ARREST VAN HET HOF (Eerste kamer)

21 december 2021 *

„Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verordening (EG) nr. 261/2004 – Gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan passagiers bij annulering of langdurige vertraging van vluchten – Artikel 2, onder l) – Artikel 5, lid 1, onder c) – Boeking van een vlucht via een elektronisch platform – Vervroeging van de vertrektijd van de vlucht door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert – Kwalificatie – Ontvangst van informatie over de vervroeging op een e-mailadres dat niet aan de betrokken passagiers toebehoort – Richtlijn 2000/31/EG – Elektronische handel – Artikel 11 – Vermoeden van ontvangst – Omvang van de informatieplicht van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert”

In zaak C-263/20,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Landesgericht Korneuburg (rechter in tweede aanleg Korneuburg, Oostenrijk) bij beslissing van 26 mei 2020, ingekomen bij het Hof op 15 juni 2020, in de procedure

Airhelp Limited

tegen

Laudamotion GmbH,

wijst

HET HOF (Eerste kamer),

samengesteld als volgt: L. Bay Larsen, vicepresident van het Hof, waarnemend voor de president van de Eerste kamer, J.-C. Bonichot en M. Safjan (rapporteur), rechters,

advocaat-generaal: P. Pikamäe,

griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

gelet op de opmerkingen van:

– Airhelp Limited, vertegenwoordigd door D. Stanonik en E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwälte,

* Procestaal: Duits.

– Laudamotion GmbH, vertegenwoordigd door M. Klemm, Rechtsanwalt,

– de Europese Commissie, vertegenwoordigd door G. Braun en K. Simonsson als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 23 september 2021,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7 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, met rectificaties in PB 2006, L 365, blz. 89, en PB 2021, L 420, blz. 134), alsmede van artikel 11 van richtlijn 2000/31/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2000 betreffende bepaalde juridische aspecten van de diensten van de informatiemaatschappij, met name de elektronische handel, in de interne markt („richtlijn inzake elektronische handel") (PB 2000, L 178, blz. 1).

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen Airhelp Limited en Laudamotion GmbH betreffende de weigering van laatstgenoemde om luchtreizigers die hun rechten aan Airhelp hebben gecedeerd, te compenseren voor de vervroeging van hun vlucht.

Toepasselijke bepalingen

Verordening nr. 261/2004

3 De overwegingen 1, 7 en 12 van verordening nr. 261/2004 luiden:

„(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 geleasete vliegtuigen, of in enige andere vorm.

[...]

(12) De overlast en het ongemak voor de passagiers als gevolg van het annuleren van vluchten dienen eveneens te worden verminderd. Dit dient te worden verwezenlijkt door de luchtvaartmaatschappijen ertoe te bewegen passagiers voor de voorziene vertrektijd van annuleringen in kennis te stellen en hun bovendien een redelijk alternatief vervoer aan te

bieden, zodat de passagiers andere regelingen kunnen treffen. De luchtvaartmaatschappijen die nalaten dat te doen, dienen de passagiers een compensatie te betalen, tenzij de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die zelfs door het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen hadden kunnen worden."

4 Artikel 2 van deze verordening heeft als opschrift „Definities" en bepaalt:

„Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

[...]

l) ‚annulering': het niet uitvoeren van een geplande vlucht waarop ten minste één plaats was geboekt."

5 Artikel 5 van deze verordening heeft als opschrift „Annulering" en bepaalt in de leden 1 en 4:

„1. In geval van annulering van een vlucht:

a) wordt de betrokken passagiers door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert bijstand geboden als bedoeld in artikel 8;

b) wordt de betrokken passagiers door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert bijstand geboden als bedoeld in artikel 9, lid 1, onder a), en artikel 9, lid 2, en – in het geval van een alternatief reisplan waarbij een andere vlucht naar redelijke verwachting ten vroegste daags na de geplande vertrektijd van de geannuleerde vlucht zal vertrekken – als bedoeld in artikel 9, lid 1, onder b), en artikel 9, lid 1, onder c);

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 alternatief reisplan naar hun bestemming wordt aangeboden [waarbij de andere vlucht] 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 alternatief reisplan naar hun bestemming wordt aangeboden [waarbij de andere vlucht] 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.

[...]

