbalie en de boarding gate, is dus – in beginsel – altijd een voorwaarde om vast te kunnen stellen dat er sprake is van instapweigering, naast de bevestigde boeking en samen met de mededeling van de instapweigering aan de passagier, zoals zal moeten worden uiteengezet [zie arrest LG Frankfurt am Main van 22 december 2016, 2-24 S 110/16 (OMISSIS)].

Het is echter de vraag of systematische argumenten en het beschermingsdoel van de passagiersrechtenverordening kunnen leiden tot een teleologische beperking van het vereiste om zich op tijd bij de incheckbalie te melden, indien de passagier reeds van tevoren is meegedeeld dat het feit dat hij zich wel of niet meldt, niets verandert aan de reeds bindende beslissing ten aanzien van de instapweigering.

Artikel 3, lid 2, onder a) en b), van de passagiersrechtenverordening voorziet in uitzonderingen op het vereiste om zich op tijd bij de incheckbalie te melden, indien de vlucht overeenkomstig artikel 5 van die verordening is geannuleerd en indien de passagier door een luchtvaartmaatschappij of touroperator van de vlucht is overgeplaatst naar een andere vlucht, ongeacht de reden. Naar het oordeel van de verwijzende rechter volgt hieruit enerzijds dat de passagiersrechtenverordening er althans in die twee gevallen mee rekening heeft gehouden dat het vereiste om zich bij de incheckbalie te melden, niet in alle gevallen een voorwaarde is voor met name het recht op compensatie in de zin van artikel 7 van die verordening. Anderzijds zou uit het feit dat twee uitzonderingen specifiek zijn geregeld, kunnen worden afgeleid dat de opsomming van de uitzonderingen limitatief is.

Voor een restrictieve uitlegging zou kunnen pleiten dat reeds de Uniewetgever de gevallen van instapweigering ruimer heeft willen formuleren dan alleen maar het geval van instapweigering wegens overboeking, die de passagier in beginsel alleen op de luchthaven [werd] en [wordt] meegedeeld [arrest van 4 oktober 2012, XXXXXXXXXX C-321/11 (OMISSIS), punten 22 e.v.].

Een teleologische beperking zou in dit verband steun kunnen vinden in de strekking en het doel van het recht op compensatie wegens instapweigering, dat gericht is op de compensatie van ongemakken (zie overwegingen 1 en 4) [zie reeds BGH, arrest van 17 maart 2015, X ZR 34/14, punten 10 e.v. (OMISSIS);

BGH, beschikking van 16 april 2013, XZR 83/12 (OMISSIS); Oberlandesgericht Brandenburg (hoogste rechterlijke instantie van de deelstaat Brandenburg, Duitsland; hierna: „OLG Brandenburg”), arrest van 14 juli 2021, 4 U 201/19 (OMISSIS), punt 22; zie in die zin ook LG Frankfurt am Main, arrest van 22 december 2016, 2-24 S 110/16 (OMISSIS), en – ondubbelzinnig – LG Frankfurt am Main, arrest van 18 augustus 2016, 2/24 S 29/16 (OMISSIS)]. Vanuit het oogpunt van de passagier zijn de effecten van een – zoals in casu wordt beweerd – onjuiste vervroegde mededeling van een instapweigering als bedoeld in artikel 4, lid 3, van de passagiersrechtenverordening niet anders dan bij een kennisgeving van een annulering of een voortijdige instapweigering waarbij de passagier tegen zijn wil wegens overboeking of om een andere reden naar een andere vlucht wordt overgeplaatst in de zin van artikel 3, lid 2, onder b), van die verordening (OLG Brandenburg, arrest van 14 juli 2021, 4 U 201/19, punt 23). Volgens de verwijzende rechter kan met name ook uit overweging 2 van de passagiersrechtenverordening, waarin de instapweigering en annulering beide worden aangemerkt als omstandigheden die moeilijkheden en ongemak met zich meebrengen, worden afgeleid dat de kennisgeving van de annulering en de voortijdige kennisgeving van de instapweigering op dezelfde manier kunnen worden uitgelegd. Bovendien kan het in strijd met het doel van de compensatie zijn om de passagier „met open ogen” naar de luchthaven te laten reizen, hoewel hij zeker weet dat hij niet zal worden vervoerd. Dit zou veeleer ongemakken met zich meebrengen die een compensatie juist moet voorkomen en die tevens in strijd zouden kunnen zijn met overweging 1 van de passagiersrechtenverordening, volgens welke de verordening tot doel heeft een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen. Bovendien heeft het Hof reeds geoordeeld dat het begrip „instapweigering” ruim dient te worden uitgelegd [arrest van 4 oktober 2012, XXXXXXXXXX C-321/11 (OMISSIS), punt 25].

