

Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-616/23 – 1

Zaak C-616/23

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

6 oktober 2023

Verwijzende rechter:

Landgericht Düsseldorf (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

4 september 2023

Verzoekers en verzoekers in hoger beroep:

TA

ET

VB

CI

Verweerster en verweerster in hoger beroep:

British Airways plc

[OMISSIS] Landgericht Düsseldorf

(rechter in tweede aanleg Düsseldorf, Duitsland)

Beslissing

In het geding van

1. de heer TA, [OMISSIS] Cottbus,
2. mevrouw ET, [OMISSIS] Cottbus,

3. het kind (vrouwelijk) VB, [OMISSIS] Cottbus,
4. het kind (vrouwelijk) CI, [OMISSIS] Cottbus,

verzoekers en verzoekers in hoger beroep,

[OMISSIS]

tegen

British Airways PLC, [OMISSIS], Harmondsworth, [OMISSIS] Verenigd Koninkrijk,

verweerster en verweerster in hoger beroep,

[OMISSIS]

heeft de tweeëntwintigste civiele kamer van het Landgericht Düsseldorf

op 4 september 2023

[OMISSIS] **besloten:**

De behandeling van de procedure wordt geschorst.

Het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) wordt overeenkomstig artikel 267, eerste alinea, onder b), en derde alinea, VWEU ter uitlegging van het Unierecht verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

1.

Moeten artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7, lid 1, van verordening (EG) nr. 261/2004 (hierna: „passagiersrechtenverordening”) aldus worden uitgelegd dat een passagier recht heeft op compensatie wegens langdurige vertraging op de eindbestemming wanneer hij bij een vlucht met overstappen de aansluitende vlucht mist hoewel de aanvoervlucht op tijd is uitgevoerd en de vertraging op de eindbestemming is toe te schrijven aan het feit dat de feitelijke overstaptijd op de luchthaven tussen het openen van de vliegtuigdeuren en het beëindigen van het instappen niet voldoende was voor het tijdig bereiken van de aansluitende vlucht, gelet op de afstand tussen de aankomstgate en de vertrekgate en de paspoort- en veiligheidscontroles?

2.

Indien de eerste prejudiciële vraag bevestigend wordt beantwoord: ligt in gevallen waarin wordt getwist over de vraag of het missen van de aansluitende vlucht is toe te schrijven aan de schuld van de passagier (bijvoorbeeld omdat deze treuzelt) de bewijslast bij de

luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert of moet de passagier de aantijging dat er sprake is van eigen schuld weerleggen? Wat is in dat verband het belang van het respecteren van de zogenoemde Minimum Connection Time (minimumoverstaptijd; hierna: „MCT”) tussen aanvoervlucht en aansluitende vlucht?

3.

Moet artikel 8, lid 1, onder b), van de passagiersrechtenverordening aldus worden uitgelegd dat een passagier wiens vlucht redelijkerwijs een te verwachten vertraging van drie uur of meer op de eindbestemming zal hebben, zoals passagiers van geannuleerde vluchten, naast de bewoordingen van artikel 6, lid 1, van de passagiersrechtenverordening recht heeft op een alternatief reisplan onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden naar zijn eindbestemming bij de eerste gelegenheid en dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert in het geval dat deze verplichtingen niet worden nagekomen aan de passagier de ontstane kosten van het alternatieve vervoer moet vergoeden?

Motivering:

I.

Verzoekers beschikten elk over een bevestigde boeking voor de door verweerster uit te voeren vlucht op 15 september 2019 van Dubai via Londen naar Düsseldorf (vluchtnummers: BA 106 en BA 936). De aanvoervlucht BA 106 van Dubai naar Londen zou volgens plan om 06:15 uur plaatselijke tijd landen. De aanvoervlucht vertrok op tijd en arriveerde te Londen om 06:17 uur plaatselijke tijd, dus met een vertraging van twee minuten. De vliegtuigdeuren gingen om 06:19 uur plaatselijke tijd open. Verzoekers hadden stoelen op rij 28. In het vliegtuig bevonden zich 210 passagiers. Hierop zou de aansluitende vlucht BA 936 van Londen naar Düsseldorf aansluiten welke volgens plan om 07:25 uur plaatselijke tijd zou vertrekken. Het instappen van de aansluitende vlucht begon om 06:45 uur plaatselijke tijd en eindigde om 07:05 uur plaatselijke tijd, dus 20 minuten voor de geplande vertrektijd. De aansluitende vlucht vertrok feitelijk om 07:26 uur plaatselijke tijd met een vertraging van een minuut. Tussen het openen van de vliegtuigdeuren om 06:19 uur plaatselijke tijd en het beëindigen van het instappen om 07:05 uur plaatselijke tijd lagen derhalve 46 minuten. Zowel de aanvoervlucht als de aansluitende vlucht werden via terminal 5 afgewikkeld. De Minimum Connection Time op de luchthaven te London-Heathrow bedraagt 60 minuten voor vluchten waarbij de aankomst- en de vertrekterminal hetzelfde zijn.

