



Datum van
inontvangstneming

:

08/09/2020

Zaak C-365/20

Samenvatting van het verzoek om een prejudiciële beslissing overeenkomstig artikel 98, lid 1, van het Reglement voor de procesvoering van het Hof van Justitie

Datum van indiening:

4 augustus 2020

Verwijzende rechter:

Landgericht Düsseldorf (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

20 juli 2020

Verweerster en appellante:

Eurowings GmbH

Verzoekster en geïntimeerde:

GDVI Verbraucherhilfe GmbH

Voorwerp van het hoofdgeding

Luchtvervoer – Verordening (EG) nr. 261/2004 – Compensatie aan luchtreizigers bij annulering of langdurige vertraging van vluchten – Begrip „bevestigde boeking” – Omboeking – Begrip „weigering van de toegang tot een vlucht” – Begrip „redelijke grond” voor instapweigering – Begrip „luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert” – Aansluitende vlucht – Hoogte van de compensatie

Voorwerp en rechtsgrondslag van de verwijzing

Uitlegging van het Unierecht, artikel 267 VWEU

Prejudiciële vragen

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), 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. Is er sprake van „weigering van de toegang tot een vlucht” in de zin van artikel 4, lid 3, en artikel 2, onder j), van verordening (EG) nr. 261/2004, wanneer passagiers door een touroperator waarmee zij een pakketreisovereenkomst hebben gesloten, enkele dagen vóór de geplande vertrektijd worden omgeboekt naar een andere vlucht, nadat de touroperator hun eerder een door de plaats van vertrek en de plaats van bestemming, de vertrek- en aankomsttijd en het vluchtnummer geïndividualiseerde vlucht op bindende wijze had bevestigd?

3. Is er sprake van een „redelijke grond” voor instapweigering in de zin van artikel 2, onder j), laatste zinsdeel, van verordening (EG) nr. 261/2004 wanneer een touroperator zonder overleg met de luchtvaartmaatschappij en zonder een „dekkingsboeking” voor de passagier te verrichten, een bepaalde door de datum, het vluchtnummer en de vluchttijden geïndividualiseerde vlucht op bindende wijze bevestigt en de touroperator de passagier vervolgens luttele dagen vóór de geplande vertrektijd – wederom zonder overleg met de luchtvaartmaatschappij – naar een andere vlucht omboekt, zonder dat de luchtvaartmaatschappij hierop invloed kan uitoefenen?

4. 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 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?

5. Moeten artikel 4, lid 3, en artikel 7, lid 1, van verordening (EG) nr. 261/2004 aldus worden uitgelegd dat in een geval als het onderhavige, waarbij de passagier in het kader van een pakketreis rechtstreeks aansluitende vluchten bij de reisorganisator boekt en het eerste deeltraject door de verwerende luchtvaartmaatschappij wordt uitgevoerd zoals gepland, maar de passagier vervolgens op de aansluitende vlucht, die eveneens door de verwerende luchtvaartmaatschappij wordt uitgevoerd, onder verwijzing naar een ontbrekende „dekkingsboeking” van de reisorganisator de toegang tot de vlucht wordt

geweigerd overeenkomstig artikel 2, onder j), van verordening (EG) nr. 261/2004, de hoogte van de compensatie is gebaseerd op de afstand van het gehele traject tussen het eerste vertrekpunt en de eindbestemming en niet alleen op basis van de afstand inzake het verstoorde tweede deeltraject?

Aangevoerde Unierechtelijke bepalingen

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”), in het bijzonder artikel 2, onder b), d), f), g), en j), artikel 3, lid 1, artikel 3, lid 2, onder a), artikel 3, lid 5, tweede volzin, artikel 4, lid 3, artikel 5, leden 1 en 3, en artikel 7, lid 1

Korte weergave van de feiten en van de procedure

- 1 Verzoekster vordert, in haar hoedanigheid van gesubrogeerde, van verweerster betaling van compensatie op grond van artikel 7, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 wegens instapweigering.
- 2 Op 22 januari 2016 boekten de betrokkenen (hierna: „cedenten”) bij de reisorganisator Ferien Touristik GmbH (hierna: „reisorganisator”) een pakketreis van een week naar Cuba, inclusief heen- en retourvlucht en accommodatie van 19 februari tot en met 26 februari 2016. De reisorganisator bevestigde middels de reisregistratie van 22 januari 2016 volgende vluchttijden:

