BESCHIKKING VAN HET HOF (Negende kamer)

12 november 2020*

„Prejudiciële verwijzing – Artikel 99 van het Reglement voor de procesvoering van het Hof – Luchtvervoer – Verordening (EG) nr. 261/2004 – Gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan passagiers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten – Artikel 5, lid 1, onder c) – Artikel 7, lid 1 – Recht op compensatie – Langdurige vertraging bij aankomst – Bij een communautaire luchtvaartmaatschappij geboekte vlucht bestaande uit twee door verschillende luchtvaartmaatschappijen uitgevoerde vluchten met vertrek in een derde land en met als bestemming een lidstaat – Langdurige vertraging van de eerste vlucht, die in het kader van een codesharingovereenkomst is uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij van een derde land – Vordering tot compensatie tegen de communautaire luchtvaartmaatschappij”

In zaak C-367/20,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Amtsgericht Hamburg (rechter in eerste aanleg Hamburg, Duitsland) bij beslissing van 4 augustus 2020, ingekomen bij het Hof op 6 augustus 2020, in de procedure

**SP**

tegen

**KLM Royal Dutch Airlines**, Direktion für Deutschland,

geeft

HET HOF (Negende kamer),

samengesteld als volgt: D. Šváby (rapporteur), waarnemend voor de kamerpresident, S. Rodin en K. Jürimäe, rechters,

advocaat-generaal: P. Pikamäe,

griffier: A. Calot Escobar,

gelet op de beslissing, de advocaat-generaal gehoord, om overeenkomstig artikel 99 van het Reglement voor de procesvoering van het Hof uitspraak te doen bij met redenen omklede beschikking,

de navolgende

* Procestaal: Duits.

## Beschikking

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 3, lid 5, artikel 5, lid 1, onder b) en c), en artikel 7, lid 1, 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 een passagier, SP, en een luchtvaartmaatschappij, KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland (hierna: „KLM"), over de weigering van deze luchtvaartmaatschappij om compensatie te betalen aan die passagier, wiens rechtstreeks aansluitende vluchten bij aankomst een langdurige vertraging hadden opgelopen.

### Toepasselijke bepalingen

3 In overweging 1 van verordening nr. 261/2004 staat te lezen:

„Het optreden van de Gemeenschap 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."

4 Artikel 2, onder b) en c), van die verordening bepaalt het volgende:

„Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

[...]

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;

c) ‚communautaire luchtvaartmaatschappij': een luchtvaartmaatschappij met een geldige exploitatievergunning die door een lidstaat is verleend overeenkomstig de bepalingen van verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen [(PB 1992, L 240, blz. 1)]".

5 Artikel 3 van deze verordening heeft als opschrift „Werkingssfeer" en bepaalt in de leden 1 en 5:

„1. Deze verordening is van toepassing

[...]

b) op passagiers die vertrekken vanaf een in een derde land gelegen luchthaven naar een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, tenzij zij bepaalde voordelen of compensatie hebben ontvangen en bijstand hebben gekregen in dat derde land, indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht in kwestie uitvoert, een communautaire luchtvaartmaatschappij is.

[...]

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."

6 Artikel 5, lid 1, onder c), van deze verordening luidt:

„In geval van annulering van een vlucht:

[...]

c) hebben de betrokken passagiers recht op de in artikel 7 bedoelde compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, tenzij
   i) de annulering hun tenminste twee weken voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld, of
   ii) de annulering hun tussen twee weken en zeven dagen voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld en hun een andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan twee uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan vier uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt, of
   iii) de annulering hun minder dan zeven dagen voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld en hun een andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt."

7 Artikel 7, lid 1, van verordening nr. 261/2004 bepaalt:

„Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers compensatie ten belope van:

[...]

c) 600 EUR voor alle niet onder a) of b) vallende vluchten."