Verzoekers misten de aansluitende vlucht, waarbij partijen het niet eens zijn over de oorzaak. Zij overnachtten derhalve te Londen en bereikten hun eindbestemming pas de volgende dag met een zelf geboekte vlucht van de luchtvaartmaatschappij easyjet.

[OMISSIS] [Betoog van verzoekers dat hieronder uitgebreid wordt herhaald]

De eerste, derde en vierde verzoeker – de tweede verzoekster heeft haar vordering in eerste aanleg ingetrokken – vorderen compensatie ten belope van telkens 600,00 EUR. Zij vorderen bovendien hotelkosten ten belope van 265,00 EUR, kosten van vervoer van de luchthaven naar het hotel en terug ten belope van 115,63 EUR, kosten van verzorging ten belope van 9,50 EUR en kosten voor het boeken van een andere vlucht ten belope van 871,90 EUR, in totaal derhalve 1.262,03 EUR.

Verweerster bestrijdt de vorderingen van verzoekers. [OMISSIS][Betoog van verweerster dat hieronder uitgebreid wordt herhaald]

Het Amtsgericht (rechter in eerste aanleg, Duitsland; hierna: „AG”) heeft in eerste aanleg bij het op 27 maart 2023 gewezen vonnis [OMISSIS] de vordering afgewezen [OMISSIS].

Tegen dat vonnis in eerste aanleg hebben de eerste, derde en vierde verzoeker [OMISSIS] hoger beroep ingesteld.

In hoger beroep vorderen verzoekers thans [OMISSIS] verweerster te veroordelen aan hen telkens 600,00 EUR plus rente [OMISSIS] en aan de eerste verzoeker voorts 1.262,03 EUR plus rente [OMISSIS] te betalen [OMISSIS].

Verweerster verdedigt het vonnis in eerste aanleg.

II.

Het resultaat van het geding hangt op doorslaggevende wijze af van de in het dictum opgenomen prejudiciële vragen.

In het bijzonder:

1.

Verzoekers zouden om te beginnen recht kunnen hebben op compensatie wegens langdurige vertraging van telkens 600,00 EUR overeenkomstig artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7, lid 1, eerste volzin, onder c), van de passagiersrechtenverordening.

a)

Volgens de rechtspraak van het Hof hebben passagiers met overeenkomstige toepassing van artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7, lid 1, van de passagiersrechtenverordening recht op compensatie wanneer zij hun geplande eindbestemming met een vertraging van drie uur of meer bereiken (zie arresten Hof van 19 november 2009, Sturgeon/Condor, C-402/07 [OMISSIS], en 23 oktober 2012, Nelson/Lufthansa, C-581/10 [OMISSIS]). Wanneer deze bestemming – zoals in het onderhavige geval – niet met een rechtstreekse vlucht wordt bereikt maar via rechtstreeks aansluitende vluchten (artikel 2, onder h), van

de passagiersrechtenverordening) vereist de verplichting van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert om compensatie te betalen wegens langdurige vertraging niet dat de vertraging van het vertrek in de in artikel 6 van de passagiersrechtenverordening vastgestelde orde van grootte moet worden aangehouden; er moet daarentegen alleen in overweging worden genomen of de bestemming van de laatste vlucht met een vertraging van drie uur of meer is bereikt ten opzichte van de geplande aankomsttijd (zie arrest Hof van 26 februari 2013, Air France/Folkerts, C-11/11 [OMISSIS]).

