

Zaak C-918/19

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

16 december 2019

Verwijzende rechter:

Landgericht Hamburg (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

9 december 2019

Verzoekende partij en verzoekende partij in hoger beroep:

GDVI Verbraucherhilfe GmbH

Verwerende partij en verwerende partij in hoger beroep:

Swiss International Air Lines AG

Landgericht (rechter in tweede aanleg) **Hamburg**

[OMISSIS]

Beslissing

In de zaak

GDVI Verbraucherhilfe GmbH, [OMISSIS] 90402 Nürnberg

– **verzoekende partij en verzoekende partij in hoger beroep (hierna:
„verzoekster”) –**

[OMISSIS]

tegen

SWISS International Air Lines AG, [OMISSIS] 4052 Basel, Zwitserland

**verwerende partij en verwerende partij in hoger beroep (hierna:
„verweerster”) –**

[OMISSIS]

besluit het Landgericht Hamburg [OMISSIS] op 9 december 2019:

- I. De behandeling van de zaak wordt geschorst.
- II. Het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) 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 (PB 2004, L 46 van 17 februari [Or. 2] 2004, blz. 1 e.v.) en van de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat inzake luchtvervoer van 21 juni 1999, zoals gewijzigd bij besluit nr. 2/2010 van het Comité luchtvervoer Gemeenschap/Zwitserland van 26 november 2010:
 1. Moet de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat van 21 juni 1999 inzake luchtvervoer, zoals gewijzigd bij besluit nr. 2/2010 van het Comité luchtvervoer Gemeenschap/Zwitserland van 26 november 2010, aldus worden uitgelegd dat 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, overeenkomstig artikel 3, lid 1, onder [b]), ervan, ook van toepassing is op passagiers die met een vlucht vanuit een derde land op een luchthaven in Zwitserland landen om vervolgens een vlucht te nemen naar een luchthaven in een lidstaat?
 2. Indien het antwoord op de eerste vraag bevestigend luidt: omvat deze toepasselijkheid, voor de rechterlijke instanties van een lidstaat, ook de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie volgens welke passagiers van vertraagde vluchten voor de toepassing van het recht op compensatie kunnen worden gelijkgesteld met passagiers van geannuleerde vluchten (arrest van het Hof van 19 november 2009, C-402/07 en C-432/07)?
 3. Geldt het recht op compensatie overeenkomstig artikel 7 van de verordening ook, wanneer een passagier door een betrekkelijk geringe aankomstvertraging een direct aansluitende vlucht mist en daardoor met een vertraging van drie [Or. 3] uur of meer op zijn eindbestemming aankomt, terwijl beide vluchten door verschillende luchtvaartmaatschappijen werden uitgevoerd en de boeking is bevestigd door een touroperator die de vluchten voor zijn klanten samengesteld heeft?

Motivering:

