



Datum van  
inontvangstneming

:

23/06/2020

# Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-188/20 – 1

**Zaak C-188/20**

**Verzoek om een prejudiciële beslissing**

**Datum van indiening:**

30 april 2020

**Verwijzende rechter:**

Landgericht Düsseldorf (Duitsland)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

6 april 2020

**Verzoekers en appellanten:**

JG

LH

MI

NJ

**Verweerster en geïntimeerde:**

Azurair GmbH in liquidatie

**Interveniënte:**

alltours flugreisen gmbh

---

[OMISSIS]

I.

[OMISSIS]

**Landgericht Düsseldorf**

NL

## BESLISSING

In het geding tussen

1. JG, minderjarig, wettelijk vertegenwoordigd door LH en MI,
2. LH,
3. MI,
4. NJ, minderjarig, wettelijk vertegenwoordigd door LH en MI,

verzoekers en appellanten,

[OMISSIS]

en

Azurair GmbH in liquidatie, vertegenwoordigd door haar vereffenaar OP,

verweerster en geïntimeerde,

[OMISSIS]

[OMISSIS] **[Or. 2]**

interveniënte:

alltours flugreisen gmbh, [OMISSIS]

Düsseldorf,

[OMISSIS]

heeft de tweeëntwintigste civiele kamer van het Landgericht Düsseldorf (rechter in tweede aanleg Düsseldorf, Duitsland) na de mondelinge behandeling van 28 februari 2020

[OMISSIS]

### **het volgende beslist:**

De behandeling van de zaak wordt geschorst.

Aan het Hof van Justitie van de Europese Unie worden krachtens artikel 267 VWEU de navolgende prejudiciële vragen gesteld:

1. Heeft een passagier een „bevestigde boeking” in de zin van artikel 3, lid 2, onder a), 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 rectificatie in PB 2006, L 365, blz. 89]), wanneer hij van een touroperator, met wie hij een overeenkomst heeft gesloten, een „ander bewijs” in de zin van artikel 2, onder g), van verordening nr. 261/2004 heeft ontvangen, waarmee hem het vervoer door middel van een bepaalde door de plaats van vertrek en de plaats van bestemming, de vertrek- en aankomsttijd en het vluchtnummer geïndividualiseerde vlucht wordt toegezegd, zonder dat de touroperator voor deze vlucht bij de betrokken luchtvaartmaatschappij een stoel heeft gereserveerd en van haar een bevestiging hiervan heeft ontvangen?

2. Moet een luchtvaartmaatschappij in relatie tot een passagier reeds dan als luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert in de zin van artikel 2, onder b), van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 worden beschouwd, wanneer deze passagier weliswaar een overeenkomst heeft gesloten met een touroperator die hem het vervoer door middel van een bepaalde door de plaats van vertrek en de plaats van bestemming, de vertrek- en aankomsttijd en het vluchtnummer geïndividualiseerde vlucht heeft toegezegd maar die voor de passagier geen stoel heeft gereserveerd en hierdoor wat deze vlucht betreft geen contractuele relatie met de luchtvaartmaatschappij tot stand heeft gebracht?

3. Kan de „geplande aankomsttijd” van een vlucht in de zin van artikel 2, onder h), [Or. 3] artikel 5, lid 1, onder c), artikel 7, lid 1, tweede volzin, en lid 2, van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 ten behoeve van compensatie bij annulering of langdurige vertraging blijken uit een „ander bewijs” dat een touroperator een passagier heeft verstrekt of moet hiervoor worden uitgegaan van het ticket als bedoeld artikel 2, onder f), van verordening (EG) nr. 261/2004?

4. Is sprake van een annulering van een vlucht in de zin van artikel 2, onder l), en artikel 5, lid 1, van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de in het kader van een pakketreis geboekte vlucht op dezelfde dag met ten minste 2 uur en 10 minuten vervroegt?

5. Kan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de in artikel 7, lid 1, van verordening (EG) nr. 261/2004 bedoelde compensatie overeenkomstig artikel 7, lid 2, van deze verordening verlagen, wanneer de tijdsspanne van de vervroeging van een vlucht binnen de daarin genoemde grenzen ligt?

6. Gaat het bij de mededeling voor aanvang van de reis over de vervroeging van een vlucht om het aanbieden van een alternatief reisplan in de zin van artikel 5, lid 1, onder a), en artikel 8, lid 1, onder b), van verordening (EG) nr. 261/2004?

7. Verplicht artikel 14, lid 2, van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert ertoe om een passagier te informeren over de exacte naam

van het bedrijf waarbij en het exacte adres waarlangs hij welk naar afstand gedifferentieerd bedrag kan vorderen en welke stukken hij in voorkomend geval bij zijn vordering moet voegen?