Verzoekers zouden volgens plan hun eindbestemming Düsseldorf met aansluitende vlucht BA 936 op 15 juli 2019 om 09:45 uur plaatselijke tijd hebben moeten bereiken. De aanvoervlucht BA 106 had maar twee minuten vertraging en verzoekers misten desalniettemin hun aansluitende vlucht BA 936. [OMISSIS] Het Hof houdt voor het recht op compensatie wegens langdurige vertraging weliswaar alleen rekening met een vertraging van tenminste drie uur op de eindbestemming, waar in casu probleemloos sprake van is. Aan het oordeel in de zaak Folkerts lag echter de situatie ten grondslag dat de aanvoervlucht [OMISSIS] een vertraging had van tweeënhalf uur en de passagiers in dat geval derhalve onbetwist op grond van deze vertraging van de aanvoervlucht hun aansluitende vlucht misten (zie arrest Hof van 26 februari 2013, Air France/Folkerts, C-11/11 [OMISSIS]). In het onderhavige geval had de aanvoervlucht echter slechts een vertraging van twee minuten hetgeen duidelijk niet (alleen) de oorzaak vormde voor het missen van de aansluitende vlucht.

Verzoekers stellen dat de overstaptijd niet voldoende was om de aansluitende vlucht te halen. Zij hebben niet getreuzeld maar zich vlot naar de vertrekgate begeven. Verweersters personeel heeft op de hoogte van de krappe overstaptijd nog geprobeerd verzoekers via een snelle route rechtstreeks van het vliegtuig naar de afhandeling van de volgende vlucht te brengen. Dat bleef echter zonder resultaat. Wegens een extra veiligheidscontrole hebben zij de aansluitende vlucht niet meer bereikt. Verweester werpt tegen dat verzoekers de aansluitende vlucht op grond van eigen schuld hebben gemist. De MCT van 60 minuten is gerespecteerd. Zij stelt dat twee andere passagiers die eveneens waren geboekt voor de aansluitende vlucht naar Düsseldorf maar in het uit Dubai afkomstige vliegtuig tien rijen (rij 38) achter verzoekers (rij 28) zaten de aansluitende vlucht evenzo nog hebben bereikt. Verzoekers hebben zich derhalve duidelijk niet voldoende gehaast.

b)

Het is derhalve de vraag of passagiers ook recht hebben op compensatie overeenkomstig artikel 7, lid 1, van de passagiersrechtenverordening indien de aanvoervlucht van een uit meerdere trajecten bestaande vliegverbinding weliswaar op tijd wordt uitgevoerd maar de passagiers desalniettemin de aansluitende vlucht missen en aanvoeren dat de overstaptijd in het concrete geval niet voldoende was om de aansluitende vlucht tijdig te bereiken en zij derhalve worden

geconfronteerd met een langdurige vertraging van de aankomst van meer dan drie uur op de eindbestemming.

Het Duitse Bundesgerichtshof (hierna: „BGH”) heeft in het geval dat een passagier die was aangewezen op een rolstoel en zijn aansluitende vlucht miste omdat hem in strijd met artikel 11, lid 1, van de passagiersrechtenverordening bij het overstappen geen voorrang werd verleend aan deze passagier een recht op compensatie toegekend wegens langdurige vertraging op de eindbestemming (zie arrest BGH van 20 juni 2023, X ZR 84/22, NJW 2023, blz. 2487). Het BGH heeft hierbij uiteengezet dat een recht op compensatie wegens langdurige vertraging volgens de rechtspraak van het Hof alleen een vertraging van de aankomst van drie uur op de eindbestemming vereist. Een recht op compensatie wegens langdurige vertraging vereist weliswaar dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de vertraging heeft veroorzaakt door nalatig gedrag. Een recht op compensatie komt in dergelijke gevallen evenwel niet alleen in aanmerking wanneer een aansluitende vlucht wegens vertraging van een aanvoervlucht wordt gemist (zoals in de zaak Folkerts) maar ook in andere gevallen van verwijtbaar veroorzaken van een langdurige vertraging door de luchtvaartmaatschappij (BGH, t.a.p., punt 20 e.v.).