1. A. Verzoekster spreekt verweerster uit hoofde van cessie aan op de betaling van compensatie ten belope van telkens 600 EUR overeenkomstig 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 tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (PB 2004, L 46, blz. 1 e.v.; hierna: „verordening” of „passagiersrechtenverordening”). Volgens het voorlopige resultaat van de bewijsprocedure is verzoekster gerechtigd om in rechte op te treden.
2. Beide cedenten boekten via een touroperator vluchten van Bangkok Suvarnabhumi International Airport via Zürich naar Hamburg op 14 mei 2006. De vlucht van Bangkok naar Zürich, die door verweerster werd uitgevoerd, moest om 19.30 uur in Zürich landen. Vervolgens zouden de cedenten om 20.20 uur met de luchtvaartmaatschappij Eurowings doorvliegen naar Hamburg. Onbetwist is dat de vlucht pas om 20.20 uur in Zürich landde. Volgens het voorlopige resultaat van de bewijsprocedure hebben de cedenten hun aansluitende vlucht naar Hamburg gemist en zijn zij pas de volgende dag om 10.30 uur, dus met een vertraging van 12 uur en 45 minuten, in Hamburg aangekomen. Verweerster, die haar zetel **[Or. 4]** heeft in Zwitserland, heeft de cedenten omgeboekt naar een vlucht op de volgende dag en gezorgd voor verzorging ter plaatse en overnachting in een hotel.
3. Het Amtsgericht (rechter in eerste aanleg) heeft de vordering afgewezen. Hiertegen heeft verzoekster beroep ingesteld, waarin zij haar vordering herhaalt. Verweerster verzet zich tegen dit beroep.
4. B. Om uitspraak te kunnen doen in hoger beroep is het noodzakelijk dat het Hof vooraf drie vragen beantwoordt.
5. Het Amtsgericht heeft aangenomen dat de rechtspraak van het Hof waarin vertragingen met annuleringen worden gelijkgesteld (arrest van 19 november 2009, C-402/07 en C-432/07) niet van toepassing is ten aanzien van Zwitserland, aangezien het Hof niet alleen uitleg geeft aan de passagiersrechtenverordening, maar een nieuw geval [van toepassing van het recht op compensatie] heeft gecreëerd.
6. De uitkomst van het hoger beroep hangt dus af van de toepasselijkheid van de passagiersrechtenverordening en de uitlegging van artikel 7 van deze verordening.
7. I. De toepasselijkheid van de passagiersrechtenverordening hangt af van de uitlegging van de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat inzake luchtvervoer van 21 juni 1999, zoals gewijzigd bij besluit nr. 2/2010 van het Comité luchtvervoer **[Or. 5]** Gemeenschap/Zwitserland van 26 november 2010 (hierna: „Overeenkomst inzake luchtvervoer”).

8. 1. De internationale bevoegdheid van de Duitse rechter blijkt uit de plaats van uitvoering van de hoofddienst, zoals bepaald in de overeenkomst die aan de vlucht ten grondslag ligt.
9. a) De bevoegdheid van de Duitse rechter is gestoeld op artikel 5, punt 1, onder b), tweede streepje, van het Verdrag van 30 oktober 2007 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (hierna: „Verdrag van Lugano”), dat op 1 januari 2011 voor Zwitserland in werking is getreden [Amtliche Sammlung des Schweizer Bundesrechts (officiële verzameling van de federale wetgeving van Zwitserland) 2010, 5609].
10. b) De plaats van uitvoering van de karakteristieke prestaties, die volgens artikel 5, punt 1, van het Verdrag van Lugano bepalend is, omvat in het geval van een vliegreis ook de plaats van aankomst. In dit verband is in casu de plaats van aankomst van de laatste vlucht bepalend, aangezien de vluchtverbinding zonder noemenswaardig oponthoud op de overstapluchthaven gepland was [zie wat betreft het spiegelbeeldige geval (plaats van vertrek) uitvoerig en met verdere verwijzingen het verzoek van het Bundesgerichtshof om een prejudiciële beslissing van 9 april 2013 [OMISSIS] punten 9 e.v.].
11. 2. Het recht op compensatie van verzoekster hangt ervan af, of de passagiersrechtenverordening op de door verweerster uitgevoerde vlucht van Bangkok naar Zürich van toepassing is.
12. a) Noch de plaats van vertrek noch de plaats van bestemming van deze vlucht liggen **[Or. 6]** in een lidstaat van de Europese Unie. Verweerster is evenmin een luchtvaartmaatschappij van de Europese Unie. Volgens de Overeenkomst inzake luchtvervoer en besluit nr. 1/2006 van het volgens artikel 23, lid 4, van deze overeenkomst ingestelde Comité luchtvervoer Gemeenschap/Zwitserland (PB 2006, L 298, blz. 23) alsook vervolgbesluit nr. 2/2010 (PB 2010, L 345, blz. 54; Schweizer AS 2011, 205) moet de passagiersrechtenverordening evenwel vanaf 1 december 2006 ook voor het grondgebied van Zwitserland worden toegepast. In beide besluiten is de passagiersrechtenverordening als onderdeel van de bijlage bij de overeenkomst van 21 juni 1999 opgenomen. Volgens artikel 2 van de overeenkomst zijn de in de bijlage opgenomen bepalingen van toepassing voor zover zij betrekking hebben op het luchtvervoer of op aangelegenheden die daarmee rechtstreeks verband houden en in de bijlage zijn vermeld.
13. b) Tot dusver is evenwel nog niet beslist, of ook een vlucht die vertrekt in een derde land met als bestemming Zwitserland en wordt uitgevoerd door een Zwitserse luchtvaartmaatschappij, onder deze toepassing valt.
14. c) De kamer is geneigd om, zoals het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland) heeft geoordeeld in het spiegelbeeldige geval van een van het grondgebied van Zwitserland vertrekkende vlucht met als bestemming een derde land, aan te nemen dat ook zulke vluchten

