



Datum van  
inontvangstneming

:

28/10/2014

**Zaak C-429/14**

**Verzoek om een prejudiciële beslissing**

**Datum van indiening:**

18 september 2014

**Verwijzende rechter:**

Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Litouwen)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

16 september 2014

**Eiseres in cassatie:**

AS Air Baltic Corporation

**Andere partij in de procedure:**

Lietuvos Respublikos specialiujų tyrimų tarnyba

---

**Lietuvos Aukščiausiasis Teismas**

(hooggerechtshof van Litouwen)

**Beschikking**

namens de Republiek Litouwen

16 september 2014

Vilnius

Een kamer van de civiele afdeling van het Hooggerechtshof van Litouwen [OMISSIS],

heeft bij schriftelijke procedure ter zitting de civiele cassatie van verweerster, **Air Baltic Corporation AS**, tegen de beschikking van 7 november 2013 van de Vilniaus apygardos teismas (regionale rechter, Vilnius) [OMISSIS] onderzocht in een burgerlijke zaak waarin de Europese procedure voor geringe vorderingen is toegepast en die is ingesteld door verzoeker, de Lietuvos Respublikos specialiujų

tyrimų tarnyba (bijzondere onderzoeksdienst van de Republiek Litouwen), tegen verweerster, Air Baltic Corporation AS, tot betaling van een verschuldigd bedrag.

De kamer

beschikte als volgt:

### I. Achtergrond van het geschil

Verzoeker, de Lietuvos Respublikos specialiujų tyrimų tarnyba (hierna: „STT” of „verzoeker”) vorderde in rechte 1168,35 LTL schadevergoeding en kosten van verweerster, Air Baltic Corporation AS (hierna: „Air Baltic”, „verweerster” of „eiseres in cassatie”). Volgens verzoeker liepen twee STT-medewerkers op een zakenreis door verweersters schuld 14 uur en 50 minuten vertraging op, zodat verzoeker hun 1168,35 LTL aan reiskosten en socialezekerheidsbijdragen moest betalen en betaalde. Verzoeker kocht de vliegtuigbiljetten via Baltijos kelionių agentūra. De biljetten vermeldden in Litouwse tijd als begin van de reis 16 januari 2011 om 9:55 uur in Vilnius en als einde van de reis 16 januari 2011 om 22:40 uur in Bakoe. Bovendien gold Air Baltic als luchtvervoerder op het traject Vilnius-Ryga-Moskou. De STT-medewerkers vertrokken van de luchthaven van Vilnius naar de luchthaven van Riga op een vliegtuig van Air Baltic op 16 januari 2011 om 9:55 uur en arriveerden in Riga op 16 januari 2011 om 10:50 uur. In plaats van vertrek vanuit Riga naar Moskou op 16 januari 2011 om 12:15 uur vertrokken zij op een vliegtuig van Air Baltic op 16 januari 2011 om 18:10 uur. De luchtvervoerder (Air Baltic) gaf geen redenen voor de vertraging. De STT-medewerkers arriveerden om 20:30 uur op de luchthaven Sheremetyevo in Moskou, van waaruit zij om 20:40 uur naar Bakoe hadden moeten vliegen, maar het vliegtuig wachtte niet gelet op de algemene regels voor het luchtverkeer. De check-indienst op de luchthaven van Sheremetyevo veranderde de datum van hun vlucht van Moskou naar Bakoe naar 17 januari 2011 (Moskou-tijd). De STT-medewerkers wachtten van 16 januari 2011 om 20:30 uur tot 17 januari 2011 in de wachtzaal in de luchthaven van Sheremetyevo, daar verweerster hun geen hotel aanbood. De STT-medewerkers arriveerden in Bakoe op 17 januari 2011 om 14:30 uur. Verweerster wilde verzoekers verlies, namelijk 1168,35 LTL, niet vrijwillig vergoeden. [OMISSIS] **(OR 1)**

### II. Hoofdpunten van het vonnis in eerste aanleg en de beschikking in beroep

De Vilniaus miesto 1-asis apylinkės teismas (eerste rechter van de stad Vilnius) wees verzoekers vordering bij vonnis van 30 november 2012 toe.