4. De bewijslast inzake het al of niet melden van de annulering van de vlucht aan de passagier en het tijdstip waarop dat geschiedt, ligt bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert."

6 Artikel 7 van deze verordening, met als opschrift „Recht op compensatie", bepaalt in lid 1 het volgende:

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

a) 250 EUR voor alle vluchten tot en met 1 500 km;

[...]"

7 Artikel 13 („Recht op schadevergoeding") van verordening nr. 261/2004 luidt:

„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."

Richtlijn 2000/31

8 Afdeling 3 („Contracten langs elektronische weg") van hoofdstuk II van richtlijn 2000/31 omvat de artikelen 9 tot en met 11. Artikel 11 van deze richtlijn heeft het opschrift „Plaatsing van de order" en bepaalt in lid 1 het volgende:

„De lidstaten zorgen ervoor dat, behalve andersluidend beding tussen partijen die niet als consument handelen, de volgende beginselen in acht worden genomen wanneer een afnemer van een dienst met behulp van technologische middelen zijn order plaatst:

– de dienstverlener bevestigt zo spoedig mogelijk langs elektronische weg de ontvangst van de order van de afnemer;

– de order en het ontvangstbewijs worden geacht te zijn ontvangen, wanneer deze toegankelijk zijn voor de partijen tot wie zij zijn gericht."

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

9 Twee luchtreizigers hebben via een elektronisch boekingsplatform een vlucht geboekt van Palma de Mallorca (Spanje) naar Wenen (Oostenrijk), die werd uitgevoerd door de luchtvaartmaatschappij Laudamotion. Tijdens de boeking op dit platform hebben deze passagiers hun privé-e-mailadres en hun telefoonnummer opgegeven. Dit platform heeft de vlucht namens de passagiers geboekt bij Laudamotion, waarbij speciaal voor de boeking een e-mailadres werd aangemaakt. Dit adres was het enige contactadres waarover Laudamotion beschikte.

10 Het vertrek van de geboekte vlucht, aanvankelijk gepland op 14 juni 2018 om 14.40 uur, werd door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoerde vervroegd naar 8.25 uur, hetgeen neerkwam op een vervroeging met meer dan zes uur.

11 Airhelp, waaraan beide passagiers hun eventuele recht op compensatie op grond van verordening nr. 261/2004 hebben gecedeerd, heeft beroep ingesteld bij het Bezirksgericht Schwechat (rechter in eerste aanleg Schwechat, Oostenrijk). Airhelp heeft aangevoerd dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoerde op grond van artikel 7, lid 1, onder a), van deze verordening voor beide passagiers een totaalbedrag van 500 EUR verschuldigd was omdat de betrokken vlucht met meer dan zes uur was vervroegd en de passagiers daarover pas vier dagen vóór het geplande vertrek, te weten op 10 juni 2018, door het boekingsplatform waren geïnformeerd.

12 Laudamotion heeft de gegrondheid van de vordering van Airhelp betwist met het argument dat de vervroeging van de betrokken vlucht tijdig, namelijk op 23 en 29 mei 2018, was meegedeeld op het speciale e-mailadres dat het boekingsplatform had vermeld.

13 Nadat het Bezirksgericht Schwechat het beroep van Airhelp had verworpen, heeft Airhelp tegen het vonnis van deze rechterlijke instantie hoger beroep ingesteld bij de verwijzende rechter, namelijk het Landesgericht Korneuburg (rechter in tweede aanleg Korneuburg, Oostenrijk). Deze rechter vraagt zich met name af of de vervroeging van een vlucht een annulering vormt in de zin van verordening nr. 261/2004, en wat de omvang is van de informatieplicht van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

14 In dit verband zet de verwijzende rechter uiteen dat hij het eens is met het standpunt van het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland) dat een aanzienlijke vervroeging van een vlucht betekent dat het oorspronkelijke vluchtschema wordt opgegeven en dat dit dus een „annulering” in de zin van artikel 2, onder l), van die verordening vormt.