8 Artikel 13 van deze verordening luidt als volgt:

„In gevallen waarin een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert compensatie betaalt of aan de overige verplichtingen voldoet die krachtens deze verordening op haar rusten, mag geen enkele bepaling van deze verordening worden uitgelegd als een beperking van het recht om volgens het geldend recht compensatie te verlangen van enige persoon, inclusief derden. Deze verordening beperkt met name geenszins het recht van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert om terugbetaling te eisen van een touroperator of enige andere persoon waarmee de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een overeenkomst heeft. Ook mag geen enkele bepaling van deze verordening worden uitgelegd als een beperking van het recht van een touroperator of een andere derde partij dan een passagier met wie een luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een overeenkomst heeft, om volgens de relevante rechtsregels, terugbetaling of compensatie te verlangen van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert."

## Hoofdgeding en prejudiciële vraag

9 SP heeft een op 8 juni 2019 geplande vlucht van New York (Verenigde Staten) naar Hamburg (Duitsland) via Amsterdam (Nederland) geboekt. Deze boeking werd bevestigd.

10 In het kader van deze rechtstreeks aansluitende vluchten, die met één enkele boeking waren aangekocht bij KLM – een „communautaire luchtvaartmaatschappij" als bedoeld in artikel 2, onder c), van verordening nr. 261/2004 – had de vlucht van New York naar Amsterdam, die op basis van een codesharingovereenkomst is uitgevoerd door Delta Airlines – een in een derde land gevestigde maatschappij – een zodanige vertraging bij aankomst opgelopen dat de geplande aansluiting met de vlucht van Amsterdam naar Hamburg voor de betrokken passagiers niet kon worden verzekerd, waardoor SP met meer dan drie uur vertraging op haar eindbestemming is aangekomen.

11 Daar KLM weigerde om SP compensatie te betalen overeenkomstig artikel 7, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004, heeft zij beroep ingesteld bij de verwijzende rechter, het Amtsgericht Hamburg (rechter in eerste aanleg Hamburg, Duitsland).

12 Aangezien het Amtsgericht Hamburg ondanks de door het Hof in het arrest van 11 juli 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), gegeven uitlegging betwijfelde of verordening nr. 261/2004 van toepassing was op de betrokken vlucht, heeft het de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag:

„Moeten artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7, lid 1, van verordening nr. 261/2004, gelezen in samenhang met artikel 3, lid 5, aldus worden uitgelegd dat in het kader van een uit twee vluchtsegmenten bestaande vlucht met overstap die met één enkele boeking is aangekocht – met vertrek van een luchthaven die buiten het grondgebied van een lidstaat (in een derde land) is gelegen en met als bestemming een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat na een tussenlanding in een [andere lidstaat] – een passagier die op zijn eindbestemming aankomt met een vertraging van drie uur of meer die is tijdens het eerste vluchtsegment, dat op basis van een codesharingovereenkomst is uitgevoerd door een in een derde land gevestigde luchtvaartmaatschappij, krachtens die verordening compensatie kan vorderen van de communautaire luchtvaartmaatschappij waarbij hij de vlucht in zijn geheel had geboekt, hoewel deze maatschappij enkel het tweede vluchtsegment heeft uitgevoerd?"

**Beantwoording van de prejudiciële vraag**

13 Het Hof kan krachtens artikel 99 van zijn Reglement voor de procesvoering in elke stand van het geding op voorstel van de rechter-rapporteur, de advocaat-generaal gehoord, beslissen om bij met redenen omklede beschikking uitspraak te doen, met name wanneer over het antwoord op de gestelde prejudiciële vraag redelijkerwijs geen twijfel kan bestaan.

14 Aangezien dit in de onderhavige zaak het geval is, dient deze bepaling te worden toegepast.

15 Met zijn vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7, lid 1, van verordening nr. 261/2004, gelezen in samenhang met artikel 3, lid 1, onder b), en lid 5, van deze verordening, aldus moeten worden uitgelegd dat in het kader van rechtstreeks aansluitende vluchten die bestaan uit twee vluchten en met één enkele boeking zijn aangekocht – met vertrek van een luchthaven op het grondgebied van een derde land en met als bestemming een luchthaven van een lidstaat na een tussenlanding in een andere lidstaat – een passagier die op zijn eindbestemming is aangekomen met een vertraging van drie uur of meer die is ontstaan tijdens de eerste vlucht, welke op basis van een codesharingovereenkomst is uitgevoerd door een in een derde land gevestigde maatschappij, krachtens die verordening compensatie kan vorderen van de communautaire luchtvaartmaatschappij die de tweede vlucht heeft uitgevoerd.

