

Zaak C-810/19

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

4 november 2019

Verwijzende rechter:

Landgericht Frankfurt am Main (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

22 augustus 2019

Verzoekster in eerste aanleg en appellante:

Flightright GmbH

Verweerster in eerste aanleg en geïntimeerde:

Qatar Airways

[omissis]

Beschikking

In het geding tussen

Flightright GmbH, [omissis] Potsdam,
verzoekster in eerste aanleg en appellante,

[omissis] tegen

Qatar Airways [omissis],
[omissis],
verweerster in eerste aanleg en geïntimeerde,

[omissis] heeft de vierentwintigste Zivilkammer (civiele kamer) van het Landgericht Frankfurt am Main (rechter in tweede aanleg, Frankfurt am Main)

[omissis] beschikt als volgt: **[or. 2]**

Het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt overeenkomstig artikel 267 VWEU met betrekking tot de uitlegging van verordening (EG) nr. 261/2004 van

het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (hierna: „verordening nr. 261/2004”) verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

1. Is er ook sprake van een „rechtstreeks aansluitende vlucht” in de zin van artikel 2, onder h), van verordening nr. 261/2004 wanneer in het geval van vluchten die bij één enkele boeking zijn aangekocht en waarbij is voorzien in een overstap op een buiten het grondgebied van de Europese Unie gelegen luchthaven, een langdurig oponthoud op de plaats van tussenlanding is ingepland en de geboekte vervolgvlucht niet de eerstvolgende haalbare vlucht is?

2. Indien de eerste vraag ontkennend wordt beantwoord:

moet artikel 3, lid 1, onder a), van verordening nr. 261/2004 aldus worden uitgelegd dat de verordening ook van toepassing is op het luchtvervoer van passagiers met een vlucht die niet op een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat begint, maar onderdeel vormt van een en dezelfde boeking die ook een vlucht vanaf een op het grondgebied van een lidstaat gelegen luchthaven omvat, hoewel het niet om een rechtstreeks aansluitende vlucht gaat?

II. De beroepsprocedure wordt geschorst.

Motivering:

I.

Verzoekster heeft als gesubrogeerde in de rechten van vier passagiers (hierna: „passagiers”) beroep ingesteld.

De passagiers hebben bij verweerster vluchten geboekt van Frankfurt am Main naar Doha op 18 juli 2018 (vlucht QR 070) met een geplande vertrektijd van 10.55 uur plaatselijke tijd [or. 3] en geplande aankomsttijd van 17.55 uur plaatselijke tijd, alsook vluchten van Doha naar Windhoek op 20 juli 2018 (vlucht QR 1373), met een geplande vertrektijd van 2.00 uur en geplande aankomsttijd van 10.40 uur.

Voor het oponthoud in Doha van 18 juli 2018 om 17.55 uur tot 20 juli 2018 om 2.00 uur (in totaal 32 uur en 5 minuten) hebben de passagiers een hotel geboekt in Doha.

Er was ook een door verweerster aangeboden vlucht van Doha naar Windhoek mogelijk geweest op 19 juli 2018 met een vertrektijd van 2.00 uur.

Op 18 juli 2018 hebben de passagiers ingecheckt voor de vlucht van Frankfurt am Main naar Doha. De passagiers moesten hun bagage in Doha afhalen en deze weer afgeven voor hun vervolgvlucht naar Windhoek.

Momenteel is onduidelijk of de passagiers reeds instapkaarten voor hun vervolgvlucht van Doha naar Windhoek hadden ontvangen. De passagiers menen zich te herinneren dat zij reeds voor hun vertrek uit Frankfurt am Main online hadden ingecheckt voor de volledige vlucht naar Namibië. Verweerster stelt dat in Frankfurt am Main alleen instapkaarten voor de vlucht naar Doha waren afgegeven, maar nog geen instapkaarten voor de vervolgvlucht naar Windhoek.