### **Motivering:**

#### I.

Verzoekers vorderen van verweerster betaling van compensatie op grond van artikel 7, lid 1, onder b), van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (hierna: „passagiersrechtenverordening”) bij langdurige vertraging bij aankomst respectievelijk annulering van vluchten. **[Or. 4]**

Op 15 januari 2018 heeft verzoekster LH [vermeld onder 2)] voor zichzelf en de andere verzoekers bij een reisbureau een pakketreis geboekt naar Side (Turkije) die door interveniënte aan de zijde van verweerster (hierna: „interveniënte”) als reisorganisator werd aangeboden. Deze reis omvatte vervoer door de lucht naar en van Antalya (Turkije). LH ontving een als „reisregistratie” aangeduid document [OMISSIS], waarin vluchten van verweerster stonden vermeld. Als heenvlucht stond vermeld vluchtnummer ARZ 8711 van Düsseldorf (Duitsland) naar Antalya op 15 juli 2018, waarvoor als vertrektijd 06.00 uur, plaatselijke tijd, en als aankomsttijd 10.30 uur, plaatselijke tijd, stond aangegeven. Als retourvlucht werd vermeld vluchtnummer ARZ 8712 op 5 augustus 2018 van Antalya naar Düsseldorf met vertrektijd om 12.00 uur en aankomsttijd om 14.45 uur. Daaronder vermeldde de „reisregistratie” het volgende: „VORAUSSICHTLICHE FLUGZEITEN – BITTE UEBE SIE ZU IHRER EIGENEN SICHERHEIT DIE FLUG IN IHREN TICKETS” (VERWACHTE VLUCHTTIJDEN – [VERGELIJK] VOOR ALLE ZEKERHEID MET DE VLUCHTTIJDEN IN UW TICKET)”.

Verzoekers werden inderdaad via vluchten van verweerster met vluchtnummers ARZ 8711 en 8712 over een vliegafstand van 2 482 km elk van Düsseldorf (Duitsland) naar Antalya (Turkije) en terug vervoerd, maar verzoekers bereikten hun uiteindelijke bestemming met de heenvlucht pas om 01.19 uur op 16 juli 2018. De terugvlucht vond plaats op 5 augustus 2018 om 05.10 uur. Verzoekers ontving noch voor de heenvlucht, noch voor de retourvlucht een schriftelijke mededeling als bedoeld in artikel 14, lid 2, van de passagiersrechtenverordening.

Verzoekers hebben daarom tegen verweerster een vordering ingesteld tot betaling van compensatie overeenkomstig de passagiersrechtenverordening ten bedrage van 400,00 EUR elk voor respectievelijk de heen- en de retourvlucht. Zij zijn van mening dat de heenvlucht, uitgaande van de informatie in de „reisregistratie”, met

een aankomstvertraging van meer dan drie uur is uitgevoerd. De retourvlucht werd geannuleerd, aangezien een vervroeging neerkomt op een annulering in de zin van artikel 5, lid 1, van de passagiersrechtenverordening. Verzoekers beschikten over bevestigde boekingen voor vluchten met de geplande vluchttijden van 6.00 uur tot 10.30 uur (heenvlucht) respectievelijk 12.00 uur tot 14.45 uur (retourvlucht). Bovendien vorderen verzoekers betaling van de vergoeding voor hun procesgemachtigde die verschuldigd is uit hoofde van de buitengerechtelijke vordering van de compensatie, waarbij de procesgemachtigde is ingeschakeld voordat verweerster door verzoekers werd aangemaand.

Verweerster heeft zich in eerste aanleg voor het Amtsgericht Düsseldorf (rechter in eerste aanleg Düsseldorf, Duitsland) verdedigd met het argument dat de vluchten niet door haar met de in de „reisregistratie” genoemde vluchtentijden zijn gepland. Haar planning kwam overeen met de gegevens die in de „reisregistratie/rekening” van Anex Tour GmbH van 22 januari 2018 aan interveniënte zijn medegedeeld. Ingevolge daarvan had de heenvlucht op 15 juli 2018 van 20.05 uur tot 00.40 uur van de volgende dag en de retourvlucht op 5 augustus 2018 van 08.00 uur tot 10.50 uur moeten worden uitgevoerd. Vlucht ARZ 8711 is op 15 augustus 2018 dus niet met een **[Or. 5]** aankomstvertraging van drie uur of langer uitgevoerd. Wat vlucht ARZ 8712 betreft is verweerster van mening dat een vervroeging geen annulering in de zin van artikel 2, onder l), van de passagiersrechtenverordening is. Bovendien is verweerster van mening dat zij het compensatiebedrag overeenkomstig artikel 7, lid 2, onder b), van de passagiersrechtenverordening mag verlagen, omdat verzoekers slechts 2 uur en 50 minuten eerder dan gepland op hun eindbestemming Düsseldorf zijn aangekomen.

