



Jurisprudentie

ARREST VAN HET HOF (Derde kamer)

4 juli 2018*

„Prejudiciële verwijzing – Vervoer – Verordening (EG) nr. 261/2004 – Artikel 2, onder b) – Werkingssfeer – Begrip ‚luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert’ – Met bemanning geleased vliegtuig (‚wet-lease’)”

In zaak C-532/17,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Landgericht Hamburg (rechter in tweede aanleg Hamburg, Duitsland) bij beslissing van 29 juni 2017, ingekomen bij het Hof op 11 september 2017, in de procedure

Wolfgang Wirth,

Theodor Mülder,

Ruth Mülder,

Gisela Wirth

tegen

Thomson Airways Ltd.

wijst

HET HOF (Derde kamer),

samengesteld als volgt: L. Bay Larsen, kamerpresident, J. Malenovský (rapporteur), M. Safjan, D. Šváby en M. Vilaras, rechters,

advocaat-generaal: H. Saugmandsgaard Øe,

griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

gelet op de opmerkingen van:

- Wolfgang Wirth, Gisela Wirth, Theodor Mülder en Ruth Mülder, vertegenwoordigd door E. Stamer, Rechtsanwalt,
- Thomson Airways Ltd, vertegenwoordigd door P. Kauffmann, Rechtsanwalt,

* Procestaal: Duits.

- de Duitse regering, vertegenwoordigd door T. Henze, M. Hellmann en J. Techert als gemachtigden,
 - de Poolse regering, vertegenwoordigd door B. Majczyna als gemachtigde,
 - de Europese Commissie, vertegenwoordigd door G. Braun en K. Simonsson als gemachtigden,
- gelet op de beslissing, de advocaat-generaal gehoord, om de zaak zonder conclusie te berechten,
het navolgende

Arrest

- 1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 2, 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 (PB 2004, L 46, blz. 1).
- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen Wolfgang Wirth, Ruth Wirth, Theodor Mülder en Gisela Mülder enerzijds, en Thomson Airways Ltd anderzijds, met betrekking tot de vraag of deze laatste verplicht is tot schadeloosstelling van deze vier passagiers wegens de vertraging van een vlucht van meer dan drie uur bij aankomst.

Toepasselijke bepalingen

Verordening nr. 261/2004

- 3 De overwegingen 1 en 7 van verordening nr. 261/2004 luiden als volgt:
 - „(1) Het optreden van [de Unie op het gebied van het luchtvervoer] moet onder meer gericht zijn op de waarborging van een hoog niveau van bescherming van de passagiers, met volledige inachtneming van de eisen op het gebied van consumentenbescherming in het algemeen.
 - [...]
 - (7) Om de effectieve toepassing van deze verordening te waarborgen, dienen de bij de verordening gecreëerde verplichtingen te rusten op de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert of voornemens is de vlucht uit te voeren, met eigen dan wel inclusief of zonder bemanning geleasede vliegtuigen, of in enige andere vorm.”
- 4 Artikel 2 van deze verordening, met het opschrift „Definities”, bepaalt onder b), dat voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder „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”.

- 5 Artikel 3 van deze verordening, met als opschrift „Werkings sfeer”, bepaalt in lid 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.”

Verordening (EG) nr. 2111/2005

- 6 In de overwegingen 1 en 13 van verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploitierende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van richtlijn 2004/36/EG (PB 2005, L 344, blz. 15), heet het:

„(1) Communautaire maatregelen op het gebied van het luchtvervoer moeten bij voorrang tot doel hebben de passagiers een hoog niveau van bescherming tegen veiligheidsrisico's te bieden. Bovendien moet ten volle rekening worden gehouden met de vereisten van consumentenbescherming in het algemeen.

[...]

(13) Verordening (EEG) nr. 2299/89 van de Raad van 24 juli 1989 betreffende gedragsregels voor geautomatiseerde boekingsystemen (CRS) [(PB 1989, L 220, blz. 1), zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 323/1999 van de Raad van 8 februari 1999 (PB 1999, L 40, blz. 1)] geeft consumenten die via een geautomatiseerd boekingsstelsel een vlucht reserveren het recht te worden geïnformeerd over de identiteit van de exploitierende luchtvaartmaatschappij. Niettemin zijn er, zelfs in het geregelde luchtvervoer, praktijken zoals wet-lease of code-sharing waarbij, indien de vlucht zonder CRS is geboekt, de luchtvaartmaatschappij die de vlucht onder haar naam heeft verkocht, deze niet zelf verzorgt en waarbij de passagier momenteel niet wettelijk het recht heeft te worden geïnformeerd over de identiteit van de luchtvervoerder die de dienst de facto verstrekt.”

- 7 Artikel 11 van verordening 2111/2005, met het opschrift „Informatie over de identiteit van de exploitierende luchtvaartmaatschappij”, bepaalt in lid 1:

„Bij de reservatie licht de luchtvervoerscontractant de passagiers die een vervoerscontract met hem sluiten in over de identiteit van de exploitierende luchtvaartmaatschappij(en), ongeacht de vorm van de reservering.”