daaronder vallen. Het Bundesgerichtshof heeft in dit verband het volgende aangevoerd (verzoek van het Bundesgerichtshof om een prejudiciële beslissing van 9 april 2013 [OMISSIS], punten 23 en 24):

15. „De bij besluit nr. 2/2010 door het Comité luchtvervoer gewijzigde bijlage bij de Overeenkomst inzake luchtvervoer bepaalt onder het tweede streepje dat, wanneer de in deze bijlage gespecificeerde bepalingen een verwijzing naar de lidstaten van de Europese Gemeenschap of de **[Or. 7]** Europese Unie bevatten, deze verwijzing ten behoeve van deze overeenkomst aldus moet worden begrepen, dat daarmee ook naar Zwitserland wordt verwezen. Artikel 3, lid 1, van de passagiersrechtenverordening zou derhalve mogelijk aldus moeten worden toegepast dat, wanneer de plaats van vertrek van een vlucht of, wanneer de luchtvaartonderneming in de Europese Unie of in Zwitserland gevestigd is, de plaats van aankomst in Zwitserland is gelegen, zulks volstaat om rechten te doen gelden uit hoofde van deze verordening.
16. Een dergelijke uitlegging van de Overeenkomst inzake luchtvervoer en de bijlage zou niet alleen overeenstemmen met de bewoordingen ervan, maar ook met de in de preambule van deze overeenkomst genoemde doelstelling de regels inzake luchtvervoer binnen Europa, met inbegrip van het grondgebied van Zwitserland, nader tot elkaar te brengen. Op grond hiervan moeten de luchtvaartmaatschappijen in Zwitserland onder dezelfde voorwaarden kunnen opereren als die in de lidstaten van de Europese Unie. De bedoeling is dat de consumenten en klanten van de luchtvaartmaatschappijen dezelfde kwaliteitsstandaard in Zwitserland aantreffen en dus ook tegenover deze ondernemingen in Zwitserland dezelfde rechten kunnen doen gelden als in de lidstaten van de Europese Unie, en de luchtvaartmaatschappijen hunnezijs aan dezelfde mededingingsvoorwaarden onderworpen zijn. Daarmee zou moeilijk verenigbaar zijn, wanneer de passagiersrechtenverordening alleen van toepassing zou zijn op passagiers die op het grondgebied van Zwitserland een vlucht nemen naar een luchthaven van de Europese Unie. Overeenkomstig artikel 3, lid 1, onder a), van de passagiersrechtenovereenkomst is deze immers ook van toepassing op passagiers die van een luchthaven van de Europese Unie naar een derde land vliegen.”
17. Bovendien is, zoals in casu, vaak sprake van een nauw verband met **[Or. 8]** de Europese Unie. In het onderhavige geval wilden de cedenten onmiddellijk na de vertraagde vlucht een aansluitende vlucht nemen naar de Europese Unie, te weten naar Hamburg. De passagiersrechtenverordening zelf verbindt, met name wat de ook in het onderhavige geval beslissende berekening van de compensatie overeenkomstig artikel 7 van deze verordening betreft, meerdere vluchten zodanig met elkaar, dat naar de eindbestemming gekeken wordt. Indien men in zulke gevallen de werkingssfeer van de verordening, zoals deels bepleit in Zwitserland, zou willen beperken tot louter vluchten vanuit Zwitserland naar de Europese Unie, zou dit leiden tot een ongewenste ongelijke behandeling van passagiers, al naargelang deze al dan niet vervolgens een direct aansluitende vlucht nemen naar een lidstaat (zie wat dit argument betreft uitvoerig verzoek van het

