



Datum van
inontvangstneming

:

27/10/2020

Zaak C-451/20**Verzoek om een prejudiciële beslissing****Datum van indiening:**

23 september 2020

Verwijzende rechter:

Landesgericht Korneuburg (Oostenrijk)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

25 augustus 2020

Verzoekende partij:

Airhelp Limited

Verwerende partij:

Austrian Airlines AG

[OMISSIS]

Het Landesgericht Korneuburg (rechter in tweede aanleg Korneuburg, Oostenrijk) heeft als appelrechter in het geding tussen verzoekster Airhelp Limited, [OMISSIS] Central Hong Kong (Hongkong) [OMISSIS], en verweerster Austrian Airlines AG, 1300 Wien-Flughafen (Oostenrijk), wegens betaling van 300 EUR [OMISSIS], naar aanleiding van het door verweerster ingestelde hoger beroep tegen het vonnis van het Bezirksgericht Schwechat (rechter in eerste aanleg Schwechat, Oostenrijk) van 6 april 2020 [OMISSIS], ter niet-openbare terechtzitting de volgende

beslissing

gegeven:

I Het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) wordt krachtens artikel 267 VWEU verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

1) Moet artikel 3, lid 1, 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, aldus worden uitgelegd **dat de [Or. 2] verordening ook van toepassing is op een als één geheel geboekte, uit twee deeltrajecten bestaande vlucht, waarbij de vlucht op beide deeltrajecten door één (en dezelfde) communautaire luchtvaartmaatschappij moet worden uitgevoerd, wanneer zowel de plaats van vertrek van het eerste deeltraject als de plaats van aankomst van het tweede deeltraject in een derde land ligt en alleen de plaats van aankomst van het eerste deeltraject en de plaats van vertrek van het tweede deeltraject op het grondgebied van een lidstaat ligt?**

Indien de eerste vraag bevestigend wordt beantwoord:

2) Moet artikel 5, lid 1, onder c), iii), 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, aldus worden uitgelegd **dat de passagier ook recht heeft op de in artikel 7, lid 1, van deze verordening bedoelde compensatie, wanneer hij met de hem aangeboden andere vlucht volgens de planning weliswaar niet meer dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd van de geannuleerde vlucht op de eindbestemming zou aankomen, maar hij deze niet daadwerkelijk binnen dit tijdsbestek bereikt?**

II. De behandeling van de zaak wordt geschorst tot de ontvangst van de prejudiciële beslissing van het Hof van Justitie van de Europese Unie [OMISSIS].

Motivering:

Passagier N***** T***** beschikte over een bevestigde boeking voor de door verweerster uit te voeren vliegverbinding [**Or. 3**]

– OS 656 van Chişinău (KIV) (Moldavië) naar Wenen (VIE) (Oostenrijk) met een geplande vluchttijd op 29 mei 2019, van 15.55 uur tot 16.40 uur, en

– OS 25 van Wenen naar Bangkok (BKK) (Thailand) met een geplande vluchttijd van 29 mei 2019, 23.20 uur, tot 30 mei 2019, 14.20 uur.

Vlucht OS 656 werd minder dan zeven dagen voor het geplande vertrek geannuleerd. Derhalve heeft verweerster de passagier omgeboekt naar vlucht TK 68 van Istanboel (IST) (Turkije) naar Bangkok met een geplande vluchttijd op 30 mei 2019 van 01.25 uur tot 15.00 uur. (Hoe en wanneer de passagier van Chişinău naar Istanboel is vervoerd, kon niet worden vastgesteld.) Vlucht TK 68 kwam om 16.47 uur in Bangkok aan en had dus een vertraging van 1 uur en 47 minuten.

De passagier zou derhalve met vlucht TK 68 40 minuten later dan de oorspronkelijk door hem geboekte vlucht OS 25, indien deze volgens de planning

zou zijn uitgevoerd, op zijn eindbestemming Bangkok zijn aangekomen. De daadwerkelijke vertraging van vlucht TK 68 ten opzichte van de geplande aankomst van vlucht OS 25 bedroeg echter 2 uur en 27 minuten.

(Vlucht OS 25, die niet werd geannuleerd maar door de passagier niet kon worden genomen omdat aanvoervlucht OS 656 was geannuleerd, kwam overigens om 15.15 uur in Bangkok aan, dus met een vertraging van 55 minuten.)

De afstand tussen Chişinău en Bangkok bedraagt volgens de grootcirkelmethode meer dan 3 500 km.

De passagier heeft zijn recht als bedoeld in artikel 7 van de luchtreizigersverordening gecedeerd aan verzoekster, die deze cessie heeft aanvaard.

Verzoekster vordert, op grond van artikel 5, lid 1, onder c), gelezen in samenhang met artikel 7 lid 1, onder c), en lid 2, van de luchtreizigersverordening, de toewijzing van 300 EUR en voert daartoe in wezen aan dat de passagier recht heeft op compensatie, aangezien verweerster hem geen andere vlucht [**Or. 4**] heeft aangeboden, waarmee hij zijn eindbestemming Bangkok binnen twee uur na de geplande aankomsttijd van vlucht OS 25 daadwerkelijk heeft kunnen bereiken. Verweerster heeft echter het recht om het compensatiebedrag overeenkomstig artikel 7, lid 2, van verordening (EG) nr. 261/2004 (hierna: „luchtreizigersverordening”) te verlagen, omdat de passagier binnen vier uur op zijn eindbestemming is aangekomen.

Verweerster betwist de vordering, concludeert tot afwijzing ervan en voert kort gezegd aan dat de passagier geen recht heeft op compensatie, omdat vlucht TK 68 volgens de planning om 15.00 uur is aangekomen.