Heenvlucht:

19 februari 2016: Leipzig – Keulen/Bonn, vluchtnr.: 4U0073 Germanwings, vertrek: 08.15 uur, aankomst: 09.15 uur

19 februari 2016: Keulen/Bonn – Varadero, vluchtnr.: EW0130 Eurowings, vertrek: 10.30 uur, aankomst: 15.55 uur

Retourvlucht:

26 februari / 27 februari 2016: Varadero – Keulen/Bonn, vluchtnr.: EW0131 Eurowings, vertrek: 17.55 uur, aankomst: 09.25 uur

27 februari 2016: Keulen/Bonn – Leipzig, vluchtnr.: EW4952 Eurowings, vertrek 10.35 uur, aankomst: 11.35 uur

- 3 Onder de vluchttijden stond de volgende mededeling:

„Voorziene vluchtdata – behoudens wijzigingen van de vluchttijden door de luchtvaartmaatschappij”.

- 4 Op 23 februari 2016, dus drie dagen vóór de retourvlucht, heeft de reisorganisator de cedenten per brief geïnformeerd over wijzigingen van de vluchttijden.
- 5 Het schrijven bevatte een bijgewerkt overzicht van de vluchttijden. Hieruit bleek dat het tweede deeltraject van de retourvlucht van Keulen/Bonn naar Leipzig (EW4952) werd geschrapt. In plaats daarvan moesten de cedenten op 27 februari 2016 van Keulen/Bonn naar Berlijn (Tegel) worden vervoerd met vlucht nr. 4U8055 Germanwings met geplande vertrektijd om 12.25 uur en geplande aankomsttijd om 13.35 uur.
- 6 In werkelijkheid kwamen cedenten pas op 27 februari 2016 om 17.35 uur op hun bestemming Leipzig/Halle aan. Cedenten kregen geen vervangende vlucht van Berlijn (Tegel) naar Leipzig/Halle aangeboden. Zij moesten dus zelf en op eigen kosten vervoer van luchthaven Berlijn (Tegel) naar Leipzig/Halle regelen.
- 7 De afstand tussen Varadero en Leipzig bedraagt volgens de groot-cirkelmethode 8 271 kilometer.
- 8 Verzoekster is van mening dat zij als gesubrogeerde in de rechten van de cedenten recht heeft op een bedrag aan compensatie van 600 EUR per passagier overeenkomstig artikel 7, lid 1, onder c), van de verordening, omdat zij beschikten over een bevestigde boeking voor verweersters vlucht EW4952 van Keulen/Bonn naar Leipzig en op dit traject tegen hun wil door de reisorganisator zijn omgeboekt. De hoogte van de compensatie is gebaseerd op de totale afstand van het traject Varadero – Leipzig en niet louter op de afstand van het traject Keulen/Bonn – Leipzig, omdat zij beide vluchten als één geheel bij hun reisorganisator hadden geboekt.
- 9 Verweester betwist dat de cedenten oorspronkelijk waren geboekt voor de vlucht Keulen/Bonn – Leipzig (EW 4952). Zij stelt dat volgens haar interne boekingssysteem de cedenten van het begin af waren geboekt voor vlucht 4U8055 van Keulen/Bonn naar Berlijn (Tegel). Het ontbreekt aan een „dekkingsboeking” vanwege de reisorganisator, dat wil zeggen dat de reisorganisator op geen enkel moment op bindende wijze voor beide cedenten twee stoelen voor vlucht EW 4952 bij haar heeft geboekt.
- 10 Het Amtsgericht Düsseldorf (rechter in eerste aanleg Düsseldorf, Duitsland) heeft verweester veroordeeld tot betaling van compensatie ten bedrage van 600 EUR per passagier, in totaal dus 1 200 EUR, op grond dat er ook sprake is van „instapweigering” in de zin van artikel 4 en artikel 2, onder j), van verordening nr. 261/2004 wanneer passagiers tegen hun wil werden omgeboekt door een reisorganisator die hun eerder de afgesproken vluchten in de reisregistratie had bevestigd.
- 11 Tegen deze uitspraak heeft verweester hoger beroep ingesteld.