Bundesgerichtshof om een prejudiciële beslissing van 9 april 2013 [OMISSIS], punten 28 en 29).

18. II. Indien de eerste prejudiciële vraag bevestigend wordt beantwoord, hangt het recht op compensatie van verzoekster voorts ervan af, of de toepasselijkheid van de passagiersrechtenverordening ook de rechtspraak van het Hof omvat, volgens welke passagiers van vertraagde vluchten voor de toepassing van het recht op vergoeding kunnen worden gelijkgesteld met passagiers van geannuleerde vluchten, wanneer zij hun eindbestemming drie uur of meer na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd bereiken.
19. 1. Deze vraag wordt in de Duitse rechtspraak [OMISSIS], waarop verweerster zich beroept, voor een deel ontkennend beantwoord. Overeenkomstig artikel 1, lid 2, [Or. 9] van de Overeenkomst inzake luchtvervoer moeten uitspraken en besluiten die dateren van na de ondertekening van deze overeenkomst op 2 juni 1999 ter kennis worden gebracht van Zwitserland, om daar erkend en door het Gemengd Comité goedgekeurd te worden. Dat is niet gebeurd met het arrest van het Hof van 19 november 2009 in zaak C-402/07 en C-432/07, alsook de latere arresten. Hieruit leiden de eerder aangehaalde [Duitse] rechterlijke instanties af dat in gevallen waarin een Zwitserse luchtvaartmaatschappij in rechte wordt betrokken, zij zich ter motivering van het recht op compensatie niet kunnen beroepen op deze rechtspraak, maar enkel rekening mogen houden met de bewoordingen van de passagiersrechtenverordening. De toepassing van de rechtspraak van het Hof, die in ieder geval berust op analogie met de [in de verordening] genormeerde aanspraken, zou volgens hen een aanzienlijke aantasting van de soevereiniteit van de Zwitserse Bondsstaat betekenen.
20. 2. De verwijzende rechter is geneigd een genuanceerd standpunt in te nemen: De geciteerde rechtspraak van het Hof inzake „langdurige vertraging” is mogelijk inderdaad niet van toepassing voor de Zwitserse rechter [OMISSIS]. Maar de Duitse rechter is geen Zwitserse rechter en als zodanig een rechtsprekende instantie van een lidstaat en dus, wanneer de passagiersrechtenverordening op Zwitserse luchtvaartmaatschappijen van toepassing is, gebonden aan de vigerende rechtspraak betreffende deze verordening. Als dat niet zo zou zijn, zouden rechterlijke instanties in de lidstaten dezelfde verordening ten aanzien van voor het overige vergelijkbare feiten verschillend moeten toepassen, al naargelang [Or. 10] verweerster een in Zwitserland of in de Europese Unie gevestigde luchtvaartmaatschappij is. Dit zou evenwel ingaan tegen het tweede streepje van de bij besluit nr. 2/2010 van het Comité luchtvervoer gewijzigde bijlage, waarin wordt bepaald dat een verwijzing naar de lidstaten van de Europese Unie in de verordening (eveneens) moet worden begrepen als een verwijzing naar Zwitserland.
21. III. Uiteindelijk hangt het recht op compensatie af van de uitlegging van artikel 7 van de passagiersrechtenverordening, namelijk of dit recht ook bestaat,

wanneer de twee vluchten door een touroperator samengesteld en door verschillende luchtvaartmaatschappijen uitgevoerd werden.

