



Datum van inontvangstneming : 12/01/2021

Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-618/20 - 1

Zaak C-618/20

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

19 november 2020

Verwijzende rechter:

Juzgado de lo Mercantil de Córdoba (Spanje)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

24 september 2020

Verzoekende partijen:

ZU

TV

Verwerende partij:

Ryanair Ltd

JUZGADO DE LO MERCANTIL N° 1 DE CÓRDOBA (handelsrechtbank nr. 1 Córdoba, Spanje)

[OMISSIS] [identificatie van het gerecht, de procedure, partijen, plaats en datum]

BESCHIKKING

(VERZOEK OM EEN PREJUDICIËLE BESLISSING)

[OMISSIS] [herhaling van de identificatie van de rechter, plaats en datum]

Overeenkomstig artikel 19, lid 3, onder b), van het Verdrag betreffende de Europese Unie, artikel 267 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en artikel 4 bis van de Ley Orgánica del Poder Judicial (Spaanse organieke wet op de rechterlijke macht) staat het aan het Hof om 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 uit te leggen. **[OR. 2]** Om die reden wordt bij het Hof een verzoek om een prejudiciële beslissing ingediend.

FEITEN

1.- HOOFDGEDING.

- ZU en TV hebben een vliegticket gekocht om van Málaga (Spanje) naar Düsseldorf (Duitsland) te vliegen.

- Zij hebben hun ticket gekocht via de website van de luchtvaartmaatschappij RYANAIR en uit de door verzoeksters overgelegde bewijsstukken blijkt duidelijk dat RYANAIR via e-mail een boekingsbevestiging heeft toegezonden.

- Niettemin werd de vlucht uitgevoerd door de luchtvaartmaatschappij LAUDAMOTION.

- De betrokken vlucht had een vertraging van meer dan vier uur.

- Verzoeksters hebben tegen RYANAIR een vordering ingesteld tot betaling van de compensatie waarin is voorzien in 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.

- Verweerster heeft zich tegen deze vordering verzet op grond dat zij niet de hoedanigheid van verwerende partij bezit. Betoogd wordt dat zij slechts haar website ter beschikking van LAUDAMOTION heeft gesteld voor de verkoop van de tickets en dat zij geen enkele contractuele relatie heeft met verzoeksters, aangezien de vlucht is uitgevoerd door LAUDAMOTION.

2.- Behandeling van de prejudiciële verwijzing

[OMISSIS] [nationale procesrechtelijke elementen]

RECHTSGRONDEN

1.- Het juridische geschil vanuit het oogpunt van het Unierecht

Het juridische geschil betreft in casu de aansprakelijkheid van een luchtvaartmaatschappij die via haar eigen website vliegtickets van een andere

luchtvaartmaatschappij verkoopt, en dit binnen de personele werkingssfeer van voormelde verordening nr. 261/2004.

2.- Unierecht

Het toepasselijke Unierecht 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 verordening (EEG) nr. 295/91. Concreet is in artikel [3, lid] 5, van voormelde verordening het volgende bepaald: „5. *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.*” In artikel 2 van verordening nr. 261/2004 is het volgende 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”.

In punt 2.2.3 van de mededeling van de Commissie van 15 juni 2016 betreffende richtsnoeren voor de interpretatie van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en van verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen, zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad, is het volgende aangegeven: „2.2.3. *Toepassing op de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert*

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 [onderstreping van mij]. *Het begrip ,luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert' is uitgelegd in overweging 7.*” [OR. 3]

3.- Nationaal recht en/of nationale rechtspraak

Aangezien het hier gaat om de toepassing van het recht op compensatie waarin is voorzien in verordening 261/2004 – en er dus sprake is van een rechtstreeks

toepasselijke bepaling die niet in het nationale recht hoeft te worden omgezet –, is er op het gebied van de luchtvaart geen toepasselijke nationale wetgeving.