Voornaamste argumenten van partijen in het hoofdgeding

- 12 Verweerster voert aan dat de cedenten niet beschikten over een „bevestigde boeking” in de zin van artikel 2, onder j), en artikel 3, lid 2, onder a), van de verordening. De bevestiging van een reisorganisator vormt slechts een bevestigde boeking in de zin van de passagiersrechtenverordening wanneer zij berust op een machtiging door of een toestemming van de luchtvaartmaatschappij om dergelijke bevestigingen af te geven of op een „dekkingsboeking” voor de desbetreffende vlucht. Dit was in casu evenwel niet het geval.
- 13 Zelfs wanneer men in de reisregistratie van de reisorganisator van 22 januari 2016 een „bevestigde boeking” zou zien, zou verweerster geenszins mogen worden beschouwd als de „luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert” in de zin van artikel 2, onder b), van de verordening en dus niet verplicht zijn tot compensatie overeenkomstig artikel 7 van de verordening. Uit artikel 2, onder b), en artikel 3, lid 5, tweede volzin, van de verordening volgt dat een luchtvaartmaatschappij niet verplicht is tot compensatie wanneer het ontbreekt aan een overeenkomst tussen haar en de passagier of tussen haar en de reisorganisator.
- 14 Overeenkomstig artikel 7, lid 1, onder a), van verordening nr. 261/2004 bestaat er hooguit een recht op compensatie van 250 EUR per passagier. Wat het bedrag van de compensatie betreft, hoeft in casu alleen de afstand in aanmerking te worden genomen van het deeltraject waarop de vermeende instapweigering heeft plaatsgevonden, en niet de afstand van het gehele vluchtraject.

Korte uiteenzetting van de motivering van de verwijzingsbeslissing

- 15 De bovenstaande vragen zijn doorslaggevend voor de kans van slagen van verweersters hoger beroep.

Vraag 1

- 16 De toepasselijkheid van verordening nr. 261/2004 en het bestaan van een „instapweigering” [artikel 4, en artikel 2, onder j), van de verordening] hangt volgens artikel 3, lid 2, onder a), van de verordening af van het antwoord op de vraag of de passagiers beschikten over een „bevestigde boeking voor de vlucht in kwestie”. Het begrip „boeking” wordt in artikel 2, onder g), van de verordening gedefinieerd als het feit dat de passagier een ticket heeft of een ander bewijs dat de boeking is aanvaard en geregistreerd door de luchtvaartmaatschappij of de touroperator.
- 17 Het begrip „ticket” wordt in artikel 2, onder f), van de verordening gedefinieerd als een geldig document dat recht geeft op vervoer of een gelijkwaardig document in immateriële, inclusief elektronische, vorm dat door de luchtvaartmaatschappij of door een door haar erkende agent is uitgegeven of toegestaan. Volgens de verwijzende rechter gaat het bij de reisregistratie van de reisorganisator van 22 januari 2016 niet om een „ticket” omdat deze niet afkomstig is van verweerster

als luchtvaartmaatschappij en de reisorganisatie ook niet als „agent” van verweerster optreedt.