Volgens de heersende mening van de Duitse lagere rechters en in de literatuur volstaat het wanneer de passagier feitelijk wordt geconfronteerd met een vertraging van tenminste drie uur. De oorzaak van de vertraging behoeft de passagier niet uiteen te zetten. De vraag of de vertraging de luchtvaartmaatschappij kan worden aangerekend, wordt pas in het kader van een rechtvaardiging krachtens artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening onderzocht. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert moet uiteenzetten en aantonen dat zij niet verantwoordelijk is voor de opgetreden vertraging en haar dus niet kan worden aangerekend. Ook bij het missen van een aansluitende vlucht wegens (vermeende) eigen schuld van de passagier is sprake van een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening aangezien het ook hierbij gaat om een buiten de normale vluchtuitvoering liggende, door de luchtvaartmaatschappij niet te beïnvloeden gebeurtenis. Indien er derhalve een langdurige vertraging ontstaat op de eindbestemming van een uit een aanvoervlucht en een aansluitende vlucht samengestelde vliegreis omdat de passagier ondanks voldoende overstaptijd de aansluitende vlucht niet bereikt – bijvoorbeeld omdat hij treuzelt, ondanks voldoende informatie verdwaalt of ondanks voldoende aanwijzingen de instappentijden niet respecteert –, is derhalve eveneens sprake van een buitengewone omstandigheid die de luchtvaartmaatschappij bevrijdt (zie AG Hannover, vonnis van 9 oktober 2020 – 409 C 503/20, BeckRS 2020, 44160 punt 17 e.v.; vonnis van 14 maart 2017 – 523 C 12833/16, NJW-RR 2017, blz. 951, 952 e.v., punt 7 e.v.; AG Köln, vonnis van 24 oktober 2016 – 142 C 482/15, BeckRS 2016, 1099; [OMISSIS]).

Volgens beide meningen komt een recht op compensatie wegens langdurige vertraging dus ook in aanmerking indien – anders dan in de zaak Folkerts,

C-11/11 – de aanvoervlucht op tijd wordt uitgevoerd en de passagier de aansluitende vlucht echter mist wegens andere, door de luchtvaartmaatschappij veroorzaakte redenen en zijn eindbestemming pas met drie uur of meer vertraging bereikt.

Voor de in casu verdedigde opvatting zou ook kunnen pleiten dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert volgens het arrest van het Hof in de zaak Eglītis e.a./Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija, C-294/10, bij de planning van de vlucht rekening moet houden met voldoende reservetijd (zie arrest Hof van 12 mei 2011, Eglītis e.a./Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija, C-294/10 [OMISSIS]). Dat zou ervoor kunnen pleiten dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert ook moet waarborgen dat de reservetijd tussen een als samenhangend geheel geboekte aanvoer- en aansluitende vlucht in overeenstemming met de concrete omstandigheden van de overstapluchthaven aldus moet worden bepaald dat de passagiers de aansluitende vlucht gemakkelijk kunnen bereiken met in aanmerking nemen van de gebruikelijke tijden voor het verlaten van het vliegtuig, het afleggen van de looproutes tussen de aankomstgate en de vertrekgate en de veiligheids- en paspoortcontroles.

2.

Bovendien is het de vraag op wie in het kader van het recht op compensatie de stelplicht en de bewijslast rust voor het missen van de aansluitende vlucht op grond van een aan de luchtvaartmaatschappij te verwijten schuld en wat in dat verband het belang is van de MCT tussen aanvoer- en aansluitende vlucht.

Bij de MCT gaat het om een door luchthavens opgegeven minimumtijd die minimaal is vereist voor het succesvol overstappen binnen een verbinding van twee vluchten. Deze tijden worden echter door elke luchthavenexploitant zelf vastgesteld en omschreven. De tijden worden door luchthavenexploitanten in verband met de mededinging gewoonlijk zeer krap vastgesteld. In het computerreserveringssysteem worden namelijk uitsluitend vluchten gecombineerd en aangeboden waarbij de MCT in acht is genomen. Bovendien worden in het computerreserveringssysteem de vliegverbindingen volgens de totale duur ervan gesorteerd en worden aan de passagier bij de keuze van een vliegverbinding derhalve de snelste verbindingen als eerste aangegeven. De feitelijk ter beschikking staande overstaptijd is gewoonlijk echter duidelijk korter. De MCT geeft namelijk het tijdsbestek aan tussen On Block (aankomst parkeerplaats) en Off Block (verlaten parkeerplaats) terwijl het voor de feitelijke overstaptijd aankomt op de tijd tussen het verlaten van de aanvoervlucht (openen van de deuren) en het beëindigen van het instappen. De passagier kan er doorgaans niet over beslissen wanneer hij het vliegtuig verlaat in het kader van het leegmaken van het vliegtuig, en of de aanvoervlucht eindigt op een parkeerplaats met aansluitend busvervoer naar de luchthaven dan wel bij een gate. Evenmin kan de passagier erover beslissen wanneer het instappen van de aansluitende vlucht wordt beëindigd en de gate wordt gesloten. Tenslotte moet de feitelijk ter beschikking

staande tijd voor het overstappen zo zijn vastgesteld dat elke passagier redelijkerwijs zijn aansluitende vlucht kan bereiken. Dat wil zeggen dat de tijd zo moet zijn vastgesteld dat ook gezinnen met kleine kinderen, personen met beperkte mobiliteit of ook oudere passagiers, telkens met handbagage, in staat zijn de route tussen de aankomstgate en de gate van de aansluitende vlucht tijdig af te leggen. Daarbij moet rekening worden gehouden met de benodigde tijd voor oriëntatie alsmede voor de paspoort- en veiligheidscontroles. Dat wil zeggen dat de feitelijk voor een overstap ter beschikking staande tijd meestal niet overeenstemt met de MCT die voldoende zou moeten zijn voor een overstap.