Het Amtsgericht heeft de vordering afgewezen en uiteengezet dat de door verzoekers overgelegde „reisregistratie” van het reisbureau geen bevestiging van een boeking in de zin van artikel 2, onder g), van de passagiersrechtenverordening vormt. Alleen al uit de formulering van het kopje blijkt dat het niet gaat om een bevestiging van een boeking door verweerster of een touroperator. Bovendien is duidelijk vermeld dat het enkel om te verwachten vluchttijden gaat. Uit het geheel van feiten blijkt dat de in het document aangegeven vluchttijden hoe dan ook nog niet aanvaard en geregistreerd waren. Bijgevolg ontbeert dit document het vereiste bindende karakter van de vluchtgegevens.

## II.

Dit kan – wat de heenvlucht op 15 augustus 2018 betreft – alleen dan de juridische toetsing doorstaan, wanneer verweerster niet moet worden beschouwd als luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert met de in de „reisregistratie” vermelde geplande aankomsttijd om 10.30 uur, en verzoekers niet over bevestigde boekingen voor een dergelijke vlucht beschikten.

Verzoekers zijn van mening dat deze vraag bevestigend moet worden beantwoord. Om die reden hebben zij tegen het vonnis van het Amtsgericht Düsseldorf hoger

beroep ingesteld. Verweerster en interveniënte verdedigen daarentegen de bestreden beslissing.

Wat de retourvlucht betreft zijn de in de reisregistratie vermelde vluchtgegevens niet doorslaggevend aangezien inmiddels tussen partijen vaststaat dat vlucht ARZ 8712 op zijn minst van 08.00 uur naar 05.10 uur werd vervroegd. Tussen partijen bestaat evenwel onenigheid met betrekking tot de vraag of een vervroeging een annulering in de zin van artikel 5, lid 1, juncto artikel 2, onder l), van de passagiersrechtenverordening vormt.

### III.

Doorslaggevend voor de kans van slagen van het hoger beroep van verzoekers is – wat betreft de heenvlucht en de in zoverre ingestelde vordering tot betaling van compensatie wegens langdurige vertraging – de vraag of een boekingsbevestiging van een touroperator, die op haar beurt niet was gebaseerd op een gelijkkluidende boeking bij de luchtvaartmaatschappij waartegen krachtens artikel 7, lid 1, van de passagiersrechtenverordening een vordering tot betaling van compensatie is ingesteld („dekkingsboeking”), als „bevestigde boeking” in de zin van artikel 3, lid 2, [Or. 6], onder a), van de passagiersrechtenverordening kan gelden, of in een dergelijk geval de luchtvaartmaatschappij waartegen de vordering is ingesteld als „luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert” in de zin van artikel 2, onder b), van de passagiersrechtenverordening moet worden aangemerkt, en of de „geplande aankomsttijd” van een vlucht aan de hand van een dergelijke boekingsbevestiging van een touroperator kan worden bepaald.

Passagiers kunnen bij langdurige vertraging bij aankomst van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert compensatie vorderen, wanneer zij hun eindbestemming drie of meer uren na de door die luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd bereiken (arrest van het Hof van Justitie van 19 november 2009, C-402/07 en C-432/07, ████████ e.a., [EU:C:2009:716,] punt 69; bevestigd door de arresten van 23 oktober 2012, ████████ e.a., C-581/10 en C-629/10, [EU:C:2012:657,] en 26 februari 2013, ████████ C-11/11, [EU:C:2013:106,] punt 33).

#### 1.

De toepasselijkheid van de passagiersrechtenverordening hangt ingevolge artikel 3, lid 2, onder a), ervan om te beginnen af van het antwoord op de vraag of de passagiers een „bevestigde boeking voor de vlucht in kwestie” hebben. Het begrip „boeking” wordt gedefinieerd in artikel 2, onder g), van de passagiersrechtenverordening. Ingevolge daarvan vormt ook een „ander bewijs” dan een „ticket” in de zin van artikel 2, onder f), van de passagiersrechtenverordening een „boeking”, wanneer hieruit blijkt dat de boeking is aanvaard en geregistreerd door „de touroperator”. Volgens de rechtspraak van de Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland) kan de „bevestigde boeking” ook volgen uit een door de

reisorganisator, dus de touroperator, hierover uitgereikt bewijs waarop het geplande vervoer door de lucht door middel van een bepaalde, in de regel met een vluchtnummer en tijdstip geïndividualiseerde vlucht op bindende wijze is aangegeven [OMISSIS]. Ook de kamer is van mening dat uit de gecombineerde lezing van artikel 3, lid 2, onder a), en artikel 2, onder g), van de passagiersrechtenverordening volgt dat een dergelijk bewijs moet volstaan om de toepassing van de passagiersrechtenverordening mogelijk te maken. Dat het door de touroperator uitgereikte boekingsbewijs ook gebaseerd moet zijn op een identieke „dekkingsboeking” bij de betrokken luchtvaartmaatschappij is hiervoor niet noodzakelijk.