De rechter in eerste aanleg beschouwde een vlucht als geannuleerd daar de STT-medewerkers van Riga naar Moskou om 12:15 uur hadden moeten vertrekken, maar eerst om 18:10 uur vertrokken, dus na verloop van bijna 6 uur, en hun eindbestemming nagenoeg 15 uur te laat bereikten; de rechter stelde vast dat verzoeker geen compensatie verlangde krachtens 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: „verordening nr. 261/2004”), maar wees erop dat de artikelen 5, 7 en 12 van verordening nr. 261/2004 en de artikelen 19, 22 en 29 van het Verdrag van Montreal tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (hierna: „Verdrag van Montreal”) passagiers recht geven op compensatie van een luchtvervoerder. De rechten op basis van deze bepalingen van verordening nr. 261/2004 en het Verdrag van Montreal verschillen rechtens (arrest Rehder, C-204/08). Het Hof stelde in zaak C-344/04, IATA en ELFAA, in zijn uitspraak over de toepassing van het Verdrag van Montreal en verordening nr. 261/2004 vast dat elke vertraging in het vervoer van passagiers door de lucht, in het bijzonder langdurige vertraging, over het algemeen twee soorten schade kan veroorzaken. Enerzijds zal een te grote vertraging schade veroorzaken die voor alle passagiers vrijwel identiek is en die kan worden gecompenseerd door onmiddellijk gestandaardiseerde bijstand of verzorging aan alle belanghebbenden. Anderzijds kunnen passagiers individuele schade lijden die aan de reden van hun verplaatsing inherent is, en waarvan de vergoeding van geval tot geval moet worden beoordeeld naar gelang van de omvang van de veroorzaakte schade. Deze schade kan derhalve slechts achteraf en op individuele basis worden vergoed. Volgens het Hof moet de strekking van de artikelen 19, 22 en 29 van het Verdrag van Montreal worden vastgesteld in de context van de erkenning blijkens de preambule ervan van het belang van het waarborgen van bescherming van de belangen van consumenten in het internationale luchtvervoer en de noodzaak van billijke schadevergoeding gegrond op het beginsel van compensatie. Derhalve blijkt uit de artikelen van het Verdrag van Montreal volgens het Hof duidelijk dat deze alleen de voorwaarden regelen waaronder de betrokken passagiers na vertraging van een vlucht vorderingen kunnen instellen tot vergoeding van hun individuele schade, dat wil zeggen een vergoeding van de schade door de vervoerders die aansprakelijk zijn voor schade die het gevolg is van deze vertraging. Verordening nr. 261/2004 stelt alleen gestandaardiseerde, onmiddellijk uit te voeren compensatiemaatregelen vast die het Verdrag van Montreal aanvullen. Derhalve baseert verzoeker volgens de rechter in eerste aanleg zijn vordering op artikel 19 van het Verdrag van Montreal, volgens hetwelk de vervoerder aansprakelijk is voor de schade voortvloeiend uit vertraging in het luchtvervoer van passagiers, bagage of goederen. Vastgesteld is dat verweerster niet aantoonde dat hij geen schuld had aan de vluchtvertraging en het bedrag van de door verzoeker geleden schade niet betwistte; derhalve veroordeelde de rechter in eerste aanleg verweerster tot betaling aan verzoeker van 1168,35 LTL compensatie van verlies (artikelen 6.809 en 6.817 van het burgerlijk wetboek).

Bij beschikking van 7 november liet een kamer [OMISSIS] van de Vilniaus apygardos teismas het vonnis van de Vilniaus miesto 1-asis apylinkės teismas van 30 november 2012 ongewijzigd.

De kamer van het hof van beroep merkte op dat de zaak in eerste aanleg was onderzocht op basis van verordening (EG) nr. 861/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 tot vaststelling van een Europese procedure voor geringe vorderingen. Overeenkomstig artikel 5 van die verordening is een schriftelijke procedure toegepast. Volgens artikel 17 van die verordening moet verweerster beroep kunnen instellen tegen een vonnis van een rechter wanneer is voldaan aan de voorwaarden van dat artikel.<sup>1</sup> Artikel 29 van de Lietuvos Respublikos civilinį procesą reglamentuojančių Europos Sąjungos ir tarptautinės teisės aktų įgyvendinimo įstatymas (wet van de Republiek Litouwen tot omzetting van Unierecht en internationaal recht inzake burgerlijke rechtsvordering) [Žin. (Staatscourant), 2008, nr. 137-5366] voorziet in beroep tegen in een Europese procedure voor geringe vorderingen gegeven rechterlijke beslissingen. [OMISSIS] [een vraag in verband met nationale burgerlijke rechtsvorderingen].

