

Zaak C-196/20

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

6 mei 2020

Verwijzende rechter:

Landgericht Düsseldorf (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

6 april 2020

Verweerster en appellante:

Eurowings GmbH

Verzoekster en geïntimeerde:

Flightright GmbH

[OMISSIS]

Landgericht Düsseldorf

BESLISSING

In het geding tussen

Eurowings GmbH, [OMISSIS] Düsseldorf (Duitsland),

verweerster en appellante,

[OMISSIS]

tegen

Flightright GmbH, [OMISSIS] Potsdam (Duitsland),

verzoekster en geïntimeerde,

[OMISSIS]

heeft de tweeëntwintigste civiele kamer van het Landgericht Düsseldorf (rechter in tweede aanleg Düsseldorf, Duitsland) na de mondelinge behandeling van 6 maart 2020

[OMISSIS]

het volgende beslist:

De behandeling van de zaak wordt geschorst.

Aan het Hof van Justitie van de Europese Unie worden krachtens artikel 267 VWEU de navolgende prejudiciële vragen gesteld: **[Or. 2]**

1. Heeft een passagier een „bevestigde boeking” in de zin van artikel 3, lid 2, onder a), 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, blz. 1), wanneer hij van een touroperator, met wie hij een overeenkomst heeft gesloten, een „ander bewijs” in de zin van artikel 2, onder g), van verordening nr. 261/2004 heeft ontvangen, waarmee hem het vervoer door middel van een bepaalde door de plaats van vertrek en de plaats van bestemming, de vertrek- en aankomsttijd en het vluchtnummer geïndividualiseerde vlucht wordt toegezegd, zonder dat de touroperator voor deze vlucht bij de betrokken luchtvaartmaatschappij een stoel heeft gereserveerd en van haar een bevestiging hiervan heeft ontvangen?

2. Moet een luchtvaartmaatschappij in relatie tot een passagier reeds dan als luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert in de zin van artikel 2, onder b), van verordening (EG) nr. 261/2004 worden beschouwd, wanneer deze passagier weliswaar een overeenkomst heeft gesloten met een touroperator die hem het vervoer door middel van een bepaalde door de plaats van vertrek en de plaats van bestemming, de vertrek- en aankomsttijd en het vluchtnummer geïndividualiseerde vlucht heeft toegezegd maar die voor de passagier geen stoel heeft gereserveerd en hierdoor wat deze vlucht betreft geen contractuele relatie met de luchtvaartmaatschappij tot stand heeft gebracht?

3. Kan de „geplande aankomsttijd” van een vlucht in de zin van artikel 2, onder h), artikel 5, lid 1, onder c), artikel 7, lid 1, tweede volzin, en lid 2, van verordening (EG) nr. 261/2004 ten behoeve van compensatie bij annulering of langdurige vertraging blijken uit een „ander bewijs” dat een touroperator een passagier heeft verstrekt of moet hiervoor worden uitgegaan van het ticket als bedoeld artikel 2, onder f), van verordening (EG) nr. 261/2004?

Motivering:

I.

Verzoekster vordert, in haar hoedanigheid van gesubrogeerde, van verweerster betaling van compensatie op grond van artikel 7, lid 1, onder b), 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”) wegens langdurige vertraging.

Op 24 oktober 2017 hebben twee klanten van verzoekster (hierna: „cedenten”) bij een reisbureau een pakketreis geboekt naar Mallorca (Spanje) die [Or. 3] door ITS Reisen als reisorganisator werd aangeboden. Deze reis omvatte vervoer door de lucht naar en van Palma de Mallorca (Spanje). Verzoeksters klanten ontvingen een als „reisregistratie” aangeduid document [OMISSIS], waarin vluchten van verweerster stonden vermeld, onder andere als heenvlucht vlucht EW 7582 van Hamburg (Duitsland) naar Palma de Mallorca op 22 mei 2018, waarvoor als vertrektijd 07.30 uur, plaatselijke tijd, en als aankomsttijd 10.05 uur, plaatselijke tijd, werd aangegeven. De klanten van verzoekster werden inderdaad via een vlucht van verweerster met vluchtnummer EW 7582 over een vliegafstand van 1 658 km van Hamburg naar Palma de Mallorca vervoerd, maar bereikten hun uiteindelijke bestemming pas om 21.08 uur.