## 2.

Volgens de kamer gaat het wat betreft het recht van verzoekers om van verweerster compensatie voor de heenvlucht te vorderen evenwel erom of zij door gebruik te maken van Anex Tour GmbH van interveniënte het vervoer van verzoekers met vlucht ARZ 8711 op 15 juli 2018 met geplande aankomsttijd om 10.30 uur heeft toegezegd, want enkel in dat geval was zij voornemens de aldus geïndividualiseerde vlucht ook in naam van de met verzoekers in een contractuele relatie staande touroperator, te weten interveniënte, uit te voeren [artikel 2, onder b), van de passagiersrechtenverordening] en is zij daarom als luchtvaartmaatschappij die deze [**Or. 7**] vlucht uitvoert passief gelegitimeerd. Een dergelijk voornemen van de luchtvaartmaatschappij vereist evenwel noodzakelijkerwijs dat de touroperator het verzoek om de betrokken passagier met een door de luchtvaartmaatschappij aan belanghebbenden aangeboden vlucht te laten vervoeren, aan hem vooraf moest worden medegedeeld. Een dergelijke mededeling vormt evenwel een boeking door de touroperator. Daarom is ook volgens de kamer altijd een gelijklopende dekkingsboeking door de touroperator vereist en is zonder een dergelijke dekkingsboeking een door hem verstrekt „bewijs” in de zin van artikel 2, onder g), van de passagiersrechtenverordening onvoldoende om compensatie bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten te kunnen krijgen.

## 3.

De „oorspronkelijk geplande aankomsttijd” in de zin van de hierboven aangehaalde rechtspraak van het Hof van Justitie kan volgens de kamer niet blijken uit een bewijs dat een touroperator zonder afstemming met de betrokken luchtvaartmaatschappij heeft verstrekt.

Het begrip „geplande aankomsttijd” is ook te vinden in artikel 2, onder h), artikel 5, lid 1, onder c), artikel 6, lid 1, en artikel 7, lid 1, tweede volzin en, lid 2, van de passagiersrechtenverordening. In het arrest van 26 februari 2013, [REDACTED] [(C-11/11, EU:C:2013:106)] heeft het Hof van Justitie verklaard dat met het oog op de in artikel 7 van de passagiersrechtenverordening geregelde betaling van compensatie een vertraging moet worden beoordeeld ten opzichte van het geplande tijdstip van aankomst op die bestemming; wat betreft het begrip



„eindbestemming” heeft het Hof van Justitie in punt 34 van het arrest ██████ verwezen naar de definitie in artikel 2, onder h), van de passagiersrechtenverordening. Ingevolge die definitie is de eindbestemming de bestemming die vermeld staat op het bij de incheckbalie aangeboden ticket of, in geval van een vlucht met rechtstreekse aansluitingen, de bestemming van de laatste vlucht. Het Hof van Justitie is hier dus voor de bepaling van de eindbestemming uitgegaan van het ticket in de zin van artikel 2, onder f), van de passagiersrechtenverordening, dat wil zeggen een geldig document dat de passagier recht geeft op vervoer of een gelijkwaardig document in immateriële vorm dat door de luchtvaartmaatschappij of door een door haar erkende agent is uitgegeven of toegestaan, dus het fysieke of elektronische document waarin het recht op vervoer is belichaamd. Naar een „ander bewijs” in de zin van artikel 2, onder g), van de passagiersrechtenverordening („boeking”) heeft het Hof niet verwezen.

Past men dit toe op de bepaling van de geplande aankomsttijd ten behoeve van de betaling van compensatie, dan volgt hieruit dat het ook in dit geval moet aankomen op het aan de passagier verstrekte „ticket”, zodat een hiervan afwijkende vermelding in de „boeking” niet relevant is. Dit betekent dat in het onderhavige geval de „reisregistratie” van verzoekers van 15 januari 2018 [OMISSIS] van meet af aan niet in aanmerking komt als grondslag voor de bepaling van de geplande aankomsttijd, zonder dat de vraag hoeft te worden gesteld of zij überhaupt als „bevestigde boeking” in de zin van artikel 3, lid 2, onder a), van de passagiersrechtenverordening kan worden beschouwd. Bovendien voldoet zij ook niet aan de voorwaarden van een „ticket” als bedoeld in artikel 2, onder f), van de passagiersrechtenverordening, aangezien niet ervan kan worden uitgegaan dat daarmee een door verweerster [Or. 8] erkende agent een „document dat recht geeft op vervoer” met de aangegeven vluchten heeft verstrekt. Uit de „reisregistratie” kan enkel blijken dat zij ertoe strekt de registratie voor een door interveniënte georganiseerde pakketreis schriftelijk vast te leggen. Van een ondubbelzinnig als „ticket” te identificeren document is in casu geen sprake.