Op grond van het bovenstaande leidt het respecteren van de MCT tussen de aankomst van de aanvoervlucht en het vertrek van de aansluitende vlucht volgens de verwijzende rechter niet in de regel tot de conclusie (prima facie bewijs) dat het missen van de aansluitende vlucht in de regel te wijten is aan de eigen schuld van de passagier.

Volgens de verwijzende rechter moet de passagier derhalve alleen stellen en bewijzen dat hij is geconfronteerd met een vertraging op de eindbestemming van drie uur of meer. Daarentegen moet de luchtvaartmaatschappij stellen en bewijzen dat het missen van de aansluitende vlucht is te wijten aan de schuld van de passagier omdat deze bij een gebruikelijke gang van zaken en rekening houdend met de looproutes, de vervoertijden en de paspoort- en veiligheidscontroles op de luchthaven in staat zou zijn geweest de aansluitende vlucht te bereiken.

Onder welke voorwaarden een passagier recht heeft op compensatie wanneer deze zijn aansluitende vlucht mist en op de eindbestemming met langdurige vertraging aankomt hoewel de aanvoervlucht op tijd of slechts met een zeer geringe vertraging is geland en de MCT tussen beide vluchten wordt gerespecteerd, is tot dusver – voor zover duidelijk – door de Unierechter niet verduidelijkt. Deze vraag moet derhalve aan het Hof worden voorgelegd voor een prejudiciële beslissing.

3.

De eerste verzoeker vordert bovendien op basis van artikel 8, lid 1, onder b), en artikel 9, lid 1, van de passagiersrechtenverordening vergoeding van hotelkosten ten belope van 265,00 EUR, vervoerskosten van de luchthaven naar het hotel en terug ten belope van 115,63 EUR, kosten van verzorging ten belope van 9,50 EUR en kosten van een andere vlucht ten belope van 871,90 EUR, in totaal derhalve 1.262,03 EUR.

a)

Indien de luchtvaartmaatschappij de verplichtingen uit hoofde van artikel 8 en artikel 9 van de passagiersrechtenverordening niet nakomt en de passagier zelfstandig en op eigen kosten zorgt voor een andere vlucht kan hij jegens de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert volgens de rechtspraak van het Hof rechtstreeks op grond van deze bepalingen aanspraak maken op een recht op compensatie met betrekking tot de desbetreffende kosten. Een voorafgaand beroep

8

van de passagier op deze bepalingen is niet vereist. Hij kan dienaangaande echter alleen de bedragen vergoed krijgen die gelet op de bijzondere omstandigheden van elk geval, noodzakelijk, passend en redelijk blijken om het verzuim van de andere vlucht of de verzorging van de passagier door de luchtvaartmaatschappij goed te maken, hetgeen door de nationale rechter moet worden beoordeeld (zie arresten Hof van 13 oktober 2011, Aurora Sousa Rodriguez/Air France, C-83/10 [OMISSIS]; 31 januari 2013, McDonagh/Ryanair, C-12/11 [OMISSIS], en 22 april 2021, WZ/Austrian Airlines, C-826/19 [OMISSIS] punt 69 e.v.).

b)