15 Wat betreft de vraag of de passagiers in het hoofdgeding naar behoren zijn geïnformeerd over de vervroeging van hun vlucht, voert de verwijzende rechter aan dat er volgens de Oostenrijkse wetgeving tot omzetting van richtlijn 2000/31 niet alleen een vermoeden van ontvangst geldt in de gevallen van artikel 11, lid 1, van die richtlijn, maar ook bij een eenvoudige uitwisseling van mededelingen per e-mail. Dit betekent in een situatie zoals die in het hoofdgeding dat een passagier wordt geacht te zijn geïnformeerd over de vervroeging van zijn vlucht wanneer de daarover verstrekte mededeling van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert toegankelijk is voor die passagier. De verwijzende rechter vraagt zich derhalve af of de nationale wetgeving, richtlijn 2000/31 of verordening nr. 261/2004 moet worden toegepast teneinde vast te stellen of de passagiers in het hoofdgeding naar behoren zijn geïnformeerd over de vervroeging van hun vlucht.

16 In deze omstandigheden heeft het Landesgericht Korneuburg de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

„1) Moeten artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7 van [verordening nr. 261/2004] aldus worden uitgelegd dat de luchtreiziger recht heeft op compensatie wanneer de vertrektijd van oorspronkelijk 14.40 uur naar 8.25 uur op dezelfde dag wordt vervroegd?

2) Moet artikel 5, lid 1, onder c), i) tot en met iii), van verordening nr. 261/2004 aldus worden uitgelegd dat de toetsing of de annulering aan de passagier is meegedeeld uitsluitend aan de hand van deze bepaling moet plaatsvinden en in de weg staat aan de toepassing van nationaal recht inzake de ontvangst van verklaringen dat ter omzetting van [richtlijn 2000/31] is vastgesteld en een vermoeden van ontvangst bevat?

3) Moeten artikel 5, lid 1, onder c), i) tot en met iii), van verordening nr. 261/2004 en artikel 11 van richtlijn [2000/31] aldus worden uitgelegd dat wanneer de vlucht wordt geboekt door de passagier via een boekingsplatform en deze daarbij zijn telefoonnummer en zijn e-mailadres heeft opgegeven, maar het boekingsplatform aan de luchtvaartmaatschappij het telefoonnummer en een door het boekingsplatform automatisch gegenereerd e-mailadres heeft doorgegeven, de bezorging van de mededeling van de vervroeging van de vlucht aan het automatisch gegenereerd e-mailadres als kennisgeving of ontvangst van de mededeling van de vervroeging moet worden aangemerkt, ook wanneer het boekingsplatform de mededeling van de luchtvaartmaatschappij niet of te laat aan de passagier heeft doorgegeven?"

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Eerste vraag

17 Met zijn eerste vraag wenst de verwijzende rechter in essentie te vernemen of artikel 2, onder l), en artikel 5, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 aldus moeten worden uitgelegd dat een vlucht wordt geacht te zijn geannuleerd wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert deze vlucht meerdere uren vervroegt.

18 Dienaangaande zij opgemerkt dat het begrip „annulering" in artikel 2, onder l), van deze verordening wordt gedefinieerd als „het niet uitvoeren van een geplande vlucht waarop ten minste één plaats was geboekt".

19 Het begrip „vlucht" wordt in deze verordening niet gedefinieerd. Volgens vaste rechtspraak bestaat het begrip vlucht echter in wezen „in een luchtvervoerhandeling – en dus in zekere zin een ‚onderdeel' van dit vervoer [...] – die wordt uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij die het traject ervan vaststelt" (arrest van 4 juli 2018, Wirth e.a., C-532/17, EU:C:2018:527, punt 19 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

20 Bovendien heeft het Hof ten eerste verduidelijkt dat het traject een „essentieel onderdeel" van de vlucht vormt, die wordt uitgevoerd volgens een vooraf door de vervoerder vastgestelde planning (arrest van 19 november 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716, punt 30).

21 Ten tweede volgt uit de definitie van artikel 2, onder l), van verordening nr. 261/2004 niet dat het begrip „annulering" van een vlucht in de zin van die bepaling pas van toepassing is als behalve aan het vereiste dat de oorspronkelijk geplande vlucht niet is uitgevoerd, ook is voldaan aan het vereiste dat een uitdrukkelijke beslissing tot annulering van die vlucht is vastgesteld (arrest van 13 oktober 2011, Sousa Rodríguez e.a., C-83/10, EU:C:2011:652, punt 29).