16 Om deze vraag te kunnen beantwoorden, moet eerst worden vastgesteld of verordening nr. 261/2004 op dergelijke vluchten van toepassing is.

17 Volgens artikel 3, lid 1, onder b), van verordening nr. 261/2004 is deze verordening onder meer van toepassing op passagiers die vertrekken vanaf een in een derde land gelegen luchthaven naar een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het VWEU van toepassing is, tenzij zij bepaalde voordelen of compensatie hebben ontvangen en bijstand hebben gekregen in dat derde land, indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert (hierna ook: „uitvoerende luchtvaartmaatschappij") een communautaire luchtvaartmaatschappij is.

18 Hieruit volgt dat verordening nr. 261/2004 slechts op een situatie als bedoeld in deze bepaling kan worden toegepast als aan drie voorwaarden is voldaan: ten eerste moet de vlucht in kwestie vertrekken vanaf een in een derde land gelegen luchthaven naar een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat, ten tweede moet deze vlucht worden uitgevoerd door een communautaire uitvoerende luchtvaartmaatschappij, dat wil zeggen – luidens artikel 2, onder c), van deze verordening – een luchtvaartmaatschappij met een geldige exploitatievergunning die door een lidstaat is verleend, en ten derde mag de betrokken passagier in het derde land van vertrek geen voordelen of compensatie hebben ontvangen en bijstand hebben gekregen (zie in die zin arrest van 11 juni 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, punt 33).

19 Wat de eerste voorwaarde betreft, heeft het Hof reeds verduidelijkt dat rechtstreeks aansluitende vluchten bestaande uit twee of meer vluchten die in het kader van één enkele boeking zijn aangekocht één geheel vormen voor het krachtens verordening nr. 261/2004 aan passagiers toekomende recht op compensatie, wat betekent dat bij de beoordeling van de toepasselijkheid van deze verordening moet worden gekeken naar de aanvankelijke plaats van vertrek en de eindbestemming van die rechtstreeks aansluitende vluchten (arrest van 11 juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punt 16 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

20 Rechtstreeks aansluitende vluchten als in het hoofdgeding, die volgens de verwijzende rechter zijn aangekocht met één enkele boeking en zijn uitgevoerd vanuit New York met Hamburg als eindbestemming, moeten dus worden geacht te zijn uitgevoerd vanaf een luchthaven van een derde land naar een luchthaven van een lidstaat.

21 Wat de tweede van de in punt 18 van deze beschikking bedoelde voorwaarden betreft, heeft het Hof geoordeeld dat een luchtvaartmaatschappij slechts kan worden aangemerkt als „luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert" in de zin van artikel 2, onder b), van verordening nr. 261/2004 wanneer zij de betrokken vlucht uitvoert en wanneer met de passagier een overeenkomst is gesloten (arrest van 11 juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punt 23 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

22 In dit verband heeft het Hof met name geoordeeld dat een luchtvaartmaatschappij die, zoals KLM in het hoofdgeding, een van de rechtstreeks aansluitende vluchten uitvoert in het kader van een door deze luchtvaartmaatschappij met de betrokken passagier gesloten vervoerovereenkomst, onder deze kwalificatie valt (zie in die zin arrest van 11 juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punten 24 en 25).

23 Bijgevolg moeten rechtstreeks aansluitende vluchten waarvan er een vlucht wordt uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij als KLM – waarvoor vaststaat dat zij in het bezit is van een geldige, door een lidstaat afgegeven exploitatievergunning – worden beschouwd als een vlucht die wordt uitgevoerd door een uitvoerende communautaire luchtvaartmaatschappij als bedoeld in artikel 3, lid 1, onder b), van verordening nr. 261/2004, ook al werden deze rechtstreeks aansluitende vluchten tevens gedeeltelijk uitgevoerd door een niet-communautaire luchtvaartmaatschappij.