De vlucht van Frankfurt am Main naar Doha is op tijd vertrokken en zonder vertraging uitgevoerd. In Doha hebben de passagiers hun bagage afgehaald en deze voor de vervolgvlucht naar Windhoek opnieuw afgegeven. De vlucht van Doha naar Windhoek heeft een vertraging opgelopen van 5 uur en 52 minuten. In plaats van om 10.40 uur zijn de passagiers pas om 16.32 uur in Windhoek geland.

De passagiers hebben hun compensatieaanspraken jegens verweerster overgedragen aan verzoekster. Verzoekster vordert van verweerster betaling van een bedrag van 600 EUR voor elke passagier (in totaal 2400 EUR) wegens het feit dat hun vlucht met een aankomstvertraging van meer dan 3 uur in Windhoek is geland.

Het Amtsgericht [Frankfurt am Main] (rechter in eerste aanleg, Frankfurt am Main) heeft de vordering tot betaling van 2400 EUR wegens onbevoegdheid tot behandeling van de zaak afgewezen, [or. 4] aangezien het om een vertraagde vlucht van Doha naar Windhoek ging en verweerster geen in de Europese Unie gevestigde luchtvaartmaatschappij is. De omstandigheid dat de eerste vlucht vanuit Frankfurt am Main is vertrokken, doet niet ter zake. Volgens het Amtsgericht gaat het om twee afzonderlijke vluchten, omdat er tussen beide vluchten sprake was een oponthoud van „ongeveer 56 uur” en dus niet van een tussenlanding. De vlucht van Doha naar Windhoek kan daarom niet worden aangemerkt als rechtstreeks aansluitende vlucht.

Tegen de afwijzing van haar vordering heeft verzoekster hoger beroep ingesteld, waarover de verwijzende rechter uitspraak dient te doen.

II.

Of het beroep kans van slagen heeft, hangt in belangrijke mate af van de vraag of de vlucht van Doha naar Windhoek een vlucht is die in de zin van artikel 2, onder h), van verordening nr. 261/2004 „rechtstreeks aansluit” op de vlucht van Frankfurt am Main naar Doha.

Indien de vlucht van Doha naar Windhoek kan worden beschouwd als rechtstreeks op de vlucht van Frankfurt am Main naar Doha aansluitende vlucht, zou verzoekster op grond van subrogatie in de aanspraken van de passagiers recht

hebben op betaling van de gevorderde compensatie. In dat geval moet namelijk de bestemming van de tweede vlucht, dat wil zeggen Windhoek in plaats van Doha, als „eindbestemming” van de eerste vlucht worden aangemerkt.

Zoals het Hof van Justitie op 19 november 2009 in zijn arrest in zaak C-402/07, [omissis] Sturgeon/Condor, naar aanleiding van een prejudicieel verzoek van het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland) heeft geoordeeld en de Grote kamer van het Hof bij arrest van 23 oktober 2012 in zaak C-581/10, Nelson/Lufthansa, heeft bevestigd, kunnen niet alleen passagiers van geannuleerde vluchten, maar ook passagiers van vertraagde vluchten aanspraak maken op de in artikel 7 van verordening nr. 261/2004 bedoelde compensatie wanneer zij als gevolg van de vertraging drie of meer uren verliezen, dat wil zeggen wanneer zij hun eindbestemming drie of meer [or. 5] uren na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd bereiken.

Dit zou in casu het geval zijn, aangezien de passagiers de eindbestemming van hun vluchten pas met een vertraging van 5 uur en 52 minuten hebben bereikt.

Zoals het Hof voorts heeft geoordeeld in zijn arrest van 31 mei 2018 in zaak C-537/17 [omissis], moet artikel 3, lid 1, onder a), van verordening nr. 261/2004 aldus worden uitgelegd dat deze verordening van toepassing is op passagiersvervoer dat op grond van één enkele boeking wordt verricht, waarbij tussen het vertrek vanuit een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat en de aankomst in een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een derde staat, een geplande tussenlanding plaatsvindt buiten de Unie waarbij van vliegtuig wordt veranderd.