- 18 Mogelijkerwijs is er wel sprake van een „ander bewijs” in de zin van artikel 2, onder g), van de verordening. De verordening bevat geen definitie van dit begrip. Volgens de bewoordingen van artikel 2, onder g), van de verordening veronderstelt een ander bewijs echter in ieder geval dat daaruit blijkt dat de boeking is aanvaard en geregistreerd door de „touroperator”. Als organisator van pakketreizen is de reisorganisator een „touroperator” in de zin van artikel 2, onder d), van de verordening. Volgens de rechtspraak van het Duitse Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland; hierna: „BGH”) kan de „bevestigde boeking” ook blijken uit een door de reisorganisator, dus de touroperator, hierover verstrekt bewijs waaruit het geplande luchtvervoer door een bepaalde, in de regel met een vluchtnummer en tijdstip geïndividualiseerde vlucht op bindende wijze volgt.
- 19 Het is de vraag of een dergelijk bewijs moet berusten op een toestemming van de luchtvaartmaatschappij of op een „dekkingsboeking”.
- 20 Bepaalde overwegingen van het BGH zouden ervoor kunnen pleiten dat een „bevestigde boeking” van een reisorganisator veronderstelt dat zij kan worden toegerekend aan de luchtvaartmaatschappij, bijvoorbeeld doordat zij de reisorganisator het recht heeft verleend om dergelijke bevestigingen te verrichten of dat er sprake is van een „dekkingsboeking” van de reisorganisator.
- 21 Daarentegen pleiten de bewoordingen van artikel 3, lid 2, onder a), en artikel 2, onder g), van de verordening ervoor dat een bevestiging van een touroperator ook zonder toestemming of „dekkingsboeking” steeds als „ander bewijs” zou kunnen worden beschouwd. Uit de tekst van artikel 2, onder g), van de verordening volgt namelijk uitdrukkelijk dat het voldoende is dat de reiziger beschikt over een bewijs waaruit blijkt dat de boeking voor een vlucht is „aanvaard en geregistreerd” door de touroperator.

Vraag 2

- 22 Indien men de vraag of er ook in de in het vorige punt genoemde gevallen sprake is van een „bevestigde boeking” in de zin van artikel 3, lid 2, onder a), en artikel 2, onder g), van de verordening bevestigend beantwoordt, rijst vervolgens de vraag of een „omboeking” door de reisorganisator van de passagier naar andere vluchten, die enkele dagen voor het geplande vertrek plaatsvindt, kan worden beschouwd als een „weigering van de toegang tot een vlucht” in de zin van artikel 4, lid 3, en artikel 2, onder j), van de verordening.
- 23 In artikel 2, onder j), van de verordening is „instapweigering” gedefinieerd als de weigering om passagiers op een vlucht te vervoeren, hoewel zij zich voor instappen hebben gemeld volgens de voorwaarden van artikel 3, lid 2, van de verordening zonder dat de instapweigering is gebaseerd op redelijke gronden.

Volgens de rechtspraak van het BGH kan een zogenoemde voorziene weigering om toegang tot een vlucht te verlenen ook bestaan in een „omboeking” door een reisorganisator naar een andere vlucht.

- 24 Indien men het mogelijk acht dat een weigering om toegang tot een vlucht te verlenen de vorm kan aannemen van een omboeking door de reisorganisator, dan zou men een dergelijke weigering kunnen ontwaren in de kennisgeving van de omboeking van 23 februari 2016, omdat de reisorganisator daarin niets zegt over de redenen voor de wijziging van de vluchttijden en hij zich eerder in de bevestiging van 22 januari 2016 wijzigingen in de vluchttijden slechts had voorbehouden in het geval van wijziging door de luchtvaartmaatschappij van de vluchttijden.