De klanten van verzoekster hebben eventuele rechten op betaling van compensatie uit hoofde van de passagiersrechtenverordening aan haar gecedeerd. Verzoekster vordert thans, in haar hoedanigheid van gesubrogeerde, van verweerster de betaling van 800,00 EUR op grond dat vlucht EW 7582 op 22 mei 2018 is geannuleerd. De cedenten beschikten over een bevestigde boeking voor deze vlucht met de geplande vluchttijden van 7.30 uur tot 10.00 uur.

Verweerster heeft zich in eerste aanleg voor het Amtsgericht Düsseldorf (rechter in eerste aanleg Düsseldorf, Duitsland) verdedigd met het argument dat de cedenten beschikten over bevestigde boekingen voor vlucht EW 7582 op 22 mei 2018 met de geplande vluchttijden van 16.20 uur tot 19.05 uur. De stoelen waren bij haar op 17 mei 2018 door „bookingheld” als touroperatorcontingent geboekt. Vervolgens heeft „bookingheld” op 18 mei 2018 de geboekte stoelen aan de cedenten als passagiers toegewezen. Vlucht EW 7582 is met een aankomstvertraging van 2 uur en 6 minuten uitgevoerd.

Het Amtsgericht heeft het beroep toegewezen en uiteengezet dat de door verzoekster overgelegde „reisregistratie” van touroperator ITS een bevestiging van een boeking in de zin van artikel 2, onder g), juncto artikel 2, onder f), van de passagiersrechtenverordening vormt. Hierbij gaat het om een „ander bewijs” in de zin van artikel 2, onder g), van de passagiersrechtenverordening. Ingevolge deze bepaling is het voldoende als de boeking door de touroperator is aanvaard. Uit de regelingen blijkt dat de opsteller van de verordening de bedoeling heeft gehad dat enkel het oogpunt van de passagier bepalend is en de interne afspraken en procedures tussen de contractuele en de uitvoerende vliegmaatschappij niet doorslaggevend zijn. Dit wordt gerechtvaardigd door het feit dat volgens het

stelsel van aansprakelijkheid van de passagiersrechtenverordening niet de contractpartner van de passagier gehouden is tot schadevergoeding maar de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert (hierna ook: „uitvoerende luchtvaartmaatschappij”), en dat de opsteller van de verordening een zo hoog mogelijk niveau van bescherming van de passagiers alsmede een doeltreffende toepassing van de verordening heeft willen verwezenlijken. Ook volgens de rechtspraak van het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland) voldoet een reisregistratie als boekingsbevestiging [OMISSIS]. In casu houdt de door verzoekster overgelegde „reisregistratie” de verklaring in dat de boeking door de touroperator is aanvaard en geregistreerd **[Or. 4]**. Het feit van de bevestiging van een boeking in de zin van artikel 3, lid 2, onder a), van de passagiersrechtenverordening heeft daarentegen geen zelfstandige betekenis. Om procedurele redenen behoeft het betoog van verweerster geen nader onderzoek. Tot slot is het voor de beslissing ook niet relevant of moet worden uitgegaan van een annulering van de vlucht of een langdurige vertraging, want beide hebben volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie dezelfde rechtsgevolgen.

II.

Dit kan alleen dan de juridische toetsing doorstaan, wanneer verweerster kan worden aangemerkt als uitvoerende luchtvaartmaatschappij van vlucht EW 7582 met geplande aankomsttijd om 10.05 uur en de cedenten over bevestigde boekingen voor een dergelijke vlucht beschikken.

1.

Verzoekster is van mening dat deze vraag bevestigend moet worden beantwoord; zij verdedigt de bestreden beslissing.

2.