In elk geval kan de „geplande aankomsttijd”, volgens de kamer niet uit een „ander bewijs” blijken dat is verstrekt door een touroperator die wat betreft de betrokken vlucht geen contractuele relatie met de luchtvaartmaatschappij heeft. De planning van de vluchten is immers enkel een aangelegenheid van de luchtvaartmaatschappij. Een luchtvaartmaatschappij heeft een vlucht gepland, wanneer zij deze in haar vluchtplanning heeft opgenomen en dus de plaatsen van vertrek en bestemming alsmede de vertrek- en aankomsttijden heeft vastgelegd, een vluchtnummer heeft toegewezen en voor boeking heeft opengesteld [OMISSIS]. Zolang geen sprake is van een reservering, dat wil zeggen van een boeking van een stoel op een dergelijke vlucht, kan de luchtvaartmaatschappij de planning wijzigen of opgeven zonder dat passagiers hieraan een recht op betaling van compensatie kunnen ontleen; dit volgt uit artikel 2, onder l), van de passagiersrechtenverordening. Hieruit volgt dat een vóór een dergelijke reservering door een touroperator verstrekt „ander bewijs” in de zin van artikel 2, onder g), van de passagiersrechtenverordening tenminste in dat geval niet als

grondslag kan dienen voor een recht op betaling van compensatie. Dit pleit tegen de opvatting dat dergelijk „ander bewijs” hoe dan ook als grondslag kan dienen voor een recht op betaling van compensatie wanneer de betrokken luchtvaartmaatschappij de hierin aangegeven vlucht niet of op andere tijden uitvoert.

#### 4.

Ook uit artikel 13 van de passagiersrechtenverordening kan geen andere uitkomst volgen. De kamer ziet immers niet in, hoe de luchtvaartmaatschappij waartegen een vordering is ingesteld op de touroperator verhaal kan nemen, wanneer tussen hen geen contractuele relatie bestaat, maar de luchtvaartmaatschappij volgens de passagiersrechtenverordening moet voldoen aan vorderingen tot betalen van compensatie die zijn ingesteld wegens de niet-inachtneming van een vluchtplanning die helemaal niet door haar is gemaakt. In zoverre kan volgens de kamer ook het uitgangspunt van de waarborging van een hoog niveau van bescherming van de passagiers (overweging 1 van de passagiersrechtenverordening) geen andere uitkomst funderen. De touroperator waarmee de betrokken passagier een overeenkomst heeft gesloten is ten opzichte van deze passagier de verweerder op wie deze passagier verhaal kan nemen wegens individueel nadeel dat hij heeft geleden door te vertrouwen op diens onjuiste informatie met betrekking tot de vluchtplanning. **[Or. 9]**

#### IV.

Met betrekking tot de door verzoekers wegens de retourvlucht ingestelde vordering tot betaling van compensatie krachtens artikel 5, lid 1, juncto artikel 7, lid 1, onder b), van de passagiersrechtenverordening is doorslaggevend of een vervroeging met ten minste 2 uur en 50 minuten van 08.00 uur naar 05.10 uur een annulering in de zin van artikel 2, onder l), van de passagiersrechtenverordening vormt.

#### 1.

Een „annulering” is volgens de juridische definitie in artikel 2, onder l), van de passagiersrechtenverordening het niet uitvoeren van een geplande vlucht waarop ten minste één plaats was geboekt. Het „niet uitvoeren” van de geplande vlucht moet worden onderscheiden van de „vertraging” en wordt gekenmerkt door het feit dat de planning van de oorspronkelijke vlucht wordt opgegeven (zie arrest van het Hof van 19 november 2009, C-402/07 en C-432/07, ████████ e.a., [EU:C:2009:716,] punten 33 e.v.). Het Hof van Justitie heeft zich tot op heden nog niet uitgesproken over de vraag of ook sprake is van het opgeven van de planning van de vlucht wanneer de vlucht met 2 uur en 50 [minuten] wordt vervroegd.