Vraag 3

- 25 Indien men de bovengenoemde vragen bevestigend beantwoordt, rijst de vraag of de luchtvaartmaatschappij bij gebrek aan een „dekkingsboeking” van de reisorganisator zich kan beroepen op een rechtvaardigingsgrond overeenkomstig artikel 2, onder j), laatste zinsdeel, van de verordening. Volgens deze bepaling is er, ondanks het feit dat aan de overige voorwaarden is voldaan, geen sprake van instapweigering als er redelijke gronden voor de instapweigering zijn, zoals bijvoorbeeld redenen die te maken hebben met ontoereikende reisdocumenten. De opsomming in artikel 2, onder j), laatste zinsdeel, van de verordening is volgens de duidelijke bewoordingen ervan niet-uitputtend. Deze bepaling omvat met name uitsluitend gronden die aan de passagier toe te rekenen zijn, doch omvat geen bedrijfsgebonden redenen die uitsluitend aan de luchtvaartmaatschappij toe te rekenen zijn. Het kan immers niet worden aanvaard dat een luchtvaartmaatschappij de gevallen waarin zij op legitieme gronden mag weigeren een passagier aan boord te laten gaan, aanzienlijk kan uitbreiden. Zo verliest die passagier noodzakelijkerwijze elke bescherming, wat indruist tegen het doel van de verordening om passagiers een hoog niveau van bescherming te garanderen door hun rechten ruim uit te leggen. Buitengewone, niet-beheersbare omstandigheden als bedoeld in artikel 5, lid 3, van de verordening rechtvaardigen niet dat instapweigering overeenkomstig artikel 2, onder j), laatste zinsdeel, van de verordening wordt uitgesloten [zie arresten van het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) van 4 oktober 2012, C-321/11, [REDACTED] e.a./Iberia, EU:C:2012:609, punt 29 e.v., en 4 oktober 2012, C-22/11, Finnair/[REDACTED] EU:C:2012:604, punt 30 e.v.). Speciaal voor het geval van de „reisdocumenten” die in artikel 2, onder j), laatste zinsdeel, van de verordening uitdrukkelijk als voorbeeld zijn genoemd, heeft het Hof beslist dat de Uniewetgever de bevoegdheid om de ontoereikendheid van reisdocumenten eenzijdig te beoordelen en definitief vast te stellen, niet heeft willen voorbehouden aan de luchtvaartmaatschappij. Wanneer een passagier een weigering om hem te laten instappen betwist, staat het derhalve aan de bevoegde rechterlijke instantie om rekening houdend met de relevante omstandigheden van het geval te beoordelen of zijn reisdocumenten ontoereikend waren en, in laatste instantie, of die weigering was gebaseerd op redelijke gronden [zie arrest van het Hof van

30 april 2020, C-584/18, (D.Z./) Blue Air (-) Airline Management Solutions (SRL), EU:C:2020:324, punt 87 e.v.].

- 26 Wanneer een reisorganisator – zoals in casu – zonder overleg met de luchtvaartmaatschappij en zonder een „dekkingsboeking” voor de passagier uit te voeren, bepaalde vluchten en vluchttijden aan de passagier bevestigt en de passagier vervolgens door de touroperator wordt „omgeboekt” naar een andere vlucht, rijst de vraag of de luchtvaartmaatschappij in dit opzicht beschikt over redelijke gronden voor instapweigering.
- 27 Hiervoor zou kunnen pleiten dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, in voorkomend geval helemaal geen invloed kan uitoefenen op een omboeking door de reisorganisator en dat dergelijke „foutieve” bevestigingen door de reisorganisator zouden kunnen worden toegerekend aan de passagier voor zover hij door een pakketreisovereenkomst contractueel verbonden is met de reisorganisator, terwijl er tussen reisorganisator en luchtvaartmaatschappij bij gebrek aan een „dekkingsboeking” of iets soortgelijks geen contractuele relaties bestaan.
- 28 Tegen de opvatting dat er sprake is van redelijke gronden, zou evenwel kunnen pleiten dat de passagiersrechtenverordening een hoog niveau van bescherming voor passagiers nastreeft en dat het niet kan worden aanvaard dat luchtvaartmaatschappijen de gevallen waarin zij op legitieme gronden mogen weigeren een passagier aan boord te laten gaan, aanzienlijk kunnen uitbreiden. Voorts lijkt het geval van een ontbrekende „dekkingsboeking” van de reisorganisator eerder op het geval van „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening, omdat noch de luchtvaartmaatschappij, die geen overeenkomst met de reisorganisator heeft, noch de passagier, die geen toegang heeft tot eventuele rechtsbetrekkingen tussen organisator en luchtvaartmaatschappij en zich noodgedwongen moet verlaten op de verklaringen van de organisator, invloed of controle kan uitoefenen op deze omstandigheid. Volgens de rechtspraak van het Hof mogen buitengewone omstandigheden echter juist niet vallen onder de rechtvaardigingsgrond van de „redelijke gronden” in de zin van artikel 2, onder j), laatste zinsdeel, van de verordening.

Vraag 4

- 29 Opdat verweerster gehouden is tot compensatie, moet zij bovendien de „luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert” in de zin van artikel 2, onder b), van de verordening zijn. Volgens deze bepaling is een luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert of voornemens is een vlucht uit te voeren in het kader van een overeenkomst met een passagier of namens een andere natuurlijke of rechtspersoon die een overeenkomst heeft met die passagier.