Deze eerste prejudiciële vraag, die wegens de tegenstrijdige bewoordingen en de specifiek geregelde uitzonderingen op het vereiste om zich op tijd bij de incheckbalie te melden, niet zo duidelijk en ondubbelzinnig kan worden beantwoord dat een verwijzing naar het Hof niet noodzakelijk zou zijn, is van belang voor de beslechting van het bij de verwijzende rechter aanhangige geding. Indien de passagiersrechtenverordening in het voordeel van de passagiers aldus moet worden uitgelegd dat uit artikel 3, lid 2, of artikel 2, onder j), van de passagiersrechtenverordening (teleologisch beperkend) voortvloeit dat het in geval van een zogenoemde „geanticipeerde instapweigering” niet vereist is dat de passagier zich (op tijd) bij de incheckbalie of de boarding gate meldt, is de tweede aan het Hof voorgelegde prejudiciële vraag (vervolgens) voor de beslechting van het geding van belang. Indien de passagiersrechtenverordening niet aldus moet worden uitgelegd, is verzoeksters beroep ongegrond en dient dit te worden verworpen.

2

Indien – hetgeen volgens de verwijzende rechter beslist mogelijk is – artikel 4, lid 3, artikel 2, onder j), en artikel 3, lid 2, van de passagiersrechtenverordening

uiteindelijk teleologisch moeten worden beperkt, wanneer de passagier er reeds vóór aankomst op de luchthaven van op de hoogte is gebracht dat hij niet zal worden vervoerd, rijst de vervolgens eveneens voor de beslechting van het geding relevante tweede prejudiciële vraag, namelijk of die informatie of mededeling aan hem ook met verbindende kracht jegens de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, kan worden verstrekt door de luchtvaartmaatschappij waarmee de overeenkomst is afgesloten.

Bij de uitlegging van de passagiersrechtenverordening staat buiten kijf dat een instapweigering in de zin van artikel 4, lid 3, van die verordening aan de passagier kenbaar moet worden gemaakt, dat wil zeggen dat het niet voldoende is dat de passagier zich alleen niet heeft gemeld. Het begrip in artikel 2, onder j), en artikel 4, lid 3, van de passagiersrechtenverordening „weigering om passagiers op een vlucht te vervoeren” (in het Engels: „refusal to carry passengers on a flight” en in het Frans: „refus de transporter des passagers sur un vol”) houdt in dat het verzoek van de passagier om aan de vlucht deel te nemen, wordt afgewezen [BGH, arrest van 16 april 2013, X ZR 83/12 (OMISSIS), en OLG Brandenburg, arrest van 14 juli 2021, 4 U 201/19 (OMISSIS), punt 22]. Dit vereiste van een uitdrukkelijke of in elk geval concludente verklaring (bijvoorbeeld wanneer de weigering alleen voor minderjarige kinderen geldt) vloeit, los van de bewoordingen, voort uit de ontstaansgeschiedenis van de verordening, volgens welke luchtvaartmaatschappijen moesten worden verplicht om een compensatie te betalen wanneer zij de passagier de toegang tot de vlucht in geval van overboeking weigeren [BGH, arrest van 30 april 2009, Xa ZR 79/08 (OMISSIS), en LG Frankfurt am Main, arrest van 22 december 2016, 2-24 S 110/16 (OMISSIS)].

Volgens de verwijzende rechter blijkt uit de passagiersrechtenverordening echter niet duidelijk dat uitsluitend de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, de passagier van de weigering op de hoogte kan of moet brengen, hoewel dit in geval van overboekingen wel de regel is.