In de rechtspraak is er echter wel sprake van verschillen in de behandeling van deze kwestie. Ten eerste zij opgemerkt dat volgens het stelsel van rechtsmiddelen waarin het Spaanse procesrecht voorziet, procedures met een geldelijk belang van minder dan 3 000 EUR in eerste en laatste instantie worden behandeld door de bevoegde rechters van eerste aanleg, in casu de handelsrechters van de verschillende Spaanse provincies. Aangezien het gevorderde bedrag in dit soort procedures nagenoeg nooit hoger is dan 3 000 EUR, is de enige rechtspraak ter zake derhalve afkomstig van de handelsrechters en bestaat er geen gelijkvormigheid op basis van de rechtspraak van hogere rechterlijke instanties. Zo zijn verschillende handelsrechters die vergelijkbare zaken hebben behandeld tot verschillende conclusies gekomen, waarbij sommige rechters hebben geoordeeld dat RYAINAIR niet de hoedanigheid van verwerende partij had terwijl andere rechters dat argument hebben verworpen. Wat betreft de rechters die het ontbreken van de hoedanigheid van verwerende partij afwijzen, wordt er verwezen naar het volgende vaak aangevoerde argument: de juridische regeling op het gebied van luchtvervoer is opgenomen in verordening nr. 261/2004, maar gaat verder dan die verordening, aangezien ook andere bepalingen van toepassing zijn. Overeenkomstig het arrest van het Hof van 6 mei 2010, [█ C-63/09, ECLI:EU:C:2010:251,] is het regelgevingskader dat in aanmerking dient te worden genomen om geschillen inzake luchtvervoer te beslechten dat van de verordening en alle verdragen die worden gesloten in het kader van de Europese Unie. Uit dat arrest komt naar voren dat „18 [...] *verordening nr. 2027/97, die in casu van toepassing is, [...] uitvoering geeft aan de bepalingen van het verdrag van Montreal. In het bijzonder volgt uit artikel 3, lid 1, van deze verordening dat de aansprakelijkheid van luchtvervoerdere uit de Unie met betrekking tot de passagiers en hun bagage is onderworpen aan alle bepalingen van het verdrag van Montreal die op die aansprakelijkheid betrekking hebben [...]. 19. Het verdrag van Montreal, dat door de Gemeenschap op 9 december 1999 is ondertekend op de grondslag van artikel 300, lid 2, EG, is namens haar goedgekeurd bij besluit 2001/539 en is met betrekking tot de Gemeenschap in werking getreden op 28 juni 2004.*”

Voorts is in het arrest van het Hof van 10 juli 2008[, C-173/07, Emirates Airlines, ECLI:EU:C:2008:400,] het volgende bepaald: „43. *Het is juist dat het verdrag van Montreal een integrerend bestanddeel van de communautaire rechtsorde vormt (zie in die zin arrest IATA en ELFAA, reeds aangehaald, punten 35 en 36). Bovendien blijkt uit artikel 300, lid 7, EG dat de door de Gemeenschap gesloten overeenkomsten voor haar instellingen verbindend zijn, en dat deze overeenkomsten bijgevolg voorrang hebben boven de handelingen van afgeleid gemeenschapsrecht (zie in die zin arrest van 10 september 1996, Commissie/Duitsland, C-61/94, Jurispr. blz. 1, 3989, punt 52).*”

Ter bepaling van de aansprakelijkheid van vervoerders mag dus niet worden vastgehouden aan een letterlijke uitlegging die losstaat van de beginselen waarop