- 30 Het staat vast dat vlucht EW4952 een vlucht van verweerster is, die zij met een eigen vliegtuig en eigen personeel daadwerkelijk wilde uitvoeren en ook daadwerkelijk heeft uitgevoerd.
- 31 Volgens de bewoordingen van artikel 2, onder b), van de verordening moet de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, ofwel een rechtstreekse contractuele relatie met de passagier hebben of „namens” een andere (rechts)persoon die een overeenkomst heeft met die passagier, de vlucht uitvoeren of „voornemens zijn de vlucht uit te voeren”. Een dergelijk voornemen van de luchtvaartmaatschappij om de passagier te vervoeren namens de reisorganisator die uit hoofde van een pakketreisovereenkomst is verbonden met de passagier, ontbreekt echter wanneer de luchtvaartmaatschappij niet in het bezit is van een „dekkingsboeking” van de reisorganisator, de reisorganisator voorts ook niet contractueel gemachtigd is voor dergelijke bevestigingen en een overeenkomst tussen reisorganisator en luchtvaartmaatschappij geheel afwezig is. Indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert geen overeenkomst heeft met de passagier, doch activiteiten uitvoert die onder verordening nr. 261/2004 vallen, dan wordt zij geacht dit te doen namens de persoon die een overeenkomst heeft met die passagier (artikel 3, lid 5, tweede volzin, van de verordening).
- 32 Volgens de verwijzende rechter gaat het wat betreft het recht van verzoekster om van verweerster compensatie te vorderen erom of verweerster het vervoer van cedenten met vlucht EW4952 op 27 februari 2016 aan de reisorganisator heeft toegezegd, want enkel in dat geval was zij voornemens de aldus geïndividualiseerde vlucht ook in naam van de met de cedenten in een contractuele relatie staande reisorganisator uit te voeren [artikel 2, onder b), van de verordening] en is zij daarom als luchtvaartmaatschappij die deze 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, vooraf aan haar heeft medegedeeld. Een dergelijke mededeling vormt evenwel een boeking door de touroperator. Daarom is ook volgens de verwijzende rechter altijd een „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, annulering of langdurige vertraging van vluchten te kunnen krijgen.

Vraag 5

- 33 Verder is het de vraag of de hoogte van de compensatie overeenkomstig artikel 7, lid 1, van de verordening in een geval als het onderhavige wordt berekend op basis van de afstand van het verstoorde deeltraject, dan wel op basis van de totale afstand van de aansluitende vlucht.