Ook deze voorwaarden zijn in casu vervuld. De vluchten van Frankfurt am Main naar Doha en van Doha naar Windhoek zijn namelijk samen geboekt bij verweerster en door haar tevens als eenheid bevestigd op het „e-ticket receipt” [omissis]. De passagiers hadden een vliegreis naar Namibië met een tussenlanding in Doha gepland, waarbij zij het oponthoud tussen de vluchten wilden gebruiken om op later arriverende vrienden te wachten en de stad te bekijken.

Het feit dat de vervolgvlucht naar Windhoek met een ander vliegtuig zou worden uitgevoerd dan de eerste vlucht, is volgens het arrest van het Hof van Justitie van 31 mei 2018 in zaak C-537/17 [omissis] niet van belang.

Bovendien heeft het Hof in zijn arrest van 11 juli 2019 in de zaak CS e.a./České aerolinie a.s., C-502/18 [omissis], geoordeeld dat de omstandigheid dat de vertraging waarvoor een compensatieverplichting geldt, zich in het geval van een uit twee vluchten bestaande vliegreis pas op het tweede deeltraject heeft voorgedaan, niet afdoet aan het feit dat ook de luchtvaartmaatschappij die de eerste vlucht heeft verricht, verplicht is tot betaling van compensatie wanneer de vluchten in het kader van één enkele boeking zijn aangekocht. Volgens deze uitspraak is het feit dat de eerste en de tweede vlucht door verschillende [or. 6]

luchtvaartmaatschappijen zijn uitgevoerd, niet van belang, omdat ook de luchtvaartmaatschappij die de eerste vlucht heeft verricht, verplicht is tot betaling van compensatie.

De toepassing van deze uitspraak van het Hof betekent dat verweerster verplicht is om compensatie te betalen, ook al gaat het niet om een in de Unie gevestigde luchtvaartmaatschappij en is de plaats van bestemming van de tweede vlucht niet gelegen op het grondgebied van de Europese Unie, gezien het feit dat verweerster in elk geval een tot compensatie verplichte luchtvaartmaatschappij is omdat de plaats van vertrek van de eerste vlucht Frankfurt am Main was [zie artikel 3, lid 1, onder a), van verordening nr. 261/2004].

De bijzonderheid van dit geding bestaat evenwel in de omstandigheid dat tussen de eerste en de tweede vlucht sprake was van een oponthoud van ongeveer 32 uur op de plaats van tussenlanding en dat de vervolgvlucht niet de eerstvolgende mogelijke vlucht was waarmee de reis van de plaats van tussenlanding naar de eindbestemming had kunnen worden voortgezet. Het zou namelijk mogelijk zijn geweest om reeds 24 uur eerder een vervolgvlucht te nemen, omdat verweerster ook op 19 juli 2018 een vlucht van Doha naar Windhoek met een vertrektijd om 2.00 uur heeft aangeboden, waarvan de passagiers geen gebruik hebben gemaakt vanwege het loutere feit dat zij nog op vrienden wachtten en de stad wilden bekijken, zodat zij ook een overnachting in Doha hadden geboekt. De rechtstreeks aansluitende vlucht, die ook haalbaar zou zijn geweest, was de vlucht van 19 juli 2018, en niet die van 20 juli 2018.

Daarom is het de vraag of in een dergelijk geval nog sprake kan zijn van een „rechtstreeks aansluitende” vlucht in de zin van artikel 2, onder h), van verordening nr. 261/2004.