22 Inderdaad staat in artikel 2, onder l), en artikel 5, lid 1, van deze verordening niet wat de gevolgen zijn als een vlucht wordt vervroegd. Volgens vaste rechtspraak dient bij de uitlegging van een bepaling van Unierecht evenwel rekening te worden gehouden met de bewoordingen en de

context ervan en met de doelstellingen van de regeling waarvan zij deel uitmaakt (zie in die zin arrest van 19 november 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716, punt 41 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

23 In dit verband moet met betrekking tot de context van artikel 2, onder l), en artikel 5, lid 1, van verordening nr. 261/2004 worden opgemerkt dat in deze verordening de mogelijke vervroeging van een vlucht aan de orde komt in het kader van het in artikel 5, lid 1, onder c), ii) en iii), van die verordening bedoelde alternatieve reisplan. Laatstgenoemde bepaling schrijft immers voor dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, gehouden is compensatie te betalen aan de passagier van wie de vlucht is geannuleerd, tenzij deze luchtvaartmaatschappij de passagier binnen de in die bepaling gestelde termijnen in kennis stelt van de annulering en hem een alternatief reisplan aanbiedt waarmee de passagier, naargelang van het geval, ten vroegste één tot twee uur vóór de geplande vertrektijd kan vertrekken en zijn eindbestemming, naargelang van het geval, minder dan vier of twee uur na de oorspronkelijk geplande aankomsttijd kan bereiken.

24 Hieruit volgt dat de Uniewetgever heeft erkend dat een aanzienlijke vervroeging van een vlucht, net als een vertraging van een vlucht, voor de passagiers ernstig ongemak met zich mee kan brengen, aangezien zij door een dergelijke vervroeging niet meer vrij over hun tijd kunnen beschikken en hun reis of verblijf niet meer overeenkomstig hun verwachtingen kunnen organiseren.

25 Dit is met name het geval wanneer een passagier die alle vereiste voorzorgsmaatregelen heeft getroffen, door de vervroeging van de door hem geboekte vlucht niet in staat is om aan boord van het vliegtuig te gaan. Dit is ook het geval wanneer de passagier gedwongen is om zijn voornemens aanmerkelijk aan te passen aan de nieuwe vertrektijd van zijn vlucht om deze te kunnen halen.

26 Bovendien moet in herinnering worden gebracht dat het belangrijkste doel van verordening nr. 261/2004 blijkens overweging 1 is om een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen (arrest van 17 september 2015, Van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punt 26 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

27 Het Hof heeft derhalve geoordeeld dat bepalingen die rechten verlenen aan luchtreizigers overeenkomstig deze doelstelling ruim moeten worden uitgelegd (arrest van 22 april 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, punt 61 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

28 Aangezien verordening nr. 261/2004 tot doel heeft om bij het vervoer van passagiers door de lucht onmiddellijk en op gestandaardiseerde wijze compensatie te bieden voor de verschillende vormen van schade als gevolg van ernstige ongemakken in het vervoer van passagiers door de lucht (arrest van 3 september 2020, Delfly, C-356/19, EU:C:2020:633, punt 25 en aldaar aangehaalde rechtspraak), en gelet op het ernstige ongemak dat zich in omstandigheden als bedoeld in punt 24 van dit arrest voor de passagiers kan voordoen, moet het begrip „annulering” daarom aldus worden uitgelegd dat het ook betrekking heeft op de situatie waarin een vlucht aanzienlijk is vervroegd.

29 In dit verband moet een onderscheid worden gemaakt tussen situaties waarin de vervroeging geen of een verwaarloosbare invloed heeft op de mogelijkheid voor luchtreizigers om vrij over hun tijd te beschikken, en situaties waarin de aanzienlijke vervroeging ernstig ongemak meebrengt, zoals beschreven in de punten 24 en 25 van dit arrest.

30 Voor het onderscheid tussen een aanzienlijke en een verwaarloosbare vervroeging van een vlucht, moet aansluiting worden gezocht bij de drempels van artikel 5, lid 1, onder c), ii) en iii), van verordening nr. 261/2004.