de communautaire rechtsorde berust. De regeling moet worden uitgelegd in overeenstemming met de achterliggende gedachte ervan en het vereiste dat passagiers worden beschermd. Verordening nr. 261/2004 ziet niet uitdrukkelijk op de aansprakelijkheid van de vervoerder die een overeenkomst sluit met de passagier en vervolgens het vervoer niet uitvoert, maar het Verdrag van Montreal van 1[9]99 (dat zoals gezegd van kracht is en deel uitmaakt van de communautaire rechtsorde en derhalve rechtstreeks en onmiddellijk van toepassing is) stelt wel de ter zake toepasselijke voorschriften vast, met name in artikel 45 van het Verdrag van Montreal, dat als volgt luidt: *„Elke rechtsvordering tot schadevergoeding met betrekking tot het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer moet, naar keuze van de eiser, worden ingesteld tegen die vervoerder of de contractuele vervoerder dan wel tegen beiden gezamenlijk of afzonderlijk.”* Dit betekent dat de passagier naar eigen goeddunken mag kiezen tegen wie hij de vordering instelt, hetgeen in overeenstemming is met overweging 7 van verordening nr. 261/2004, waarin verplichtingen (en bijgevolg aansprakelijkheid) in het leven worden geroepen voor de vervoerder die [OR. 4] de overeenkomst sluit met de passagier, ongeacht of deze het vervoer nu daadwerkelijk uitvoert of niet. De afspraken tussen een luchtvaartmaatschappij waarmee de passagier een overeenkomst sluit en derden, hebben geen gevolgen voor de passagier, en door de omvang van de eventuele aansprakelijkheid uit te breiden tot zowel de feitelijke als de contractuele vervoerder (overeenkomstig art. 39 van het Verdrag van Montreal) geniet de passagier maximale bescherming

4.- Twijfels bij de uitlegging (en/of de geldigheid) van het Unierecht

De uitleggingstwijfels betreffen zoals gezegd het begrip „luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert” en met name de vraag wie onder dat begrip kan vallen als partij die de compensatie dient te betalen waarin verordening nr. 261/2004 voorziet bij annulering of langdurige vertraging van vluchten.

Zoals hierboven uiteengezet, sluit de mededeling van de Commissie van 15 juni 2016 de maatschappij die slechts het ticket verkoopt maar de vlucht niet uitvoert, uit van dat begrip „luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert”.

De meest recente rechtspraak van het Hof die in dit verband van belang kan zijn, is het arrest van het Hof (Derde kamer) van 4 juli 2018, zaak C-532/17, dat weliswaar een ander geval betreft dan het geval dat in het hoofdgeding aan de orde is, maar wel belangrijke overwegingen zoals de volgende bevat (met onderstreping van mij): *„Met zijn vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of het begrip ‚luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert’ in de zin van verordening nr. 261/2004, en met name van artikel 2, onder b), in die zin moet worden uitgelegd dat dit begrip betrekking heeft op het geval van een luchtvaartmaatschappij die, zoals in het hoofdgeding, het toestel inclusief bemanning verhuurt aan een andere luchtvaartmaatschappij (wet-lease), maar niet de operationele verantwoordelijkheid voor de vluchten draagt, ook wanneer*

de aan de passagiers afgegeven boekingsbevestiging voor een plaats op een vlucht vermeldt dat deze vlucht door deze eerste maatschappij wordt uitgevoerd.

17 In dit verband dient te worden opgemerkt dat het begrip ‚luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert’ volgens artikel 2, onder b), van verordening nr. 261/2004 moet worden opgevat als de ‚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’.

18 Deze definitie bevat dus twee cumulatieve voorwaarden om een luchtvaartmaatschappij te kunnen aanmerken als ‚luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert’, die ten eerste de uitvoering van de betrokken vlucht en ten tweede het bestaan van een met de passagier gesloten overeenkomst betreffen.