Hoofdeding en prejudiciële vraag

- 8 TUIfly GmbH heeft op grond van een wet-leaseovereenkomst voor een bepaald aantal vluchten een toestel inclusief bemanning gecharterd bij Thomson Airways. Volgens deze overeenkomst was TUIfly verantwoordelijk voor „ground handling including passenger handling, passenger welfare at all times, cargo handling, security in respect of passengers and baggage, arranging on board services etc.” (grondafhandeling met inbegrip van de afhandeling van passagiers, welbevinden van de passagiers op ieder moment, vrachtafhandeling, veiligheid met betrekking tot passagiers en bagage, organisatie van diensten aan boord enz.). Voor de uitvoering van deze vluchten heeft TUIfly GmbH de slots aangevraagd, de vluchten verkocht en alle nodige vergunningen aangevraagd.

- 9 Verzoekers in het hoofdgeding hadden een boekingsbevestiging voor een vlucht vanuit Hamburg (Duitsland) met bestemming Cancún (Mexico), met daarop een vluchtnummer met een code die TUIfly aanduidt. Op deze bevestiging stond dat deze reserveringen waren uitgegeven door TUIfly, maar dat de vlucht werd „uitgevoerd” door Thomson Airways.
- 10 Wegens grote vertraging van de vlucht, waarvan de duur overigens niet nader door de verwijzende rechter is vermeld, hebben verzoekers in het hoofdgeding Thomson Airways verzocht om betaling van de compensatie waarop zij meenden recht te hebben overeenkomstig de artikelen 5 en 7 van verordening nr. 261/2004, zoals uitgelegd door het Hof.
- 11 Thomson Airways heeft geweigerd deze vergoeding uit te keren op grond dat zij niet de luchtvaartmaatschappij was die de vlucht uitvoert in de zin van artikel 2, onder b), van die verordening, zodat het niet aan haar was om, in voorkomend geval, de compensatie te betalen die op grond van deze verordening aan de passagiers verschuldigd is in geval van een vertraging van de vlucht bij aankomst van meer dan drie uur.
- 12 Verzoekers in het hoofdgeding hebben vervolgens beroep ingesteld bij het Amtsgericht Hamburg (rechter in eerste aanleg Hamburg, Duitsland), dat hun vorderingen heeft toegewezen. Volgens deze rechter moest Thomson Airways mede worden beschouwd als een luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, op grond dat, volgens overweging 7 van verordening nr. 261/2004, niet van belang is of de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert dat doet met een eigen vliegtuig dan wel inclusief of zonder bemanning gehuurde vliegtuigen. Bijgevolg is de luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert zowel degene die gebruik maakt van een inclusief of zonder bemanning gecharterd vliegtuig om de vlucht uit te voeren, als degene die eigenaar van het toestel en werkgever van de bemanning is, en deze vlucht daadwerkelijk uitvoert.
- 13 Bovendien heeft deze rechter opgemerkt dat verweerster in het hoofdgeding uitdrukkelijk als luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert stond vermeld op de boekingsbevestiging die aan verzoekers in het hoofdgeding was afgegeven. Om de door verordening nr. 261/2004 nagestreefde doelstelling van bescherming van de consument te waarborgen, zou de consument moeten kunnen afgaan op de vermeldingen die op de boekingsbevestiging staan.
- 14 Thomson Airways heeft tegen het vonnis van het Amtsgericht Hamburg hoger beroep ingesteld bij de verwijzende rechter, het Landgericht Hamburg (rechter in tweede aanleg Hamburg, Duitsland), met het betoog dat de luchtvaartmaatschappij die de operationele verantwoordelijkheid voor de vlucht draagt moet worden aangemerkt als de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert in de zin van verordening nr. 261/2004, aangezien zij als enige aan de verplichtingen van die verordening kan voldoen omdat zij noodzakelijkerwijs op de luchthavens aanwezig is en over de informatie betreffende de passagiers beschikt. Aangezien in het hoofdgeding TUIfly de operationele verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de vlucht droeg, hadden de verzoeken om compensatie alleen tot deze luchtvaartmaatschappij moeten worden gericht.
- 15 In deze omstandigheden heeft het Landgericht Hamburg de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag:

„Moet het begrip ‚luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert’ zoals bedoeld in [verordening nr. 261/2004] aldus worden uitgelegd dat een luchtvaartmaatschappij die in het kader van een zogeheten wet-lease voor een contractueel vastgelegd aantal vluchten het toestel inclusief bemanning verhuurt, maar voor de desbetreffende vluchten niet de primaire operationele verantwoordelijkheid draagt, met dien verstande dat deze maatschappij op de boekingsbevestiging van de passagier staat vermeld bij: ‚uitgevoerd door’, moet worden aangemerkt als de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert in de zin van deze verordening?”

Beantwoording van de prejudiciële vraag

- 16 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 moet 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, Sousa Rodriguez e.a., C-83/10, EU:C:2011:652, punt 27, en 22 juni 2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, punt 20).
- 20 Hieruit volgt dat de maatschappij 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 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 hij 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.

Kosten

- 27 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Derde kamer) verklaart voor recht:

Het begrip „luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert” in de zin van verordening 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, en met name artikel 2, onder b), moet aldus 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.

ondertekeningen