22. 1. Het recht op compensatie van verzoekster is niet uitgesloten vanwege het feit dat beide vluchten op het vastgestelde tijdstip gestart zijn en alleen de eerste vlucht vertraagd was en die vertraging minder dan drie uur bedroeg.
23. Weliswaar zijn de vluchten Bangkok-Zürich en Zürich-Hamburg twee afzonderlijke vluchten in de zin van de verordening (zie in dit verband uitvoerig het verzoek van het Bundesgerichtshof om een prejudiciële beslissing van 19 juli 2016 [OMISSIS], punt 17). Maar ook wanneer het afzonderlijke vluchten betreft die onmiddellijk op elkaar aansluiten, en de vertraging van de eerste vlucht, zoals in casu, ertoe leidt dat de passagiers de aansluitende vlucht missen, kan er sprake zijn van recht op compensatie. Volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie (arresten van 19 november 2009, *Sturgeon e.a.*, C-407/07 en C-432/07, Jurispr. I-10923, [OMISSIS] punten 40 e.v.; 23 oktober 2012 [Or. 11], *Nelson*, C-581/10 en C-629/10, [OMISSIS] punten 28 e.v.) en van het Bundesgerichtshof ([OMISSIS] verzoek om prejudiciële beslissing van 19 juli 2016 – [OMISSIS] punt 14) is dat alleen het geval, wanneer op de eindbestemming in de zin van artikel 2, onder h), van de verordening een tijdverlies van meer dan drie uur is opgetreden. Voor het recht op compensatie is de inachtneming van [de voorwaarde van] vertraging bij vertrek in de zin van artikel 6, lid 1, onder a)–c), van de passagiersrechtenverordening niet vereist (arrest van 26 februari 2013, *Folkerts*, C-11/11, [OMISSIS] punt 37).
24. Dat is in casu het geval; tussen de twee vluchten lag met name slechts een korte geplande oponthoudstijd in Zürich.
25. 2. In het onderhavige geval heeft verweerster evenwel niet zelf de vluchten samengesteld en ook alleen de eerste, vertraagde, vlucht zelf uitgevoerd. De vluchten waren daarentegen samengesteld door een touroperator.
26. Een vergelijkbaar geval werd in het kader van een beroep in „Revision” tegen een vonnis van het Landgericht Hamburg [OMISSIS] voorgelegd aan het Bundesgerichtshof [OMISSIS]. Het Bundesgerichtshof had de behandeling van de zaak geschorst en het Europese Hof van Justitie om een prejudiciële beslissing verzocht over een in feite gelijklopende vraag betreffende de uitlegging van de passagiersrechtenverordening. De prejudiciële vraag werd evenwel door het Bundesgerichtshof ingetrokken, nadat de verwerende partij in het desbetreffende geval de vordering had erkend. Het Bundesgerichtshof (verzoek om een prejudiciële beslissing van 19 juli 2016 – [OMISSIS] punten 27 e.v.) heeft in dit verband aangevoerd:
27. „d) Uit het doel en de strekking van artikel 7 van de passagiersrechtenverordening zou kunnen volgen dat er slechts [Or. 12] dan 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.