Verweerster is daarentegen van mening dat de cedenten niet beschikken over een bevestigde boeking voor vlucht EW 7582 op 22 mei 2018 met geplande aankomsttijd om 10.05 uur. Weliswaar kan ook een touroperator een boeking voor een vlucht bevestigen, maar enkel wanneer hij door de luchtvaartmaatschappij hiertoe ook is gemachtigd of wanneer hij op zijn beurt heeft gezorgd voor een dekkingsboeking bij die luchtvaartmaatschappij. Dit volgt noodzakelijkerwijs uit artikel 2, onder f), van de passagiersrechtenverordening, want enkel in dat geval kan de bevestiging van een touroperator een recht op vervoer funderen. [Verzoekster] [heeft] niet aangetoond dat de touroperator ITS gemachtigd was om de vlucht met geplande aankomsttijd om 10.05 uur aan [cedenten] te bevestigen en evenmin dat de touroperator beschikte over een dekkingsboeking voor een dergelijke vlucht bij haar. Daar komt nog bij dat verweerster ook tegenover de cedenten niet als uitvoerende luchtvaartmaatschappij van een dergelijke vlucht in de zin van artikel 2, onder b), van de passagiersrechtenverordening kan worden aangemerkt. Hiervoor is namelijk een contractuele relatie met de cedenten

noodzakelijk. Ook uit deze bepaling blijkt duidelijk dat een luchtvaartmaatschappij niet buiten haar toedoen krachtens de passagiersrechtenverordening verplichtingen ten opzichte van een persoon kan hebben. Dit blijkt tot slot ook uit artikel 3, lid 5, tweede volzin, van de passagiersrechtenverordening. Zij is wat betreft een vlucht met geplande aankomsttijd om 10.05 uur generlei verplichtingen in het kader van de verordening nagekomen. [Or. 5]

III.

Doorslaggevend voor de kans van slagen van het hoger beroep van verzoekster is de vraag of een boekingsbevestiging van een touroperator, die op haar beurt niet was gebaseerd op een gelijklopende boeking bij de luchtvaartmaatschappij waartegen krachtens artikel 7, lid 1, van de passagiersrechtenverordening een vordering tot betaling van compensatie is ingesteld („dekkingsboeking”), als „bevestigde boeking” in de zin van artikel 3, lid 2, onder a), van de passagiersrechtenverordening kan gelden, of in een dergelijk geval de luchtvaartmaatschappij waartegen de vordering is ingesteld als „luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert” in de zin van artikel 2, onder b), van de passagiersrechtenverordening moet worden aangemerkt, en of de „geplande aankomsttijd” van een vlucht aan de hand van een dergelijke boekingsbevestiging van een touroperator kan worden bepaald.

Passagiers kunnen bij langdurige vertraging bij aankomst compensatie vorderen van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, wanneer zij hun eindbestemming drie of meer uren na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd bereiken (arrest van het Hof van Justitie van 19 november 2009, C-402/07 en C-432/07, Sturgeon e.a., EU:C:2009:716, punt 69]; bevestigd door de arresten van 23 oktober 2012, Nelson e.a., C- 581/10 en C- 629/10[, EU:C:2012:657] en 26 februari 2013, Folkerts, C-11/11[, EU:C:2013:106], punt 33).

1.

De toepasselijkheid van de passagiersrechtenverordening hangt ingevolge artikel 3, lid 2, onder a), ervan om te beginnen af van het antwoord de vraag of de passagiers een „bevestigde boeking voor de vlucht in kwestie” hebben. Het begrip „boeking” wordt gedefinieerd in artikel 2, onder g), van de passagiersrechtenverordening. Ingevolge daarvan vormt ook een „ander bewijs” dan een „ticket” in de zin van artikel 2, onder f), van de passagiersrechtenverordening een „boeking”, wanneer hieruit blijkt dat de boeking is aanvaard en geregistreerd door „de touroperator”. Volgens de rechtspraak van het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland) kan de „bevestigde boeking” ook volgen uit een door de reisorganisator, dus de touroperator, hierover uitgereikt bewijs waarop het geplande vervoer door de lucht door middel van een bepaalde, in de regel met een vluchtnummer en tijdstip geïndividualiseerde vlucht op bindende wijze is