24 Wat de derde van de in punt 18 van deze beschikking genoemde voorwaarden betreft, blijkt niet uit het verzoek om een prejudiciële beslissing dat de betrokken passagier in de Verenigde Staten voordelen of compensatie heeft ontvangen en bijstand heeft gekregen.

25 Bijgevolg vallen rechtstreeks aansluitende vluchten die vertrekken van een op het grondgebied van een derde land gelegen luchthaven naar een op het grondgebied van een lidstaat gelegen luchthaven, en die gedeeltelijk worden uitgevoerd door een communautaire uitvoerende luchtvaartmaatschappij als bedoeld in artikel 3, lid 1, onder b), van verordening nr. 261/2004 – in casu KLM – binnen de werkingssfeer van deze verordening, tenzij de betrokken passagier in de Verenigde Staten voordelen of compensatie heeft ontvangen en bijstand heeft gekregen, hetgeen aan de verwijzende rechter staat om na te gaan.

26 Vervolgens moet dan ook worden vastgesteld of de passagier van dergelijke – met één boeking aangekochte – rechtstreeks aansluitende vluchten die met een vertraging van drie uur of meer op zijn eindbestemming is aangekomen, zijn vordering tot compensatie uit hoofde van artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7, lid 1, van verordening nr. 261/2004 kan instellen tegen om het even welke van de luchtvaartmaatschappijen die deze vluchten hebben uitgevoerd, met inbegrip van de uitvoerende luchtvaartmaatschappij waarmee deze passagier een vervoersovereenkomst had maar waarvan de vlucht deze vertraging niet heeft veroorzaakt.

27 In dit verband zij eraan herinnerd dat de passagiers van vertraagde vluchten moeten worden geacht recht te hebben op de compensatie waarin is voorzien bij artikel 5, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004, gelezen in samenhang met artikel 7, lid 1, van deze verordening, wanneer zij bij de aankomst op hun eindbestemming drie uur of meer hebben verloren (arrest van 19 november 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716, punt 61; zie in die zin ook arrest van 23 oktober 2012, Nelson e.a., C-581/10 en C-629/10, EU:C:2012:657, punt 37).

28 Wat de vraag betreft wie aansprakelijk is voor de betaling van de compensatie die verschuldigd is in geval van langdurige vertraging bij aankomst van rechtstreeks aansluitende vluchten, zoals die in het hoofdgeding, heeft het Hof verduidelijkt dat elke luchtvaartmaatschappij die ten minste één van deze rechtstreeks aansluitende vluchten heeft uitgevoerd deze compensatie verschuldigd is, ongeacht of de door haar uitgevoerde vlucht al dan niet aan de basis lag van de langdurige vertraging waarmee de passagier op zijn eindbestemming is aangekomen (zie in die zin arrest van 11 juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punten 20-26).

29 In dit verband heeft het Hof allereerst opgemerkt dat rechtstreeks aansluitende vluchten bestaande uit twee of meer vluchten die in het kader van één enkele boeking zijn aangekocht, zoals in punt 19 van de onderhavige beschikking in herinnering is gebracht, moeten worden gezien als één geheel, wat betekent dat een uitvoerende luchtvaartmaatschappij die de tweede vlucht heeft uitgevoerd zich in het kader van dergelijke vluchten niet kan verschuilen achter de slechte uitvoering van een eerdere vlucht door een andere luchtvaartmaatschappij (zie in die zin arrest van 11 juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punt 27).

30 Vervolgens heeft het Hof eraan herinnerd dat in artikel 3, lid 5, tweede zin, van verordening nr. 261/2004 wordt gepreciseerd dat indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert geen overeenkomst heeft met de betrokken passagier, doch activiteiten uitvoert die onder deze verordening vallen, zij wordt geacht dit te doen namens de persoon die een overeenkomst heeft met die passagier. In een situatie waarin in het kader van rechtstreeks aansluitende vluchten bestaande uit twee vluchten die met één enkele boeking zijn aangekocht, de eerste vlucht is uitgevoerd op basis van een codesharingovereenkomst door een andere uitvoerende luchtvaartmaatschappij dan de uitvoerende luchtvaartmaatschappij die een overeenkomst heeft gesloten met die passagier en de tweede vlucht heeft uitgevoerd, blijft laatstgenoemde maatschappij contractueel gebonden aan die passagier, zelfs in het kader van de uitvoering van de eerste vlucht (zie in die zin arrest van 11 juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punten 28 en 29).