28. 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.
29. In de beslissingen waarin het recht op compensatie voortvloeide uit een te late aankomst op de plaats van bestemming van een onmiddellijk aansluitende vlucht, waren de opeenvolgende vluchten geboekt bij de in het hoofdeding in rechte aangesproken luchtvaartmaatschappij (zie arrest Folkerts [OMISSIS], punt 18, en beschikking van 4 oktober 2012, Rodriguez Cachafeiro e.a., C-321/11, [OMISSIS] punten 10 en 34). Andere beslissingen van het Hof waarin het begrip vlucht in de zin van de verordening van belang was, hebben eveneens betrekking op gevallen waarin de passagier alle relevante vluchten had geboekt bij de luchtvaartmaatschappij die hij later op betaling van compensatie heeft aangesproken (zie arresten Emirates Airlines [OMISSIS], punt 13; Sturgeon e.a. [OMISSIS]; punt 11, en Nelson e.a., punt 15).
30. bb) Deze constellatie is in het onderhavige geval niet aan de orde.
31. Volgens de vaststelling van het Landgericht zijn beide [Or. 13] vluchten uitgevoerd door verschillende luchtvaartmaatschappijen. De vluchten werden niet geboekt bij een van deze maatschappijen, maar bij een touroperator. Deze heeft ook de boekingsbevestiging (zie bijlage K1) afgegeven. Omdat zulks niet is vastgesteld, kan er niet van uitgegaan worden dat verweerster zelf een vliegticket voor beide vluchten heeft uitgegeven of goedgekeurd.
32. cc) Voor deze constellatie zijn noch uit de verordening noch uit de aangehaalde rechtspraak van het Hof voldoende zekere conclusies te trekken.
33. Overeenkomstig artikel 3, lid 2, onder a), van de passagiersrechtenverordening 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 de 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.
34. Op grond hiervan leidt het geen twijfel dat een passagier ook dan recht kan hebben op een compensatie door de 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. 14]

35. 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)].
36. 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.
37. (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. De verantwoordelijkheid voor vluchten die zijn samengesteld door een touroperator zou verder in overeenstemming zijn met het in de punten 1 tot en met 4 gedefinieerde doel om luchtreizigers een hoog niveau van bescherming te waarborgen en de eisen op het gebied van consumentenbescherming in acht te nemen, en aan het daaruit door het Hof afgeleide beginsel, dat de voorschriften van de verordening waarmee [Or. 15] aan de luchtreizigers rechten worden toegekend, ruim moeten worden uitgelegd (zie in dit verband arrest [OMISSIS] punt 45 – Sturgeon en andere), terwijl termen in een bepaling die een uitzondering vormt op een beginsel of, meer specifiek, op een communautair voorschrift van consumentenbescherming, in beginsel strikt moeten worden uitgelegd (zie in dit verband arrest van 22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/[07], Jurispr. I-11061 [OMISSIS], punt 17).
38. (2) De erkenning van een recht op compensatie doet volgens de Senat ook recht aan het door het Hof van Justitie benadrukte aspect van de verantwoordelijkheid voor de met de boekingsbevestiging aangegane prestatieverplichtingen.
39. In het geval dat een luchtvaartmaatschappij waarbij twee opeenvolgende vluchten 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 was voor het Hof doorslaggevend

dat het recht op compensatie bedoeld is om de ongemakken als gevolg van een onomkeerbaar tijdverlies van drie uur of meer goed te maken, en dat een uitvoerende luchtvaartmaatschappij in ieder geval voor deze ongemakken moet instaan, wanneer vaststaat dat deze aan haar dienen te worden toegerekend – hetzij omdat zij de vertraging van de eerste, door haar zelf uitgevoerde, vlucht heeft veroorzaakt, hetzij omdat zij verkeerdelijk van mening was dat de betrokken passagiers zich niet op tijd voor instappen op de volgende vlucht zouden kunnen melden, hetzij omdat zij tickets heeft verkocht voor opeenvolgende vluchten waarbij er niet voldoende tijd was om de aansluiting te halen (arrest Rodriguez Cachafeiro e.a. [OMISSIS] [Or. 16] [OMISSIS], punt 34).

40. 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.
41. ee) Desalniettemin acht de Senat zich niet in staat zelf te beslissen.
42. Een analoge toepassing van de door het Hof geformuleerde beginselen op de in casu te beoordelen constellatie lijkt weliswaar om de eerder aangevoerde redenen waarschijnlijk, maar kan desondanks niet eenduidig uit de eerdere beslissingen van het Hof worden afgeleid.”
43. C. Naar het oordeel van de kamer kan het hoger beroep van verzoekster derhalve pas verder worden behandeld, wanneer de gestelde prejudiciële vragen zijn beantwoord.

[OMISSIS]