aangegeven [OMISSIS]. Ook de kamer is van mening dat uit de gecombineerde lezing van artikel 3, lid 2, onder a), en artikel 2, onder g), van de passagiersrechtenverordening volgt dat een dergelijk bewijs moet volstaan om de toepassing van de passagiersrechtenverordening mogelijk te maken. Dat het door de touroperator uitgereikte boekingsbewijs ook gebaseerd moet zijn op een identieke „dekkingsboeking” bij de betrokken luchtvaartmaatschappij is hiervoor niet noodzakelijk.

2.

Volgens de kamer gaat het wat betreft het recht van verzoekster om van verweerster compensatie te vorderen evenwel erom of verweerster het vervoer van de cedenten met vlucht EW 7582 [Or. 6] op 22 mei 2018 met geplande aankomsttijd om 10.05 uur aan ITS Reizen heeft toegezegd, want enkel in dat geval was zij voornemens de aldus geïndividualiseerde vlucht ook in naam van de met de cedenten in een contractuele relatie staande touroperator ITS Reizen uit te voeren [artikel 2, onder b), van de passagiersrechtenverordening] en is zij daarom als luchtvaartmaatschappij die deze vlucht uitvoert passief gelegitimeerd. Een dergelijk voornemen van de luchtvaartmaatschappij vereist evenwel noodzakelijkerwijs dat de touroperator het verzoek om de betrokken passagier met een door de luchtvaartmaatschappij aan belanghebbenden aangeboden vlucht te laten vervoeren, aan hem vooraf moest worden medegedeeld. Een dergelijke mededeling vormt evenwel een boeking door de touroperator. Daarom is ook volgens de kamer altijd een dekkingsboeking door de touroperator vereist en is zonder een dergelijke dekkingsboeking een door hem verstrekt „bewijs” in de zin van artikel 2, onder g), van de passagiersrechtenverordening onvoldoende om compensatie bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten te kunnen krijgen.

3.

De „oorspronkelijk geplande aankomsttijd” in de zin van de hierboven aangehaalde rechtspraak van het Hof van Justitie kan volgens de kamer niet blijken uit een bewijs dat een touroperator zonder afstemming met de betrokken luchtvaartmaatschappij heeft verstrekt.

Het begrip „geplande aankomsttijd” is ook te vinden in artikel 2, onder h), artikel 5, lid 1, onder c), artikel 6, lid 1, en artikel 7, lid 1, tweede volzin en, lid 2, van de passagiersrechtenverordening. In het arrest van 26 februari 2013, Folkerts [(C-11/11, EU:C:2013:106)] heeft het Hof van Justitie verklaard dat met het oog op de in artikel 7 van de passagiersrechtenverordening geregelde betaling van compensatie een vertraging moet worden beoordeeld ten opzichte van het geplande tijdstip van aankomst op die bestemming; wat betreft het begrip „eindbestemming” heeft het Hof van Justitie in punt 34 van het arrest Folkerts verwezen naar de definitie in artikel 2, onder h), van de passagiersrechtenverordening. Ingevolge die definitie is de eindbestemming de bestemming die vermeld staat op het bij de incheckbalie aangeboden ticket of, in

geval van een vlucht met rechtstreekse aansluitingen, de bestemming van de laatste vlucht. Het Hof van Justitie is hier dus voor de bepaling van de eindbestemming uitgegaan van het ticket in de zin van artikel 2, onder f), van de passagiersrechtenverordening, dat wil zeggen een geldig document dat de passagier recht geeft op vervoer of een gelijkwaardig document in immateriële vorm dat door de luchtvaartmaatschappij of door een door haar erkende agent is uitgegeven of toegestaan, dus het fysieke of elektronische document waarin het recht op vervoer is belichaamd. Naar een „ander bewijs” in de zin van artikel 2, onder g), van de passagiersrechtenverordening („boeking”) heeft het Hof niet verwezen.