*19 De eerste voorwaarde legt de nadruk op het essentiële onderdeel ervan, namelijk het begrip ‚vlucht’. Het Hof heeft reeds geoordeeld dat dit begrip moet worden opgevat ‚als een luchtvervoerhandeling – en dus in zekere zin een ‚onderdeel’ van dit vervoer [...] – die wordt uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij die het traject ervan vaststelt’ (arresten van 10 juli 2008, *Emirates Airlines*, C-173/07, EU:C:2008:400, punt 40; 13 oktober 2011, [REDACTED] e.a., C-83/10, EU:C:2011:652, punt 27, en 22 juni 2016, [REDACTED] C-255/15, EU:C:2016:472, punt 20).*

20 Hieruit volgt dat de luchtvaartmaatschappij die, in het kader van haar passagiersvervoer, besluit een bepaalde vlucht uit te voeren en daarvan tevens het traject vaststelt en hierdoor ter attentie van belangstellenden een aanbod van luchtvervoer creëert, moet worden beschouwd als de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. De vaststelling van een dergelijk besluit impliceert namelijk dat de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van [OR. 5] deze vlucht, met inbegrip van met name de eventuele annulering of langdurige vertraging bij aankomst van die vlucht, bij deze luchtvaartmaatschappij berust.

21 In casu staat vast dat Thomson Airways alleen het toestel en de bemanning waarmee de vlucht in het hoofdgeding is uitgevoerd heeft verhuurd: het besluit tot vaststelling van het traject en de uitvoering van de vlucht is echter door TUIFly genomen.

22 In deze omstandigheden moet, zonder dat de tweede cumulatieve voorwaarde van artikel 2, onder b), van verordening nr. 261/2004 hoeft te worden onderzocht, worden vastgesteld dat een luchtvaartmaatschappij, zoals Thomson Airways in het hoofdgeding, die een toestel inclusief bemanning verhuurt aan een andere luchtvaartmaatschappij, hoe dan ook niet kan worden aangemerkt als ‚luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert’ in de zin van verordening nr. 261/2004, en met name artikel 2, onder b).

23 Een dergelijke oplossing wordt bevestigd door de doelstelling een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen, zoals vermeld in

overweging 1 van verordening nr. 261/2004, aangezien met deze oplossing kan worden gegarandeerd dat de vervoerde passagiers schadeloos worden gesteld of worden verzorgd, zonder rekening te hoeven houden met de afspraken die met het oog op de daadwerkelijke uitvoering van de vlucht zijn gemaakt tussen de luchtvaartmaatschappij die het besluit tot uitvoering van de betrokken vlucht heeft genomen, en een andere luchtvaartmaatschappij.

24 Deze oplossing is bovendien coherent met het beginsel in overweging 7 van deze verordening dat, om de effectieve toepassing van deze verordening te waarborgen, de bij de verordening gecreëerde verplichtingen dienen te rusten op de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert of voornemens is de vlucht uit te voeren, ongeacht of [z]ij dit doet met eigen dan wel met inclusief of zonder bemanning geleasede vliegtuigen.

25 De verwijzende rechter benadrukt inderdaad nog dat op de boekingsbevestiging die was afgegeven aan verzoekers in het hoofdgeding stond vermeld dat de vlucht werd ‚uitgevoerd’ door de luchtvaartmaatschappij die het toestel inclusief bemanning had verhuurd. Ofschoon deze aanduiding relevant lijkt in het kader van de toepassing van verordening nr. 2111/2005, kan zij evenwel niet vooruit lopen op de aanwijzing van de ‚luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert’ in de zin van verordening nr. 261/2004, aangezien uit overweging 1 van verordening nr. 2111/2005 duidelijk blijkt uit dat die verordening een ander doel nastreeft dan verordening nr. 261/2004.

26 Gelet op het voorgaande moet op de gestelde vraag worden geantwoord dat het begrip ‚luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert’ in de zin van verordening nr. 261/2004, en met name artikel 2, onder b), aldus moet worden uitgelegd dat het geen betrekking heeft op het geval van een luchtvaartmaatschappij die, zoals in het hoofdgeding, het toestel inclusief bemanning verhuurt aan een andere luchtvaartmaatschappij (‚wet-lease’), maar niet de operationele verantwoordelijkheid voor de vluchten draagt, ook wanneer op de aan de passagiers afgegeven boekingsbevestiging voor een plaats op een vlucht staat vermeld dat deze vlucht door deze eerste maatschappij wordt uitgevoerd.”