Volgens de rechtspraak van het Bundesgerichtshof [OMISSIS] vormt in elk geval een meer dan geringe vervroeging van een geplande vlucht een – met het aanbod van een andere vlucht verbonden – annulering van een vlucht, hetgeen een recht

op compensatie als bedoeld in artikel 7, lid 1, van de passagiersrechtenverordening kan funderen. Volgens het Bundesgerichtshof [OMISSIS] is kenmerkend voor een annulering dat de luchtvaartmaatschappij haar oorspronkelijke planning definitief heeft opgegeven, ook al is voor de passagiers een andere vlucht geregeld. Volgens het Bundesgerichtshof is dit verduidelijkt door de rechtspraak van het Hof van Justitie (arresten van 19 november 2009, C-402/07 en C-432/07, [REDACTED] e.a., [EU:C:2009:716,] en 13 oktober 2011, [REDACTED] e.a., C-83/10, [EU:C:2011:652]), die is ontwikkeld om annulering af te bakenen van langdurige vertraging. Van het opgeven van de oorspronkelijke vluchtplanning zou ook sprake zijn wanneer een vlucht met verschillende uren wordt vervroegd.

De kamer betwijfelt evenwel of deze uitlegging van het Unierecht door het Bundesgerichtshof juist is.

Het feit dat de passagiersrechtenverordening nergens de vervroeging van een vlucht vermeldt en deze situatie niet regelt, staat ook volgens de kamer niet overtuigend in de weg aan een uitlegging van artikel 2, onder l), van de passagiersrechtenverordening volgens de rechtspraak van het Bundesgerichtshof. Volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie kan in beginsel worden geconcludeerd dat er sprake is van een annulering wanneer de oorspronkelijk geplande en vertraagde vlucht wordt vervangen door een andere vlucht, dat wil zeggen wanneer de planning van de oorspronkelijke vlucht wordt opgegeven en de passagiers van deze vlucht zich aansluiten bij de passagiers van een vlucht die eveneens is gepland, los van de vlucht die de **[Or. 10]** aldus overgeboekte passagiers hebben geboekt. In dit verband is enkel de individuele situatie van elke aldus vervoerde passagier van belang, namelijk het feit dat, wat de betrokken passagier betreft, de oorspronkelijke planning van de vlucht is opgegeven (arrest van 13 oktober 2011, [REDACTED] e.a., C-83/10, [EU:C:2011:652,] punten 30 en 31). Het Hof van Justitie heeft echter ook geoordeeld dat de enkele vertraging van de feitelijke vertrektijd ten opzichte van de geplande vertrektijd geen annulering vormt; een vertraagde vlucht kan ongeacht de duur van de vertraging niet als geannuleerd worden beschouwd wanneer uiteindelijk wordt vertrokken overeenkomstig de oorspronkelijk vastgestelde planning (arrest van het Hof van 19 november 2009, C-402/07 en C-432/07, [REDACTED] e.a., EU:C:2009:716, punten 32 en 34). Bijgevolg twijfelt de kamer er niet aan dat de vervroeging van een vlucht een wijziging van de oorspronkelijke vluchtplanning in de zin van de rechtspraak van het Hof van Justitie bewerkstelligt.

De kamer heeft twijfels over de juiste uitlegging van artikel 2, onder l), van de passagiersrechtenverordening, omdat de vervroeging van een vlucht – wat zonder enige twijfel het opgeven van de planning van de vlucht inhoudt door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert – niet zoals annulleringen op korte termijn zonder het aanbod van een andere vlucht in de zin van artikel 5, lid 1, onder c), iii, van de passagiersrechtenverordening of langdurige vertragingen noodzakelijkerwijs tot ongemak leidt dat op gestandaardiseerde wijze door compensatie-, bijstands- en verzorgingsmaatregelen vergoed respectievelijk

verminderd moet worden. Want zelfs wanneer passagiers geen onder de laatstgenoemde regeling van de passagiersrechtenverordening vallend vervangend aanbod krijgen maar vooraf tijdig op de hoogte zijn gebracht van de vervroeging, zullen zij geen overlast en ongemak ervaren die vergelijkbaar zijn met die bedoeld in de overwegingen 12 en 13 van de passagiersrechtenverordening ervaren, omdat zij zich op tijd kunnen instellen op de nieuwe vluchtplanning en dus op de nieuwe vertrektijd op de luchthaven kunnen zijn. Zij hebben dus geen behoefte aan bijstand en verzorging terwijl zij moeten wachten op de luchthaven. Omdat zij niet hoeven te wachten, is er ook geen sprake van overlast en ongemak als gevolg hiervan die materieel gecompenseerd moeten worden. Van overlast en ongemak kan dus hooguit sprake zijn wanneer de passagiers vooraf niet op de hoogte zijn gebracht van de vervroeging en zij pas op de oorspronkelijke geplande vertrektijd inchecken. Dit is in casu evenwel niet het geval, aangezien verzoekers met de vervroegde retourvlucht zijn vervoerd. Daarom kan in situaties als de onderhavige hooguit sprake zijn van overlast en ongemak wanneer passagiers door de vervroeging van de retourvlucht überhaupt tot een wijziging van hun reisplanning worden gedwongen. Hierdoor ontstond voor hen evenwel in die zin geen verlies van tijd dat zij moesten wachten.