31 Benadrukt moet worden dat een vervroeging verschilt van een vertraging – waarvoor het Hof heeft vastgesteld dat passagiers recht hebben op compensatie wanneer zij drie of meer uren tijd verliezen ten opzichte van de oorspronkelijke planning van de vervoerder (zie in die zin arrest van 19 november 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716, punt 57) – aangezien de passagiers zich actief klaar moeten maken om ondanks de vervroeging van de geboekte vlucht aan boord van het vliegtuig te kunnen gaan. Dit verschil blijkt ook uit de omstandigheid dat vertraging van minder dan twee uur blijkens artikel 5, lid 1, onder c), iii), van verordening nr. 261/2004 door de Uniewetgever aanvaardbaar wordt geacht, terwijl een vlucht met niet meer dan één uur mag worden vervroegd.

32 Uit artikel 5, lid 1, onder c), iii), van deze verordening volgt dat de luchtvaartmaatschappij kan worden vrijgesteld van haar verplichting om de passagiers overeenkomstig artikel 7 van deze verordening te compenseren indien de vervroeging slechts één uur of minder bedraagt. Derhalve moet worden geoordeeld dat voor de toepassing van artikel 5 van deze verordening een vervroeging met één uur of minder de maatstaf moet vormen om te bepalen of de vervroeging aanzienlijk of verwaarloosbaar is.

33 Deze uitlegging doet recht aan de door de Uniewetgever met verordening nr. 261/2004 beoogde afweging tussen de belangen van de vliegtuigpassagiers en die van de luchtvaartmaatschappijen die de vlucht uitvoeren (zie naar analogie arrest van 23 oktober 2012, Nelson e.a., C-581/10 en C-629/10, EU:C:2012:657, punt 39 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

34 Met deze uitlegging komen de passagiers immers enerzijds in aanmerking voor compensatie voor het ernstige ongemak dat voortvloeit uit een aanzienlijke vervroeging van de vlucht, maar hoeven de luchtvaartmaatschappijen die de vlucht uitvoeren anderzijds geen compensatie te betalen wanneer zij de luchtreizigers informeren over de vervroeging van de vlucht en zij daarbij voldoen aan de voorwaarden van artikel 5, lid 1, onder c), i) tot en met iii), van die verordening.

35 Gelet op een en ander dient op de eerste vraag te worden geantwoord dat artikel 2, onder l), en artikel 5, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 aldus moeten worden uitgelegd dat een vlucht wordt geacht te zijn „geannuleerd” wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert deze vlucht met meer dan één uur vervroegt.

Tweede vraag

36 Met zijn tweede vraag wenst de verwijzende rechter in essentie te vernemen of de vraag of is voldaan aan de verplichting om luchtreizigers tijdig in kennis te stellen van de annulering van hun vlucht, uitsluitend moet worden beoordeeld aan de hand van artikel 5, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 en niet aan de hand van het nationale recht tot omzetting van artikel 11 van richtlijn 2000/31 betreffende de kennisgeving in het kader van langs elektronische weg gesloten overeenkomsten.

37 Om te beginnen bepaalt artikel 11 van richtlijn 2000/31 in lid 1 dat de lidstaten ervoor zorgen dat wanneer een afnemer van een dienst met behulp van technologische middelen zijn order plaatst, ten eerste de dienstverlener „zo spoedig mogelijk langs elektronische weg de ontvangst van de order van de afnemer" bevestigt en ten tweede „de order en het ontvangstbewijs worden geacht te zijn ontvangen, wanneer deze toegankelijk zijn voor de partijen tot wie zij zijn gericht".

38 De toepassing van dit artikel 11 veronderstelt dat de dienstverlener over de middelen beschikt om rechtstreeks contact op te nemen met de afnemer die deze dienst langs elektronische weg heeft besteld.

39 Zoals de advocaat-generaal in punt 23 van zijn conclusie heeft opgemerkt, vormt de informatie over een annulering van een vlucht in de zin van artikel 5 van verordening nr. 261/2004 echter noch een „order" noch een „ontvangstbewijs" in de zin van artikel 11 van richtlijn 2000/31, zodat een situatie als die in het hoofdgeding buiten de materiële werkingssfeer van dit artikel 11 valt.

40 Wat vervolgens de in het hoofdgeding aan de orde zijnde nationale bepaling betreft, heeft de verwijzende rechter uiteengezet dat deze bepaling verder gaat dan richtlijn 2000/31, aangezien het in artikel 11, lid 1, van deze richtlijn bedoelde vermoeden van ontvangst niet alleen van toepassing is op „orders" en „ontvangstbewijzen", maar ook op alle andere juridisch relevante elektronische documenten, waaronder de documenten betreffende de reservering van vluchten en de wijzigingen van die reservering. Deze nationale bepaling kan evenwel niet afdoen aan de toepassingsvoorwaarden van de bepalingen van verordening nr. 261/2004.