Volgens de kamer was het door verzoeker afgeleide recht in casu niet een recht op betaling van een gestandaardiseerd vast bedrag voor alle passagiers na annulering van een vlucht, maar een recht op schadevergoeding krachtens artikel 19 van het Verdrag van Montreal, de bepaling die verzoeker aan zijn vordering ten grondslag had gelegd. Artikel 19 van het Verdrag van Montreal voorziet in aansprakelijkheid van de luchtvervoerder voor schade bij vertraging in het luchtvervoer van passagiers en ontkent niet verzoekers recht op compensatie van schade. Volgens artikel 1 van het Verdrag van Montreal is het van toepassing op al het internationaal vervoer van personen. In casu was de koper van de vliegtuigbiljetten verzoeker, die de reis van zijn medewerkers betaalde en dus het contract met verweerster tot vervoer van de passagiers sloot. Verzoeker leed verlies omdat hij zijn medewerkers krachtens artikel 43, lid 5, sub 2, van de Valstybės tarnybos įstatymas (Ambtenarenwet) extra reiskosten – LTL 1 168,35 – moest betalen voor hun extra reistijd. Verweerster betwistte verzoekers verlies niet. Derhalve moet verzoeker krachtens artikel 19 van het Verdrag van Montreal worden geacht gerechtigd te zijn op schadevergoeding. Volgens artikel 29 van het Verdrag van Montreal kan een vordering tot schadevergoeding, op welke grondslag dan ook, hetzij uit hoofde van dit verdrag of uit overeenkomst of onrechtmatige daad of anderszins, slechts worden ingesteld onder de voorwaarden en binnen de grenzen die in dit verdrag zijn bepaald, onverminderd de vraag welke personen het recht hebben een vordering in te stellen en wat hun onderscheiden rechten zijn. Aangezien verweerster voor de rechter in eerste aanleg zonder nadere bewijsvoering verklaarde dat de vlucht was vertraagd om technische redenen, stelde de rechter in eerste aanleg zich terecht op het standpunt dat verweerster niet had bewezen dat zij, haar ondergeschikten en lasthebbers alle maatregelen hadden genomen die redelijkerwijs gevergd konden worden om de

<sup>1</sup> Noot van de vertaler: artikel 17 van verordening nr. 861/2007 betreft in feite beroepen tegen een beslissing, terwijl artikel 18 verzoeken tot heroverweging van een beslissing op de daarin vermelde gronden betreft.

schade te vermijden, of dat het hun onmogelijk was, die maatregelen te nemen in de zin van artikel 19 van het Verdrag van Montreal.

### III. Argumenten over en weer in cassatie

Verweerster verzoekt in cassatie om nietigverklaring van de beschikking van [OMISSIS] de Vilniaus apygardos teismas van 7 november 2013 en om vaststelling van een nieuwe beslissing tot afwijzing van de vordering. De hoofdargumenten van eiseres in cassatie zijn de volgende:

1. *Uitlegging van het Verdrag van Montreal.* Volgens een consistente benadering en uitlegging van hoofdstuk III van het Verdrag van Montreal zijn de werkelijke luchtreizigers gerechtigd op vergoeding door de luchtvervoerders van schade die voortvloeit uit vertraging in het vervoer van luchtreizigers, maar niet derden die niet de werkelijke luchtreizigers zijn, jegens wie de luchtvervoerders niet aansprakelijk zijn voor schade bij vertraging van passagiersvervoer. Artikel 19 van het Verdrag van Montreal stelt de algemene regel en artikel 22 regelt de beperkingen van de aansprakelijkheid van de vervoerder bij vertraging, dat wil zeggen van vertraging in de zin van artikel 19. Deze bepalingen van het verdrag regelen dezelfde rechtsverhouding, namelijk de aansprakelijkheid van de vervoerder bij luchtvervoer van passagiers, bagage of goederen. Het Verdrag van Montreal beperkt de aansprakelijkheid van een vervoerder voor schade die voortvloeit uit vertraging bij het vervoer van luchtreizigers op basis van twee criteria: de benadeelde en het bedrag van de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder. In casu is de door de vertraagde vlucht veroorzaakte schade niet geleden door de luchtreizigers, maar door verzoeker, die geen natuurlijke persoon is, die kan gelden als consument, wiens rechten het Verdrag van Montreal beoogt te beschermen. Derhalve is verzoeker op basis van het Verdrag van Montreal niet gerechtigd op compensatie van verlies, dat voortvloeit uit vertraging bij passagiersvervoer. De uitlegging van het Verdrag van Montreal door het hof van beroep is onverenigbaar met de doelstellingen van de preambule van het verdrag. De vaststelling van een dwingende aansprakelijkheidsregeling voor luchtvervoerders bij schade die voortvloeit uit vertraging in het passagiersvervoer kan alleen worden gerechtvaardigd door de doelstelling van bescherming van de zwakkere partij, namelijk de passagier, natuurlijke persoon en consument. Als consument geldt alleen een natuurlijke persoon die niet bedrijfs- of beroepsmatig optreedt. Dat verzoeker de vliegtuigbiljetten betaalde, geeft hem geen recht op compensatie van de luchtvervoerder op basis van de bijzondere bepalingen tot bescherming van de consumenten (passagiers). Verzoeker baseert de schadevordering niet op individuele schade van luchtreizigers, maar op artikel 43, lid 5, lid 2, van de Valstybės tarnybos įstatymas. Bijgevolg komt het door verzoeker in casu gevorderde schadebedrag overeen met verzoekers statutaire verplichtingen jegens medewerkers en niet met uit een vertraagde vlucht voortvloeiende individuele schade voor passagiers.

[OMISSIS] [een vraag in verband met de nationale burgerlijke rechtsvordering]

3. *Verwijzing naar het Hof van Justitie van de Europese Unie.* Bij twijfel van de rechter over het standpunt van eiseres in cassatie betreffende de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder jegens passagiers (consumenten) is het in casu noodzakelijk het Hof een prejudiciële vraag te stellen.

Verzoeker verzoekt in repliek in cassatie het cassatieberoep te verwerpen en het verzoek van eiser in cassatie om verwijzing naar het Hof van Justitie af te wijzen. De pleidooien ontwikkelen de volgende hoofdargumenten:

1. *Uitlegging van het Verdrag van Montreal.* Artikel 19 van het Verdrag van Montreal ontkent niet verzoekers recht op schadevergoeding. Verzoeker werd als contractant bij een contract over passagiersvervoer ook gerechtigd op vergoeding van een bijzondere schade. Volgens artikel 29 van het verdrag kan een vordering tot schadevergoeding, op welke grondslag dan ook, slechts worden ingesteld onder de voorwaarden en binnen de grenzen die in dit verdrag zijn bepaald. Het zou in strijd zijn met de doelstellingen van het verdrag indien iemand die een bijzonder nadeel heeft geleden wegens vertraging bij luchtvervoer van passagiers en die met de luchtvervoerder een vervoerscontract heeft gesloten, niet zelf compensatie van het nadeel kon verkrijgen. Bij het onderzoek van de zaak betwistte eiseres in cassatie rechtens niet de door verzoeker geleden schade en bewees evenmin dat de vluchtvertraging niet haar schuld was.

[OMISSIS]. [Argumenten inzake de nationale burgerlijke rechtsvordering]

3. *Verwijzing naar het Hof.* Dat eiseres in cassatie het niet eens is met de uitlegging van de wet bij rechterlijke beslissingen, levert op zich geen reden tot verwijzing naar het Hof van Justitie op. Het Hof van Cassatie is niet gebonden door een initiatief van partijen of door een bestaand verzoek en beslist discretionair over de verwijzing van een prejudiciële beslissing.