In het geval dat in het hoofdgeding aan de orde is, is het zoals gezegd de luchtvaartmaatschappij RYANAIR die het ticket via haar website verkoopt en de boekingsbevestiging afgeeft en via e-mail naar de passagiers stuurt. Hoewel de maatschappijcode op deze boekingsbevestiging niet die van RYANAIR maar die van LAUDAMOTION is, is er op geen enkel moment sprake van uitdrukkelijke informatie in die zin. Met andere woorden, op geen enkel moment wordt uitdrukkelijk meegedeeld dat die vlucht niet wordt [OR. 6] uitgevoerd door RYANAIR. In het hoofdgeding is niet bekend of RYANAIR dan wel LAUDAMOTION de vlucht had gepland.

Een laatste punt dat van belang kan zijn, is dat LAUDAMOTION tot de RYANAIR-groep behoort, zoals RYANAIR vermeldt op haar website <https://www.ryanair.com/es/es/planear-viaje/explorar/lauda-tarifasbajas>.

5.-Het belang van het antwoord van het Hof

Het is van essentieel belang te bepalen wie in deze concrete gevallen de luchtvaartmaatschappij is die de vlucht uitvoert, gelet op de blijkbaar aanzienlijke verkoop van tickets van LAUDAMOTION door RYANAIR, na de overname van eerstgenoemde door laatstgenoemde. Er zijn namelijk verschillende rechterlijke uitspraken in Spanje die, zoals gezegd, niet eenduidig zijn. Bovendien is het, zoals eveneens reeds is opgemerkt, onwaarschijnlijk dat hogere rechterlijke instanties tot een uniforme uitlegging komen die de rechtszekerheid en de gelijke behandeling van justitiabelen waarborgt.

6.- Gelet op de voorgaande rechtsoverwegingen moeten aan het Hof de in het dictum van deze beschikking geformuleerde prejudiciële vragen worden voorgelegd.

DICTION

Ten eerste.- De procedure wordt geschorst totdat er uitspraak zal zijn gedaan op het prejudiciële verzoek.

Ten tweede.- De volgende prejudiciële vragen worden voorgelegd aan het Hof van Justitie van de Europese Unie:

- 1) Kan een luchtvaartmaatschappij die via haar eigen website vliegtickets met daarop de code van een andere luchtvaartmaatschappij verkoopt, voor deze specifieke door die andere luchtvaartmaatschappij aangeboden en uitgevoerde vluchten worden aangemerkt als luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert als bedoeld in [artikel 3, lid 5,] van verordening nr. 261/2004?
- 2) Kan een luchtvaartmaatschappij die via haar eigen website vliegtickets met daarop de code van een andere luchtvaartmaatschappij verkoopt, voor deze specifieke door die andere luchtvaartmaatschappij aangeboden en uitgevoerde vluchten worden aangemerkt als luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert als bedoeld in [artikel 3, lid 5,] van verordening nr. 261/2004, indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert onderdeel uitmaakt van de groep van ondernemingen van de luchtvaartmaatschappij die het ticket verkoopt?
- 3) Kan het in artikel 45 van het Verdrag van Montreal gehanteerde begrip contractuele vervoerder gelijk worden gesteld aan het begrip luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert als bedoeld in [artikel 3, lid 5,] van verordening nr. 261/2004?

- 4) Kan het in artikel 45 van het Verdrag van Montreal gehanteerde begrip feitelijke vervoerder gelijk worden gesteld aan het begrip luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert als bedoeld in [artikel 3, lid 5,] van verordening nr. 261/2004?

[OMISSIS] **[OR. 7]**

[OMISSIS] **[OR. 8]**

[procedurele slotformules en ondertekening]