41 In dit verband moet worden opgemerkt dat artikel 5, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 bepaalt dat passagiers wier vlucht is geannuleerd, recht hebben op compensatie, tenzij deze annulering hun is meegedeeld onder de voorwaarden van artikel 5, lid 1, punt c), i) tot en met iii), van deze verordening.

42 In dit verband moet worden benadrukt dat artikel 5 van deze verordening voorziet in een aanvullende voorwaarde voor de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. Volgens lid 4 van dit artikel draagt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de bewijslast inzake het al of niet melden van de annulering van de vlucht aan de passagier en het tijdstip waarop dat is geschied. Door deze bewijslast te leggen bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, kan een hoog niveau van bescherming van de passagiers zoals bedoeld in overweging 1 van verordening nr. 261/2004 worden gewaarborgd.

43 In het onderhavige geval blijkt uit de feiten van het hoofdgeding dat de boeking heeft plaatsgevonden via een tussenpersoon. Als er een tussenpersoon optreedt, staat artikel 5, lid 1, onder c), van die verordening in beginsel in de weg aan de toepassing van een vermoeden zoals dit welk voortvloeit uit de nationale bepalingen in het hoofdgeding en op grond waarvan een mededeling die wordt geacht tussen de dienstverlener en de afnemer van de betrokken dienst te zijn uitgewisseld, als bewijs kan dienen dat daarmee ook de passagier op de hoogte is gebracht. Wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert uitsluitend mededeling doet aan de tussenpersoon, volstaat dat op zich immers niet om vast te stellen dat de passagier is geïnformeerd.

44 Indien de passagier evenwel uitdrukkelijk toestemming geeft aan de tussenpersoon om de door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert meegedeelde informatie te ontvangen en deze maatschappij op de hoogte is van die toestemming, moet worden geoordeeld dat artikel 5, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 niet in de weg staat aan een vermoeden zoals dat voortvloeit uit de in het hoofdgeding aan de orde zijnde nationale regeling.

45 Het staat aan de verwijzende rechter om deze factoren te verifiëren in het licht van de omstandigheden van het hoofdgeding.

46 Gelet op een en ander dient op de tweede vraag te worden geantwoord dat de vraag of is voldaan aan de verplichting om luchtreizigers tijdig in kennis te stellen van de annulering van hun vlucht, uitsluitend moet worden beoordeeld aan de hand van artikel 5, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004, gelezen in samenhang met artikel 5, lid 4, van deze verordening.

Derde vraag

47 Met zijn derde vraag wenst de verwijzende rechter in essentie te vernemen of artikel 5, lid 1, onder c), i), van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat de passagier die een vlucht heeft geboekt via een tussenpersoon, wordt geacht te zijn geïnformeerd over de annulering van deze vlucht wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de informatie over deze annulering ten minste twee weken vóór de geplande vertrektijd heeft meegedeeld aan deze tussenpersoon, door wiens tussenkomst de luchtvervoerovereenkomst met die passagier is gesloten, zonder dat de betrokken tussenpersoon de passagier binnen de in die bepaling gestelde termijn over die annulering heeft geïnformeerd.

48 Deze vraag gaat uit van de veronderstelling dat de passagier de tussenpersoon geen toestemming heeft gegeven om overeenkomstig de in punt 44 van dit arrest vermelde voorwaarde de informatie te ontvangen die wordt meegedeeld door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

49 Artikel 5, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 bepaalt dat in geval van annulering van een vlucht de betrokken passagiers overeenkomstig artikel 7 van deze verordening recht hebben op compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, tenzij de annulering aan hen is meegedeeld met inachtneming van de voorwaarden waarin eerstgenoemde bepaling voorziet.

50 Zoals in punt 42 van dit arrest in herinnering is gebracht, bepaalt artikel 5, lid 4, van deze verordening dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, moet bewijzen dat zij de passagiers tijdig in kennis heeft gesteld van de annulering van de betrokken vlucht.