Indien in gevallen als in casu reeds bij de vervroeging van een vlucht moet worden geacht sprake te zijn van door compensatie te vergoeden schade, rijst de vraag welke omvang vereist is om compensatie krachtens artikel 7, lid 1, van de passagiersrechtenverordening te rechtvaardigen. Volgens de kamer [Or. 11] zijn ook de overlast en het ongemak die in de regel gepaard gaan met een vervroeging met verschillende uren niet vergelijkbaar met de overlast en het ongemak die ontstaan door een annulering op korte termijn of langdurige vertraging van een vlucht.

## 2.

Het Hof van Justitie heeft zich ook nog niet uitgesproken over de vraag of ingeval een vervroeging van een vlucht een annulering in de zin van artikel 2, onder l), van de passagiersrechtenverordening kan vormen, de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert gebruik kan maken van een recht tot verlaging krachtens artikel 7, lid 2, van de passagiersrechtenverordening, wanneer de wijziging van de feitelijke aankomsttijd ten opzicht van de geplande aankomsttijd binnen de in artikel 7, lid 2, van de verordening genoemde tijds marges ligt. De kamer twijfelt over de toepassing van deze bepaling op een vervroeging, alleen al omdat deze weliswaar de mededeling van een andere vlucht inhoudt voor zover zij überhaupt gepaard gaat met een annulering, maar hierin geen aanbod in de zin van artikel 8 van de passagiersrechtenverordening is gelegen, zoals artikel 7, lid 2, van de passagiersrechtenverordening vereist. Ingevolge artikel 8 van de passagiersrechtenverordening kunnen de passagiers namelijk kiezen en volgens overweging 20 moeten zij volledig over hun rechten worden geïnformeerd. Dit betekent dat de luchtvaartmaatschappij die een vlucht annuleert de passagiers onder de in artikel 8, lid 1, onder a), b) en c), van de passagiersrechtenverordening vastgelegde voorwaarden keuzemogelijkheden biedt (zie wat betreft de weigering

van vervoer het arrest van het Hof van Justitie van 29 juli 2019, [REDACTED] C-354/18, [EU:C:2019:637,] punt 53). Hieruit volgt volgens het Hof van Justitie dat een dergelijk voorstel de passagiers de informatie moet verstrekken die nodig is opdat zij een juiste keuze kunnen maken uit de mogelijkheden om ofwel hun vlucht te annuleren en hun ticket terugbetaald te krijgen, ofwel hun vervoer naar hun eindbestemming voort te zetten onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden bij de eerste gelegenheid dan wel op een latere datum (arrest [REDACTED] punt 54). Aan deze aan een aanbod van een alternatief reisplan verbonden eisen wordt niet voldaan wanneer een luchtvaartmaatschappij de passagier louter ervan op de hoogte brengt dat zijn vlucht vervroegd is.

### 3.

De vergelijkbare reisvoorwaarden bedoeld in artikel 8, lid 1, onder b) en c), van de passagiersrechtenverordening gaan uit van de oorspronkelijk geboekte vlucht en daarmee van de luchtvervoerovereenkomst. De vraag of een met 2 uur en 50 minuten vervroegde vlucht in die zin vergelijkbaar is met de oorspronkelijk geboekte vlucht en de vlucht bij de eerste gelegenheid vormt, zodat de verwerende luchtvaartmaatschappij door de mededeling van de vervroeging heeft voldaan aan de aan haar door de bepaling opgelegde verplichtingen, is eveneens nog niet opgehelderd. **[Or. 12]**

### V.

Wat betreft de door verzoekers gevorderde betaling van de vergoeding voor hun procesgemachtigde hangt de beslissing van de kamer af van de vraag welke inhoud de mededeling moet hebben die de passagier ingevolge artikel 14, lid 2, van de passagiersrechtenverordening moet ontvangen.

[OMISSIS] [naar nationaal recht geen recht op vergoeding bij verzuim]

Behalve bij verzuim komt de vergoeding van de kosten voor juridische bijstand die bij de eerste vordering van betaling van compensatie volgens artikel 7, lid 1, van de passagiersrechtenverordening zijn ontstaan, [OMISSIS], volgens de kamer niet reeds dan zonder meer in aanmerking wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert haar verplichting uit hoofde van artikel 14, lid 2, van de passagiersrechtenverordening niet is nagekomen. Van een dergelijke niet-nakoming moet in het onderhavige geval worden uitgegaan.

Komt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert haar verplichting om de passagier een schriftelijke mededeling te bezorgen niet na, dan berust de inschakeling van juridische bijstand bij de buitengerechtelijke vordering van betaling van compensatie niet op deze niet-nakoming. Ingevolge artikel 14, lid 2, eerste volzin, van de passagiersrechtenverordening is de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert namelijk enkel gehouden tot de bezorging van een schriftelijke mededeling waarin de regels voor compensatie en bijstand overeenkomstig deze verordening zijn uiteengezet; overweging 20 van de passagiersrechtenverordening leidt volgens de kamer niet tot een andere uitkomst.