De kamer

overweegt:

IV. [ Or.4] [omissis] Overwegingen en uitlegging door deze rechter

*Voorwerp van het geschil tussen partijen en grondslag tot beslechting (toepasselijke wet)*

Hoewel in de eerdere etappes van het geding ook andere eisen (waarover de rechter in eerste aanleg en de rechter in beroep hebben beslist) tussen partijen in geschil waren, is voor deze rechter fundamenteel de uitlegging en toepassing van een aantal bepalingen van het Verdrag van Montreal in geschil, namelijk of verzoeker als werkgever van luchtreizigers na betaling aan medewerkers van niet bij voorbaat geplande kosten (extra reiskosten) wegens moeilijkheden bij de reis recht heeft op vergoeding van dat bedrag door de luchtvervoerder. De standpunten van partijen verschillen hoofdzakelijk inzake de toepassing *ratione personae* van

het Verdrag van Montreal: is het alleen van toepassing ten bate van passagiers (consumenten) of ook ten bate van anderen, die derden zijn wat de vervoersdienst betreft, met name de werkgevers van de passagiers?

Deze rechter attendeert er allereerst op dat het Verdrag van Montreal niet uitdrukkelijk specifiek regelt wie recht op schadevergoeding heeft. Hoewel eiseres in cassatie wijst op de overweging van de preambule van het verdrag betreffende de bescherming van de belangen van de consumenten in het internationale luchtvervoer en op de betekenis van deze overweging voor de uitlegging van de bepalingen van het verdrag, laat zulks volgens deze rechter voormeld argument betreffende de regeling wie recht heeft op schadevergoeding, evenwel onverlet. Voorts blijkt uit de definitie in het Verdrag van Montreal van de werkingssfeer ervan en uit andere bepalingen dat het verdrag niet alleen de rechtsverhoudingen ten aanzien van consumenten betreft (bijvoorbeeld het vervoer van goederen; en het vervoer van postzendingen waarvoor de vervoerder slechts aansprakelijk is jegens de bevoegde administratie der posterijen, maar niet jegens een natuurlijk persoon). In deze context is er geen reden om de relevante bepalingen van het Verdrag van Montreal aldus uit te leggen dat zij alleen rechtsverhoudingen tussen een luchtvervoerder en een passagier/natuurlijke persoon (consument) en de regeling van deze verhoudingen betreffen.

Voorts wijst deze rechter erop dat artikel 24 van het Verdrag van Warschau van 12 oktober 1929 *tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer*, dat samen met andere internationale overeenkomsten is geconsolideerd in de tekst van het Verdrag van Montreal, iedereen als mogelijke verzoeker noemt; krachtens dat artikel mag de schadevordering evenwel alleen betrekking hebben op de redenen van artikel 17, namelijk dood of letsel geleden door een passagier, zodat de groep van wie om schadevergoeding wegens vertraging kan verzoeken, enger is. Hoewel artikel 20 („Vrijwaring”) van het Verdrag van Montreal ook bepaalt dat een schadevordering bij letsel of dood van een passagier ook door anderen kan worden ingesteld, beperkt artikel 29 („Beginsel van regres”) de mogelijke verzoekers niet tot bepaalde personen, onverminderd, aldus nader bepaald, de vraag welke personen het recht hebben een vordering in te stellen en wat hun onderscheiden rechten zijn. Ook voorziet artikel 20 van het Verdrag van Montreal in de situatie waarin een vordering wordt verkregen (of overgedragen) van een andere persoon. Voorts beperkt artikel 19 van het Verdrag van Montreal, dat voorziet in aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade door vertraging, die verplichting (aansprakelijkheid) niet tot wie rechtstreeks recht heeft op schadevergoeding wegens vertraging. Die bepaling brengt vertraging, behalve het geval van vrijstelling van aansprakelijkheid, in wezen in verband met alle situaties waarin vervoersdiensten worden verricht, met name wanneer de passagiers worden vervoerd. Deze situaties betreffen niettemin veeleer het voorwerp van de contractuele relaties en niet de mogelijke verzoekers. Dat volgt met name uit artikel 1 van het Verdrag van Montreal waarin de definitie van de werkingssfeer van het verdrag verwijst naar het soort vervoer en niet naar vorderingen van mogelijke verzoekers tegen luchtvervoerders.