Aan de ene kant zou het feit dat de passagiersrechtenverordening alleen voorziet in verplichtingen voor de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, zoals uitdrukkelijk is vermeld in overweging 7 en uit artikel 2, onder b), en artikel 3, lid 5, eerste volzin, van de verordening volgt, ertegen kunnen pleiten dat een mededeling van de luchtvaartmaatschappij waarmee de overeenkomst is afgesloten, ten opzichte van de passagier met verbindende kracht wordt toegerekend aan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. Bovendien bepaalt de passagiersrechtenverordening in artikel 3, lid 5, tweede volzin, enkel dat de handeling van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, wordt toegerekend aan de luchtvaartmaatschappij waarmee de overeenkomst is afgesloten – en niet andersom.

Aan de andere kant veronderstelt de passagiersrechtenverordening – zoals opnieuw volgt uit artikel 2, onder b), van de verordening en ook impliciet uit artikel 3, lid 5, tweede volzin, van de verordening, indien namens een derde wordt

gehandeld – dat er een overeenkomst bestaat tussen de luchtvaartmaatschappij waarmee de passagier de overeenkomst heeft afgesloten, en de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. In voorkomend geval kan dit de grondslag vormen voor de toerekening van de handeling van een derde. Daarnaast dienen de bepalingen die rechten toekennen aan passagiers ruim te worden uitgelegd [OMISSIS] en dient volgens de vaste rechtspraak van het Hof bij de uitlegging van een Unierechtelijke bepaling niet alleen rekening te worden gehouden met de bewoordingen ervan, maar eveneens met de context ervan en de doeleinden die worden nagestreefd met de regeling waarvan zij deel uitmaakt [arrest van 11 mei 2017, (OMISSIS) C-302/16, punt 24].

Een toerekening kan juist de doelstelling van de passagiersrechtenverordening van een hoog niveau van bescherming waarborgen [arrest van 17 september 2015, ■■■■■■■■■■ C-257/14, punt 26], wanneer, op grond van een code-share-overeenkomst of andere afspraken tussen de luchtvaartmaatschappij waarmee de overeenkomst is afgesloten en de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, onjuiste informatie aan de passagier wordt verstrekt, zoals in casu wordt beweerd.

In dit verband is de verwijzende rechter van oordeel dat de overwegingen van het Hof in zijn arrest van 21 december 2021 inzake de toerekening van de gedragingen van de touroperator aan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, kunnen worden toegepast op de onderhavige situatie [arrest van 21 december 2021, (OMISSIS) C-146/20, C-188/20, C-196/20, C-270/20, punten 48 en 49]:

Het Hof heeft op 21 december 2021 verklaard dat de in overweging 1 van de passagiersrechtenverordening geformuleerde doelstelling om een hoog niveau van bescherming van consumenten te waarborgen niet in overeenstemming te brengen is met het oordeel dat enkel de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, een boeking kan bevestigen en dat de verordening tot doel heeft [citaat]

„ervoor te zorgen dat de luchtvaartmaatschappij het risico draagt dat touroperators in het kader van hun activiteiten onjuiste informatie verstrekken aan de passagiers. In deze context zijn de betrekkingen tussen de luchtvaartmaatschappij en de touroperator voor de passagiers niet van belang en kan van hen niet worden verlangd dat zij daarover informatie inwinnen.”

Indien deze overwegingen worden toegepast, is het ook niet in overeenstemming te brengen met het te waarborgen of beoogde hoge niveau van bescherming van de passagiers wanneer alleen de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, informatie aan de passagier mag doorgeven en niet ook de maatschappij die, zoals de touroperator, een overeenkomst met de passagier heeft. Volgens zijn rechtspraak zou het Hof een toerekening (van onjuiste informatie) eveneens bij een touroperator bevestigen en volgens de verwijzende rechter waarschijnlijk ook bij een reisbureau, met wie de passagier en ook de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, elk een afzonderlijke overeenkomst hebben.