Dit betekent in het bijzonder dat de luchtvaartmaatschappij niet gehouden is tot subsumptie van de concrete feiten onder een van de in aanmerking komende normen van de verordening. De passagiers moeten daarom niet over „hun” rechten maar in het algemeen over „de regels” worden geïnformeerd. De kamer gaat er evenwel niet aan voorbij dat het Bundesgerichtshof [OMISSIS] heeft verklaard dat de ingevolge artikel 14, lid 2, van de passagiersrechtenverordening aan de passagier te bezorgen mededeling hem in staat moet stellen zijn vordering doeltreffend en zonder juridische bijstand tegen de uitvoerende [Or. 13] luchtvaartmaatschappij in te stellen, dat wil zeggen deze mededeling moet hem voldoende duidelijk informeren over de exacte naam van het bedrijf waarbij en het exacte adres waarlangs hij welk naar afstand gedifferentieerd bedrag kan vorderen en welke stukken hij in voorkomend geval bij zijn vordering moet voegen. Volgens het Bundesgerichtshof is het doel en de ratio van de verplichting tot mededeling erin gelegen dat de passagiers in staat worden gesteld om zelf de vordering tot betaling van compensatie tegen de luchtvaartmaatschappij in te stellen, wat volgt uit overweging 20.

De kamer deelt deze opvatting niet, aangezien de door het Bundesgerichtshof in dit verband aangehaalde overweging van de verordening niet vermeldt dat de passagiers verschoond moeten blijven van de inschakeling van juridische bijstand. Bovendien gaat de kamer ervan uit dat de opsteller van de passagiersrechtenverordening de in overweging 20 neergelegde beweegredenen heeft gehad en dat deze hem ertoe hebben gebracht artikel 14, lid 2, van de verordening in zijn huidige vorm te gieten, zodat hij de luchtvaartmaatschappij juist niet ertoe wilde verplichten om de passagier te informeren over alle rechten die hij in het concrete geval heeft maar enkel over die welke aan de bewoordingen van deze bepaling kunnen worden ontleend. Ook andere taalversies van de passagiersrechtenverordening dan de Duitse taalversie, bijvoorbeeld de Franse of de Engelse taalversie, maken in artikel 14, lid 2, van de passagiersrechtenverordening gewag van louter een verplichting om de passagier een schriftelijke mededeling te bezorgen waarin de regels zijn uiteengezet („une notice écrite reprenant les règles d’indemnisation et d’assistance conformément aux dispositions du présent règlement” respectievelijk „a written notice setting out the rules for compensation and assistance in line with this Regulation”), zodat ook hieruit niet valt af te leiden dat de verplichting van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert verder gaat dan een algemene mededeling over de regels.

Om die redenen deelt de kamer ook niet de [OMISSIS] opvatting van het Bundesgerichtshof dat in geval van niet-nakoming van de mededelingsverplichting als bedoeld in artikel 14, lid 2, van de passagiersrechtenverordening door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, de kosten voor juridische bijstand die zijn ontstaan bij de opdracht tot buitengerechtelijke vertegenwoordiging bij de eerste vordering van betaling van compensatie, voor vergoeding in aanmerking komen. De vergoeding van de kosten voor buitengerechtelijke vertegenwoordiging van hun procesgemachtigde kunnen verzoekers ook niet op andere gronden eisen. De opgeworpen vraag is bijgevolg ook voor de beslissing inzake het hoger beroep van verzoekers van

belang, omdat wanneer verweerster door een algemeen gehouden mededeling over de rechten bij annulering respectievelijk vertraging van een vlucht haar verplichtingen uit hoofde van artikel 14, lid 2, van de passagiersrechtenverordening in voldoende mate zou zijn nagekomen, een recht van verzoekers op vergoeding van de buitengerechtelijk gerezene kosten voor juridische bijstand niet aanmerking zou komen. Die kosten zouden daarentegen wel voor vergoeding in aanmerking komen wanneer verweerster verzoekers had dienen te informeren **[Or. 14]** over de rechten waarvan zij concreet gebruik kunnen maken wegens de opgetreden verstoring.

Volgens de kamer geeft de rechtspraak van het Bundesgerichtshof aanleiding tot twijfels over de juiste toepassing van het Unierecht zodat zij zich gehouden ziet om het Hof van Justitie van de Europese Unie krachtens artikel 267, derde alinea, VWEU te verzoeken om uitlegging van artikel 14, lid 2, van de passagiersrechtenverordening.

VI.

[OMISSIS]

VII.

[OMISSIS]