Uit de gepubliceerde uitspraken van het Hof kan niet worden opgemaakt of de duur van het oponthoud op de plaats van tussenlanding en het bestaan van een mogelijke vroegere aansluitende vlucht al dan niet doorslaggevende criteria vormen. Noch in het arrest van 31 mei 2018 noch in het arrest van 11 juli 2019 in de zaak Folkerts, C-11/11 [omissis], is de duur van het oponthoud op de plaats van tussenlanding aan de orde. In [or. 7] de zaak Folkerts kon de aansluitende vlucht echter niet worden gehaald omdat de eerste vlucht een vertraging van ongeveer tweeënhalf uur had opgelopen, waaruit kan worden geconcludeerd dat het geplande oponthoud op de plaats van tussenlanding van kortere duur was. In dit verband heeft het Bundesgerichtshof in zijn verzoeken om een prejudiciële beslissing waarin het om uit meerdere deeltrajecten bestaande gekoppelde vluchten ging, gebruikgemaakt van de formulering „bij personenvervoer bestaande uit twee vluchten zonder noemenswaardig oponthoud in de overstapluchthaven” [omissis].

Uit de arresten van het Hof valt evenwel niet rechtens genoegzaam af te leiden dat in gevallen waarin de vertraging zich pas op het tweede deeltraject voordoet, aan het recht op compensatie niet alleen de voorwaarde is verbonden dat er sprake is

van één enkele boeking en een geplande tussenlanding, maar ook de voorwaarde dat er tussen de aankomst op de plaats van tussenlanding en het vertrek van de aansluitende vlucht een onmiddellijk tijdsverband moet bestaan.

Of dit het geval is, hangt uiteindelijk af van de definitie van het begrip „rechtstreeks aansluitende vlucht” in artikel 2, onder h), van verordening nr. 261/2004. Volgens de verwijzende kamer lijkt dat begrip erop te duiden dat er een onmiddellijk tijdsverband tussen de eerste en de tweede vlucht moet bestaan. Volgens artikel 2, onder h), van verordening nr. 261/2004 volstaat namelijk de combinatie van twee vluchten niet om van een „eindbestemming” te kunnen spreken, maar moeten aansluitende vluchten een „rechtstreeks” karakter hebben. Daarom ligt het voor de hand dat de vervolgvlucht de eerste mogelijkheid na aankomst op de plaats van tussenlanding moet zijn om de vliegreis naar de eindbestemming voor te zetten. Wanneer de passagiers voor een latere vlucht kiezen omdat zij het oponthoud willen gebruiken voor andere doeleinden dan het overstappen (bijvoorbeeld om op vrienden te wachten of om de stad te bekijken) is het onmiddellijke verband verbroken en is er geen sprake meer van een „rechtstreeks aansluitende vlucht”. [or. 8] Dit zou betekenen dat het om twee afzonderlijke vluchten gaat en dat Doha moet worden beschouwd als „eindbestemming” in de zin van artikel 2, onder h), van verordening nr. 261/2004. De tweede vlucht, van Doha naar Windhoek, zou in dat geval geen vlucht zijn die overeenkomstig artikel 3, lid 1, onder a), onder de werkingssfeer van verordening nr. 261/2004 valt, aangezien die vlucht niet is vertrokken vanaf een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat.

Het valt echter niet uit te sluiten dat het voor de toepasselijkheid van verordening nr. 261/2004 krachtens artikel 3, lid 1, onder a), niet van belang is of de tweede vlucht in het geval van bij één enkele boeking aangekochte vluchten als „rechtstreeks aansluitende vlucht” moet worden aangemerkt, omdat die verordening reeds van toepassing is op grond van het loutere feit dat gekoppelde vluchten bij één enkele boeking zijn aangekocht. Hierom draait de tweede prejudiciële vraag.

Aangezien het om de uitlegging van een begrip van verordening nr. 261/2004 gaat en uit de bestaande rechtspraak niet ondubbelzinnig blijkt of er sprake moet zijn van een onmiddellijk verband en wat de precieze werkingssfeer van die verordening is, is een prejudiciële verwijzing van deze zaak naar het Hof overeenkomstig artikel 267 VWEU vereist.

[omissis]