31 Het Hof heeft voorts aangegeven dat deze oplossing wordt gerechtvaardigd door de in overweging 1 van verordening nr. 261/2004 genoemde doelstelling om een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen, teneinde ervoor te zorgen dat de vervoerde passagiers zullen worden

vergoed door de maatschappij die de vlucht uitvoert en met hen een overeenkomst heeft gesloten, zonder rekening te hoeven houden met door deze maatschappij gemaakte afspraken voor de uitvoering van de andere vluchtsegmenten van de door haar aangeboden rechtstreeks aansluitende vluchten (zie in die zin arrest van 11 juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punt 30).

32 Tot slot heeft het Hof eraan herinnerd dat ingevolge artikel 13 van verordening nr. 261/2004 de nakoming door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert van de verplichtingen op grond van deze verordening, haar recht onverlet laat om van eenieder die ervoor verantwoordelijk is dat deze maatschappij haar verplichtingen niet is nagekomen – dus ook van derden – volgens het geldende nationale recht schadevergoeding te vorderen, zodat in geval van rechtstreeks aansluitende vluchten die met één enkele boeking zijn aangekocht en worden uitgevoerd op basis van een codesharingovereenkomst, de uitvoerende luchtvaartmaatschappij die de in verordening nr. 261/2004 vastgestelde compensatie heeft moeten betalen wegens langdurige vertraging van een vlucht die zij niet zelf heeft uitgevoerd, een vordering kan instellen tegen de uitvoerende luchtvaartmaatschappij die voor de vertraging verantwoordelijk is teneinde vergoeding te verkrijgen van die financiële last (arrest van 11 juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punten 31 en 32).

33 Gelet op een en ander moet op de prejudiciële vraag worden geantwoord dat artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7, lid 1, van verordening nr. 261/2004, gelezen in samenhang met artikel 3, lid 1, onder b), en lid 5, van deze verordening, aldus moeten worden uitgelegd dat in het kader van rechtstreeks aansluitende vluchten die bestaan uit twee vluchten en met één enkele boeking zijn aangekocht – met vertrek van een luchthaven op het grondgebied van een derde land en met als bestemming een luchthaven van een lidstaat na een tussenlanding in een andere lidstaat – een passagier die op zijn eindbestemming is aangekomen met een vertraging van drie uur of meer die ontstaan is tijdens de eerste vlucht, welke op basis van een codesharingovereenkomst is uitgevoerd door een in een derde land gevestigde maatschappij, krachtens die verordening compensatie kan vorderen van de communautaire luchtvaartmaatschappij die de tweede vlucht heeft uitgevoerd.

## Kosten

34 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechter over de kosten heeft te beslissen.

Het Hof (Negende kamer) beschikt:

**Artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7, lid 1, 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, gelezen in samenhang met artikel 3, lid 1, onder b), en lid 5, van deze verordening, moeten aldus worden uitgelegd dat in het kader van rechtstreeks aansluitende vluchten die bestaan uit twee vluchten en met één enkele boeking zijn aangekocht – met vertrek van een luchthaven op het grondgebied van een derde land en met als bestemming een luchthaven van een lidstaat na een tussenlanding in een andere lidstaat – een passagier die op zijn eindbestemming is aangekomen met een vertraging van drie uur of meer die ontstaan is tijdens de eerste vlucht, welke op basis van een codesharingovereenkomst is uitgevoerd door een in een derde land gevestigde maatschappij, krachtens die verordening compensatie kan vorderen van de communautaire luchtvaartmaatschappij die de tweede vlucht heeft uitgevoerd.**

ondertekeningen