Eiseres in cassatie haalt in het onderhavige beroep in detail de rechtspraak van het Hof inzake de afweging van de belangen van passagiers (consumenten) en luchtvervoerders, de bescherming van de rechten van passagiers enz. aan. Deze rechter merkt evenwel op dat de rechtspraak van het Hof, behalve in de zaak IATA en ELFAA, in wezen vorderingen van natuurlijke personen/passagiers tegen luchtvervoerders betrof. Eiseres in cassatie acht een ruime uitlegging van de artikelen 19 en 22 van het Verdrag van Montreal in strijd met de doelstellingen in de preambule ervan. Deze rechter, die het daarmee niet eens is, merkt op dat de afweging van de belangen van de passagiers en de luchtvervoerder niet zal worden verstoord alleen omdat personen met wie een vervoersovereenkomst is gesloten, maar die zelf geen passagier zijn, in sommige vrij zeldzame gevallen recht zouden hebben op schadevergoeding. Het Hof verklaarde reeds in wezen (weliswaar inzake de verhouding tussen verordening nr. 261/2004 en het Verdrag van Montreal) dat bij gebrek aan een door de auteurs van het verdrag duidelijk gedefinieerde doelstelling bij middel van een specifieke regeling, een aanvullende bescherming als zodanig niet in strijd is met het verdrag.

De vraag rijst, indien de regeling van het Verdrag van Montreal verenigbaar is met het stelsel van gestandaardiseerde schadevergoeding, dat als een aanvulling is ingevoerd in verordening nr. 261/2004, waarom de abstracte bepalingen van het verdrag zonder duidelijke beperking *rationae personae* niet aldus kunnen worden uitgelegd dat zij ook betrekking hebben op het recht op schadevergoeding van derde benadeelden wegens vertraging. In deze context verklaarde het Hof in het arrest Walz dat bij gebreke aan een duidelijk schadeconcept in het Verdrag van Montreal de term „schade” in artikel 22, lid 2, van het verdrag zowel materiële als niet-materiële schade omvat (arrest C-63/09 [2010] Jurispr. blz. I-4239). Verzoekers schade op basis van de vergoeding van de aan zijn medewerkers betaalde bedragen wegens de vluchtvertraging kunnen worden beschouwd als een indirecte schade van een bepaalde soort – door sommige rechtsstelsels als pure economische schade erkende – schade die volgens deze rechter bij toepassing van de argumenten van het Hof in het arrest Walz naar analogie ook kan worden toegepast in het geval van het Verdrag van Montreal.

Verweerster baseert haar standpunt ook op artikel 22, lid 1, van het Verdrag van Montreal. De kamer attendeert op de taalversies van die bepaling, die volgens deze rechter niet overeenkomen. De Litouwse en Engelse versie van de bepaling bepalen de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder wegens vertraging enigszins abstract (Litouws: „žalos, atsiradusios dėl vėlavimo ... vežant keleivius”; Engels: „In the case of damage caused by delay as specified in Article 19 in the carriage of persons”), terwijl de Franse versie van de bepaling verwijst naar de door de passagiers zelf geleden schade (Frans: „En cas de dommage subi par des passagers résultant d’un retard ...”). Anderzijds, zoals reeds verklaard en in navolging van verzoekers standpunt, bepaalt artikel 29 („[Beginsel] van regres”) van het Verdrag van Montreal: *Bij het vervoer van passagiers, bagage en goederen kan een vordering tot schadevergoeding, op welke grondslag dan ook, hetzij uit hoofde van dit verdrag of uit overeenkomst of onrechtmatige daad of anderszins, slechts*

*worden ingesteld onder de voorwaarden en binnen de grenzen die in het verdrag zijn bepaald, onverminderd de vraag welke personen het recht hebben een vordering in te stellen en wat hun onderscheiden rechten zijn.* De verhouding tussen deze twee bepalingen is derhalve onduidelijk wanneer verzoekers recht op schadevergoeding nader moet worden uitgelegd: ofwel kunnen volgens artikel 22, lid 1, van het Verdrag van Montreal alleen passagiers verzoekers zijn, ofwel bepaalt deze in samenhang met artikel 29 uit te leggen bepaling gewoon hoeveel de civielrechtelijke aansprakelijkheid van een luchtvervoerder financieel maximaal kan bedragen. Anderzijds is evenmin duidelijk of derden die geen reizigers zijn, buiten de werkingssfeer van het Verdrag van Montreal vallen, of artikel 29 van het verdrag hun schadevordering beperkt om andere redenen, in het bijzonder aangezien eiseres in cassatie de vraag stelt van verzoekers recht om zich te beroepen op de relevante bepalingen van het burgerlijk wetboek.