Overeenkomstig artikel 6, lid 1, onder c), punt i), van de passagiersrechtenverordening heeft de passagier bij vluchten van meer dan 3.500 km bij een redelijkerwijs te verwachten vertraging van vier uur of meer recht op maaltijden en verfrissingen overeenkomstig artikel 9, lid 1, onder a), van de passagiersrechtenverordening. Overeenkomstig artikel 6, lid 1, onder c), punt ii), van de passagiersrechtenverordening heeft de passagier ook recht op hotelaccommodatie inclusief vervoer overeenkomstig artikel 9, lid 1, onder b) en c), van de passagiersrechtenverordening in geval de vertrektijd, naar redelijkerwijs wordt verwacht, ten vroegste daags na de geplande vertrektijd is. In geval van een vertraging van ten minste vijf uur kan de passagier overeenkomstig artikel 6, lid 1, onder c), punt iii), van de passagiersrechtenverordening daarenboven overeenkomstig artikel 8, lid 1, onder a), van de passagiersrechtenverordening ook kiezen voor terugbetaling van de prijs van de vlucht. Aangezien in casu vertraagd vervoer pas voor de volgende dag was voorzien zou de eerste verzoeker recht kunnen hebben op vergoeding van de kosten voor verzorging, vervoer en hotel. Het recht op een andere zo snel mogelijke vlucht in de zin van artikel 8, lid 1, onder b), van de passagiersrechtenverordening is bij vertragingen van het vertrek in artikel 6 van de passagiersrechtenverordening daarentegen helemaal niet geregeld.

Volgens de verwijzende rechter is deze situatie sinds het wijzen van het arrest Sturgeon in strijd met het beginsel van gelijke behandeling. Het Hof heeft in dat arrest de door een langdurige vertraging getroffen passagiers compensatie toegekend met overeenkomstige toepassing van artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7, lid 1, van de passagiersrechtenverordening. Hij heeft ter motivering uiteengezet dat de situatie in geval van annulering of langdurige vertraging van drie uur of meer in ieder opzicht vergelijkbaar is en heeft in dat verband het beginsel van gelijke behandeling benadrukt (arrest Hof van 19 november 2009, Sturgeon e.a./Condor Flugdienst e.a., C-402/07, [OMISSIS] punt 60). Volgens de verwijzende rechter moeten passagiers van vluchten met langdurige vertraging om het beginsel van gelijke behandeling te waarborgen niet alleen met betrekking tot de compensatie uit hoofde van artikel 7, lid 1, van de passagiersrechtenverordening, maar ook met betrekking tot de verzorging en bijstand uit hoofde van artikel 8 en artikel 9 van de passagiersrechtenverordening in elk opzicht worden gelijkgesteld. De situatie van passagiers waarvan de vlucht wordt geannuleerd en van passagiers waarvan de vlucht een redelijkerwijs te

verwachten vertraging van drie uur of meer heeft, is immers in elk opzicht vergelijkbaar. Beide groepen passagiers lijden immers vergelijkbare onaangenaamheden.

Hiervoor pleit eveneens dat het Hof in het arrest *LE/Transportes Aereos Portugueses SA*, C-74/19, met betrekking tot een langdurige vertraging op de eindbestemming in het kader van alle redelijke maatregelen uit hoofde van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening onder andere uit de bepaling in artikel 8, lid 1, van de passagiersrechtenverordening het „vereiste” heeft afgeleid „dat de passagiers die door een annulering of langdurige vertraging van een vlucht worden getroffen bij de eerste gelegenheid en onder bevredigende voorwaarden een redelijk alternatief vervoer moeten krijgen” (zie arrest Hof van 11 juni 2020, *LE/Transportes Aereos Portugueses SA*, C-74/19, [OMISSIS] punt 58). Dat pleit ervoor dat het Hof mogelijk ook de door een te verwachten langdurige vertraging getroffen passagiers een recht op een alternatief reisplan overeenkomstig artikel 8, lid 1, onder b), van de passagiersrechtenverordening heeft willen verlenen.

c)

Aangezien verzoekers hun aansluitende vlucht misten en verweerster hun geen alternatief reisplan aanbood en als eerste te boeken vlucht pas een vlucht op de volgende dag in aanmerking kwam, kon redelijkerwijs zonder twijfel worden verwacht dat verzoekers hun eindbestemming met een langdurige vertraging van meer dan drie uur zouden bereiken. In dergelijke gevallen van een te verwachten langdurige vertraging zou de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert naast de bewoordingen van artikel 6 van de passagiersrechtenverordening verplicht moeten zijn verzoekers met overeenkomstige toepassing van artikel 5, lid 1, onder a), en artikel 8, lid 1, onder b), bij de eerste gelegenheid en onder bevredigende voorwaarden een redelijk alternatief vervoer aan te bieden en hun in geval dat deze verplichting niet wordt nagekomen, verplicht moeten zijn de ontstane kosten van het alternatieve vervoer te vergoeden.

Ook deze vraag is tot dusver – voor zover duidelijk – door de Unierechter niet (definitief) verduidelijkt zodat deze aan het Hof moet worden voorgelegd voor een prejudiciële beslissing.

[OMISSIS]