Past men dit toe op de bepaling van de geplande aankomsttijd ten behoeve van de betaling van compensatie, dan volgt hieruit dat het ook in dit geval moet aankomen op het aan de passagier verstrekte „ticket”, zodat een hiervan afwijkende vermelding in de „boeking” niet relevant is. Dit betekent dat in het onderhavige geval de „reisregistratie” van de cedenten van 24 oktober 2017 [OMISSIS] van meet af aan niet in aanmerking komt als grondslag voor de bepaling van de geplande aankomsttijd, [Or. 7] zonder dat de vraag hoeft te worden gesteld of zij überhaupt als „bevestigde boeking” in de zin van artikel 3, lid 2, onder a), van de passagiersrechtenverordening kan worden beschouwd. Bovendien voldoet zij ook niet aan de voorwaarden van een „ticket” als bedoeld in artikel 2, onder f), van de passagiersrechtenverordening, aangezien niet ervan kan worden uitgegaan dat daarmee een door verweerster erkende agent een „document dat recht geeft op vervoer” met de aangegeven vluchten heeft verstrekt. Uit de „reisregistratie” kan enkel blijken dat zij ertoe strekt de registratie voor een door de firma ITS Reizen georganiseerde pakketreis schriftelijk vast te leggen. Van een ondubbelzinnig als „ticket” te identificeren document is in casu geen sprake.

In elk geval kan de „geplande aankomsttijd”, volgens de kamer, niet uit een „ander bewijs” blijken dat is verstrekt door een touroperator die wat betreft de betrokken vlucht geen contractuele relatie met de luchtvaartmaatschappij heeft. De planning van de vluchten is immers enkel een aangelegenheid van de luchtvaartmaatschappij. Een luchtvaartmaatschappij heeft een vlucht gepland, wanneer zij deze in haar vluchtplanning heeft opgenomen en dus de plaatsen van vertrek en bestemming alsmede de vertrek- en aankomsttijden heeft vastgelegd, een vluchtnummer heeft toegewezen en voor boeking heeft opengesteld [OMISSIS]. Zolang geen sprake is van een reservering, dat wil zeggen van een boeking van een stoel op een dergelijke vlucht, kan de luchtvaartmaatschappij de planning wijzigen of opgeven zonder dat passagiers hieraan een recht op betaling van compensatie kunnen ontnemen; dit volgt uit artikel 2, onder l), van de passagiersrechtenverordening. Hieruit volgt dat een vóór een dergelijke reservering door een touroperator verstrekt „ander bewijs” in de zin van artikel 2, onder g), van de passagiersrechtenverordening tenminste in dat geval niet als grondslag kan dienen voor een recht op betaling van compensatie. Dit pleit tegen de opvatting dat dergelijk „ander bewijs” hoe dan ook als grondslag kan dienen voor een recht op betaling van compensatie wanneer de betrokken

luchtvaartmaatschappij de hierin aangegeven vlucht niet of op andere tijden uitvoert.

4.

Ook uit artikel 13 van de passagiersrechtenverordening kan geen andere uitkomst volgen. De kamer ziet immers niet in, hoe de luchtvaartmaatschappij waartegen een vordering is ingesteld op de touroperator verhaal kan nemen, wanneer tussen hen geen contractuele relatie bestaat, maar de luchtvaartmaatschappij volgens de passagiersrechtenverordening moet voldoen aan vorderingen tot betalen van compensatie die zijn ingesteld wegens de niet-inachtneming van een vluchtplanning die helemaal niet door haar is gemaakt. In zoverre kan volgens de kamer ook het uitgangspunt van de waarborging van een hoog niveau van bescherming van de passagiers (overweging 1 van de passagiersrechtenverordening) geen andere uitkomst funderen. De touroperator waarmee de betrokken passagier een overeenkomst heeft gesloten is ten opzichte van deze passagier de verweerder op wie **[Or. 8]** deze passagier verhaal kan nemen wegens individueel nadeel dat hij heeft geleden door te vertrouwen op diens onjuiste informatie met betrekking tot de vluchtplanning.

5.

[OMISSIS]

IV.

[OMISSIS]