Bovendien kent de passagier de inhoud niet van de afspraken tussen de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en de luchtvaartmaatschappij waarmee de overeenkomst is afgesloten, net zoals bij een overeenkomst tussen de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en de touroperator, hetgeen gelet op het arrest van het Hof van 21 december 2021 eveneens pleit voor een toerekening. Daarom weet de passagier niet wie van de twee luchtvaartmaatschappijen de passagierslijsten bijhoudt en beslist of hij al dan niet wordt vervoerd. Door de code-share-overeenkomst tussen twee luchtvaartmaatschappijen ontstaat, juist ook door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, het risico voor de passagier dat onjuiste informatie aan hem wordt verstrekt door de partij met wie hij een overeenkomst heeft afgesloten. Zoals het Hof in het arrest van 21 december 2021 uitdrukkelijk heeft verklaard, kan van de passagier niet worden verlangd dat hij informatie bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, inwint of de hem ter beschikking gestelde informatie verifieert. De passagier vertrouwt op de informatie die aan hem wordt verstrekt en mag daarop vertrouwen. Dit is niet anders wanneer de informatie aan hem wordt verstrekt door een luchtvaartmaatschappij waarmee de overeenkomst is afgesloten.

Afgezien van deze rechtspraak van het Hof worden derden juist wel in de passagiersrechtenverordening genoemd, zoals uit systematisch oogpunt blijkt uit artikel 2, onder d), f) en g), artikel 3, lid 2, onder a) en b), en lid 5, of artikel 13 van de verordening. Hieruit volgt, zoals volgens de verwijzende rechter met name uit artikel 3, lid 2, onder b), van de passagiersrechtenverordening blijkt, dat de passagiersrechtenverordening heeft beoogd dat handelingen in het nadeel van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en dus in het voordeel van de passagier worden toegerekend.

Zoals het Hof eveneens benadrukt, stelt de passagiersrechtenverordening daarentegen slechts de minimumrechten vast en doet de niet-uitputtende regeling in beginsel geen afbreuk aan vorderingen op grond van het nationale recht (zie overweging 22). Volgens verweerster gaat de contractuele aansprakelijkheid juist, indien de onjuiste informatie is verstrekt door de luchtvaartmaatschappij waarmee de overeenkomst is afgesloten, over op de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. Naar het oordeel van de verwijzende rechter wordt de aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert echter niet uitgebreid door een uitlegging volgens welke een verklaring van de luchtvaartmaatschappij waarmee de overeenkomst is afgesloten, kan worden toegerekend aan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. Ook in deze gevallen gaat het nog steeds om de minimumrechten van de passagier en dus om de aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en niet om de aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappij waarmee de overeenkomst is afgesloten, waarin is voorzien in de in de passagiersrechtenverordening vermelde gevallen, omdat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert – nog steeds – alleen aansprakelijk kan worden gesteld indien de onjuiste informatie van de luchtvaartmaatschappij waarmee de overeenkomst is afgesloten, voor de passagier leidt tot een vertraging bij aankomst of een onvrijwillige instapweigering, of

indien de passagier uitgaat van een annulering waarvan er in werkelijkheid geen sprake is.

In deze gevallen zou de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, anders dan verweerster stelt, krachtens artikel 13 van de passagiersrechtenverordening op grond van de code-share-overeenkomst ook in hun onderlinge verhouding verhaal kunnen zoeken op de luchtvaartmaatschappij waarmee de overeenkomst is afgesloten, hetgeen opnieuw ervoor zouden kunnen pleiten dat de handelingen van de luchtvaartmaatschappij waarmee de overeenkomst is afgesloten, aan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, kunnen worden toegerekend. Artikel 13 van de passagiersrechtenverordening voorziet uitdrukkelijk in de mogelijkheid om vorderingen op derden te verhalen en (meer bepaald) op enige andere persoon met wie de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een overeenkomst heeft. Indien verweerster, zoals zij betoogt, geen dergelijke overeenkomst als grondslag voor een vordering tot schadevergoeding heeft, mag dit niet in het nadeel van de passagiers zijn.

De tweede prejudiciële vraag is eveneens van belang voor de beslechting van het geding: indien het Hof de tweede vraag bevestigend beantwoordt, moeten in casu waarschijnlijk bewijzen worden overgelegd voor de – betwiste – bewering van verzoekster dat een medewerkster van Lufthansa op de avond vóór de retourvlucht tegen cedente heeft gezegd dat de cedenten niet op de passagierslijst staan. Indien het Hof de tweede vraag daarentegen ontkennend beantwoordt, dient verzoekster in het ongelijk te worden gesteld en dient het beroep te worden verworpen.

3

[OMISSIS] [nationale procedure, waarmerking]