- 34 Volgens de rechtspraak van het Hof vormen rechtstreeks aansluitende vluchten bestaande uit twee of meer vluchten die in het kader van één enkele boeking zijn aangekocht, één geheel voor het krachtens de verordening aan passagiers toekomende recht op compensatie, wat betekent dat bij de beoordeling van de toepasselijkheid van de verordening overeenkomstig artikel 3, lid 1, ervan moet worden gezien naar de aanvankelijke plaats van vertrek en de eindbestemming van die rechtstreeks aansluitende vluchten (zie arrest van het Hof van 31 mei 2018, C-537/17, ██████████ Royal Air Maroc, EU:C:2018:361, punt 18 e.v.).
- 35 Voorts heeft het Hof reeds geoordeeld dat artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7, lid 1, van de verordening aldus moeten worden uitgelegd dat in het kader van rechtstreeks aansluitende vluchten die uit twee vluchten bestaan en die in het kader van één enkele boeking zijn aangekocht, een passagier die bij zijn aankomst op de eindbestemming het slachtoffer is van een vertraging van drie uur of meer, die is ontstaan in het kader van de tweede vlucht, welke is uitgevoerd door een andere luchtvaartmaatschappij, krachtens de passagiersrechtenverordening compensatie kan vorderen van de communautaire luchtvaartmaatschappij die de eerste vlucht heeft uitgevoerd. Deze moet dan voor het volledige traject van de vlucht worden beschouwd als „luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert” in de zin van artikel 2, onder b) (zie arrest van het Hof van 11 juli 2019, C-502/18, CS e.a./České aerolinie, EU:C:2019:604, punt 16 e.v.).
- 36 Wat het bedrag van de compensatie overeenkomstig artikel 7, lid 1, van de verordening betreft, wordt volgens de rechtspraak van het Hof met het begrip „afstand” in het geval van vluchten met rechtstreeks aansluitingen enkel de volgens de groot-cirkelmethode vast te stellen afstand tussen de luchthaven van het eerste vertrek en de eindbestemming bedoeld, ongeacht de daadwerkelijk afgelegde vluchtafstand (zie arrest van het Hof van 7 september 2017, C-559/16, ██████████ e.a./Brussels Airlines, EU:C:2017:644).
- 37 Op basis van een gezamenlijke beoordeling van de bovengenoemde arresten van het Hof kan volgens de verwijzende rechter worden geconcludeerd dat in het geval van één enkele boeking van rechtstreeks aansluitende vluchten en vertraging op het tweede deeltraject die tot langdurige vertraging op de eindbestemming leidt, de luchtvaartmaatschappij die de eerste vlucht heeft uitgevoerd, compensatie dient te betalen waarvoor de afstand tussen het eerste vertrekpunt en de eindbestemming in aanmerking moet worden genomen.
- 38 Hiervoor pleit ook het onlangs door het Hof gewezen arrest van 30 april 2020, C-939/19, Flightright/Eurowings, EU:C:2020:316, volgens hetwelk de verordening aldus moet worden uitgelegd dat bij langdurige vertraging in het geval van uit twee of meer vluchten bestaand luchtvervoer dat door een passagier als één geheel is geboekt, het bedrag van de compensatie wordt vastgesteld op basis van de totale afstand tussen het vertrekpunt van de eerste vlucht en de eindbestemming, zelfs wanneer alleen de laatste vlucht was vertraagd.

- 39 Om te beginnen is het de vraag of bovengenoemde rechtspraak van het Hof ook van toepassing is als de aansluitende vlucht op het tweede deeltraject niet vertraagd is, maar de passagier de toegang tot de aansluitende vlucht wordt geweigerd, zodat hij zijn eindbestemming met een beschikbaar gestelde vervangende vlucht pas met langdurige vertraging bereikt.
- 40 In de zaak ██████████ e.a./Iberia heeft het Hof reeds beslist dat het begrip „instapweigering” in de zin van artikel 2, onder j), en artikel 3, lid 2, van de verordening ook het geval omvat waarin een luchtvaartmaatschappij bij één enkele vervoerovereenkomst betreffende een vlucht met een tussenlanding, een passagier niet aan boord van de aansluitende vlucht laat gaan omdat de eerste vlucht een aan haar te wijten vertraging heeft opgelopen en zij verkeerdelijk heeft verwacht dat deze passagiers niet op tijd zouden aankomen voor de tweede vlucht. Dientengevolge heeft de betrokken passagier recht op compensatie op grond van artikel 4, lid 3, en artikel 7, lid 1, van de verordening (zie arrest van het Hof van 4 oktober 2012, C-321/11 ██████████ e.a./Iberia, EU:C:2012:609). Volgens de verwijzende rechter kan op basis van deze uitspraak worden geconcludeerd dat de luchtvaartmaatschappij die, in het kader van als één geheel geboekte rechtstreeks aansluitende vluchten, de aanvoervlucht uitvoert zoals gepland, maar vervolgens weigert de passagiers aan boord te laten gaan van de aansluitende vlucht [artikel 4, lid 3, en artikel 2, onder j), van de verordening], compensatie dient te betalen voor de totale vluchtafstand tussen het eerste vertrekpunt en de eindbestemming.
- 41 Voorts rijst de vraag of bovengenoemde rechtspraak ook van toepassing is op het geval waarin de vluchten niet als één geheel werden geboekt bij de verwerende luchtvaartmaatschappij, maar door de reisorganisator, in het kader van een pakketreisovereenkomst, middels een reisregistratie of iets soortgelijks als één vlucht aan de passagiers werden bevestigd.