51 Uit de duidelijke bewoordingen van deze bepalingen volgt dat wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert niet kan bewijzen dat de betrokken passagier ten minste twee weken voor de geplande vertrektijd in kennis is gesteld van de annulering van zijn vlucht, zij overeenkomstig artikel 7 van verordening nr. 261/2004 compensatie moet betalen.

52 In dit verband heeft het Hof reeds geoordeeld dat een dergelijke uitlegging niet alleen geldt wanneer de vervoersovereenkomst rechtstreeks tussen de betrokken passagier en de luchtvaartmaatschappij is gesloten, maar ook wanneer die overeenkomst is gesloten via een derde, zoals – gelijk in de zaak in het hoofdgeding – een online platform (zie in die zin arrest van 11 mei 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, punt 26).

53 Zoals volgt uit zowel artikel 3, lid 5, van verordening nr. 261/2004 als de overwegingen 7 en 12 ervan, is de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert of voornemens is de vlucht uit te voeren immers als enige compensatie verschuldigd aan de passagiers wegens het niet-nakomen van de verplichtingen die uit deze verordening voortvloeien, waaronder met name de mededelingsplicht van artikel 5, lid 1, onder c), ervan (arrest van 11 mei 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, punt 27).

54 Daarbij zij evenwel aangetekend dat het feit dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert voldoet aan de verplichtingen die krachtens verordening nr. 261/2004 op haar rusten, haar recht onverlet laat om van eenieder die ervoor verantwoordelijk is dat deze vervoerder zijn verplichtingen niet heeft kunnen nakomen, inclusief derden, schadevergoeding te vorderen volgens het geldende nationale recht, zoals artikel 13 van deze verordening bepaalt (zie in die zin arrest van 11 mei 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, punt 29 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

55 Aangezien dit artikel uitdrukkelijk melding maakt van derden, volgt hieruit dat verordening nr. 261/2004 het recht van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert om terugbetaling te eisen niet afhankelijk stelt van het bestaan van een overeenkomst tussen haar en de tussenpersoon tot wie de luchtreiziger zich heeft gewend om zijn vlucht te boeken.

56 Gelet op een en ander dient op de derde vraag te worden geantwoord dat artikel 5, lid 1, onder c), i), van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat de passagier die een vlucht heeft geboekt via een tussenpersoon, wordt geacht niet te zijn geïnformeerd over de annulering van deze vlucht wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de informatie over deze annulering weliswaar ten minste twee weken vóór de geplande vertrektijd heeft meegedeeld aan deze tussenpersoon, door wiens tussenkomst de luchtvervoerovereenkomst met deze passagier is gesloten, maar de betrokken tussenpersoon de passagier niet binnen de in die bepaling gestelde termijn in kennis heeft gesteld van deze annulering en die passagier deze tussenpersoon niet uitdrukkelijk toestemming heeft gegeven om de informatie te ontvangen die wordt meegedeeld door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

Kosten

57 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale 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 (Eerste kamer) verklaart voor recht:

1) **Artikel 2, onder l), en artikel 5, lid 1, onder c), 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, moeten aldus worden uitgelegd dat een vlucht wordt geacht te zijn „geannuleerd” wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert deze vlucht met meer dan één uur vervroegt.**

2) **De vraag of is voldaan aan de verplichting om luchtreizigers tijdig in kennis te stellen van de annulering van hun vlucht, moet uitsluitend worden beoordeeld aan de hand van artikel 5, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004, gelezen in samenhang met artikel 5, lid 4, van deze verordening.**

3) **Artikel 5, lid 1, onder c), i), van verordening nr. 261/2004 moet aldus worden uitgelegd dat de passagier die een vlucht heeft geboekt via een tussenpersoon, wordt geacht niet te zijn geïnformeerd over de annulering van deze vlucht wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de informatie over deze annulering weliswaar ten minste twee weken vóór de geplande vertrektijd heeft meegedeeld aan deze tussenpersoon, door wiens tussenkomst de luchtvervoerovereenkomst met deze passagier is gesloten, maar de betrokken tussenpersoon de passagier niet binnen de in die bepaling gestelde termijn in kennis heeft gesteld van deze annulering en die passagier deze tussenpersoon niet uitdrukkelijk toestemming heeft gegeven om de informatie te ontvangen die wordt meegedeeld door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.**

ondertekeningen