Een internationaal verdrag moet worden uitgelegd door verwijzing naar de termen waarin het is gesteld en in het licht van de doelstellingen ervan. Dienaangaande bepalen artikel 31 van het Verdrag van Wenen van 23 mei 1969 inzake het verdragenrecht, en artikel 31 van het Verdrag van Wenen van 21 maart 1986 inzake het recht van verdragen tussen staten en internationale organisaties of tussen internationale organisaties, die in die zin het algemene internationale gewoonterecht weergeven, dat een verdrag te goeder trouw moet worden uitgelegd overeenkomstig de gewone betekenis van de termen van het verdrag in hun context en in het licht van het voorwerp en het doel van dat verdrag (zie bijvoorbeeld arrest Jany e.a., C-268/99, Jurispr. 2001, blz. I-8615). De kamer attendeert er ook op dat het Verdrag van Montreal op 9 december 1999 door de Europese Gemeenschap werd ondertekend en namens de Gemeenschap werd goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001 (PB 2001, L 194, blz. 38; [OMISSIS]). Daar de bepalingen van dat verdrag sinds de datum van inwerkingtreding ervan integrerend deel uitmaken van de rechtsorde van de Europese Unie, is het Hof van Justitie bevoegd tot prejudiciële uitlegging ervan overeenkomstig de algemene regels voor uitlegging van internationaal recht die bindend zijn voor de Europese Unie (zie in dit opzicht arrest Brita, C-386/08, Jurispr. 2010, blz. I-1289, Walz, en aldaar aangehaalde rechtspraak).

#### *Verwijzing naar het Hof van Justitie tot prejudiciële beslissing*

Het Lietuvos Aukščiausiasis Teismas is de rechter in hoogste instantie voor de beslissing van de zaak, zijn beslissing is definitief en niet vatbaar voor hoger beroep. [OMISSIS] Artikel 267, derde alinea, VWEU bepaalt: indien een vraag over de geldigheid en de uitlegging van de handelingen van de instellingen, de organen of de instanties van de Unie (artikel 267, eerste alinea, sub b, VWEU) wordt opgeworpen in een zaak aanhangig bij een nationale rechterlijke instantie waarvan de beslissingen volgens het nationale recht niet vatbaar zijn voor hoger beroep, is deze instantie gehouden zich tot het Hof te wenden.

De kamer wijst er ook op dat de in het hoofdgeding vastgestelde en onderzochte omstandigheden niet geheel of gedeeltelijk overeenstemmen met onderdelen van de uitlegging van het Verdrag van Montreal die in de rechtspraak van het Hof zijn onderzocht. De beslechting van de zaak hangt rechtstreeks af van de uitlegging van de bepalingen van het recht van de Europese Unie, die moet worden gegeven in een prejudiciële beslissing van het Hof. Voorts kan de nationale rechter in de specifieke omstandigheden van de onderhavige zaak evenmin met toepassing van de leer van de acte clair zelf beslissen over de gerezen vragen, in het bijzonder daar afwijking van de uniforme uitlegging van het recht van de Europese Unie dreigt.

De kamer van de civiele sector van het Lietuvos Aukščiausiasis Teismas [OMISSIS],

besluit:

De volgende vragen worden voor een prejudiciële beslissing naar het Hof van Justitie van de Europese Unie verwezen:

- 1) Moeten de artikelen 19, 22 en 29 van het Verdrag van Montreal aldus worden opgevat en uitgelegd dat een luchtvervoerder aansprakelijk is jegens derden, met name jegens de werkgever van passagiers, een rechtspersoon waarmee een transactie voor internationaal vervoer van passagiers is gesloten, voor schade die voortvloeit uit vluchtvertraging, waarbij voor verzoeker (de werkgever) in verband met de vertraging (bijvoorbeeld de betaling van reiskosten) extra kosten ontstonden?
- 2) Indien de eerste vraag ontkennend wordt beantwoord, moet artikel 29 van het Verdrag van Montreal aldus worden opgevat en uitgelegd dat deze derden op andere gronden, bijvoorbeeld op basis van nationaal recht, het recht hebben om te vorderen tegen de luchtvervoerder?

[OMISSIS]