Het in eerste aanleg aangezochte Bezirksgericht Schwechat heeft met het bestreden **vonnis** de vordering toegewezen. Gelet op de hierboven weergegeven onbetwiste [OMISSIS] vastgestelde feiten was het Bezirksgericht in juridisch opzicht van oordeel dat uit de bewoordingen van de luchtreizigersverordening ondubbelzinnig blijkt dat [binnen het kader van artikel 5, lid 1, onder c), iii), van deze verordening] de geplande aankomsttijd van de oorspronkelijke vlucht dient te worden vergeleken met de daadwerkelijke aankomsttijd op de eindbestemming van de andere vlucht. Een luchtvaartmaatschappij hoeft dus alleen geen compensatie te betalen, wanneer de passagier zijn eindbestemming met de aangeboden andere vlucht daadwerkelijk maximaal twee uur later bereikt dan oorspronkelijk was voorzien. Indien dit niet het geval is, heeft de passagier wegens de annulering van de oorspronkelijke, door hem geplande vlucht recht op compensatie, zelfs wanneer verweerster door de andere vlucht – indien deze volgens de planning zou zijn uitgevoerd – van haar verplichting tot betaling van compensatie zou zijn vrijgesteld. In casu had de passagier met vlucht OS 25 volgens de planning om 14.20 uur in Bangkok moeten landen. In werkelijkheid heeft hij met vlucht TK 68 zijn [**Or. 5**] eindbestemming echter pas om 16.47 uur

bereikt. Volgens het Bezirksgericht Schwechat was de vordering van compensatie, waarvan het bedrag overeenkomstig artikel 7, lid 2, onder c), van de luchtreizigersverordening met 50 % werd verlaagd, bijgevolg gegrond. Op de vraag of de bepalingen van de luchtreizigersverordening eigenlijk wel op de feiten in kwestie van toepassing zijn, is de rechter in eerste aanleg niet ingegaan.

Tegen dat vonnis heeft verweerster **hoger beroep** ingesteld bij de verwijzende rechter. Daarbij verzoekt zij om wijziging van het bestreden vonnis in die zin dat de vordering van verzoekster wordt afgewezen. In hoger beroep voert verweerster in wezen aan dat uit de bewoordingen van artikel 5, lid 1, onder c), iii), van de luchtreizigersverordening niet kan worden afgeleid dat bij het vaststellen van de daarin beschreven tijdsbestek moet worden uitgegaan van de daadwerkelijke aankomst op de eindbestemming. Veeleer dient de geplande aankomsttijd van de oorspronkelijk geboekte vlucht te worden vergeleken met de geplande aankomst van de andere vlucht.

In haar memorie van antwoord in hoger beroep voert verzoekster daarentegen in wezen aan dat de opvatting van de rechter in eerste aanleg juist is, aangezien wanneer wordt uitgegaan van de geplande aankomsttijd van de andere vlucht, niet is gewaarborgd dat de passagier als gevolg van de vertraagde aankomst op de eindbestemming geen overlast ondervindt.

De verwijzende rechter dient als **appelrechter** in tweede en laatste aanleg uitspraak te doen over de vorderingen van verzoekster. Daarbij dient hij zich [OMISSIS] te beperken tot het onderzoek van rechtsvragen.

Met betrekking tot de prejudiciële vragen: [Or. 6]

Eerste vraag:

Ingevolge artikel 3, lid 1, van de luchtreizigersverordening is deze verordening van toepassing

- a) *op passagiers die vertrekken vanaf een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is;*
- b) *op passagiers die vertrekken vanaf een in een derde land gelegen luchthaven naar een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, tenzij zij bepaalde voordelen of compensatie hebben ontvangen en bijstand hebben gekregen in dat derde land, indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht in kwestie uitvoert, een communautaire luchtvaartmaatschappij is.*

Uit de inleidende opmerking van het Hof in zijn arrest van 11 juni 2020, *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460, punten 31 e.v.), waarin de als één geheel geboekte vlucht van Fortaleza (Brazilië) via Lissabon (Portugal) naar Oslo (Noorwegen) aan de orde was, kan worden afgeleid dat het Hof van oordeel is dat de luchtreizigersverordening uitsluitend op grond van artikel 47, lid 2, van de EER-Overeenkomst, gelezen in samenhang met

artikel 126, lid 1, ervan, punt 8 van Protocol 1 bij deze Overeenkomst en bijlage XIII bij deze Overeenkomst, onder de in deze verordening vastgestelde voorwaarden van toepassing is op vluchten van of naar een luchthaven op Noors grondgebied [OMISSIS]. Op grond daarvan zou de tussenlanding op het grondgebied van de Unie (Lissabon) niet tot gevolg hebben dat de luchtreizigersverordening toepasselijk wordt.

In het onderhavige geval zou dit echter betekenen dat op de in casu geboekte vlucht Chişinău-Wenen-Bangkok de luchtreizigersverordening niet van toepassing zou zijn.

Het is echter de vraag of, gelet op het in overweging 1 van de **[Or. 7]** verordening nagestreefde hoge niveau van bescherming, het resultaat van deze uitlegging door de Uniewetgever was gewenst.

Zouden namelijk de twee vluchten niet gezamenlijk zijn geboekt, dan zou op grond van de duidelijke bewoordingen van artikel 3, lid 1, van de luchtreizigersverordening elk van beide vluchten wel degelijk onder het toepassingsgebied van de verordening vallen. De passagier zou enkel op grond dat de vlucht als één geheel is geboekt, zijn bescherming verliezen.

Wegens de andere (geplande) vlucht door dezelfde luchtvaartmaatschappij, ofwel een aanvoervlucht naar de EU, ofwel een aansluitende vlucht vanuit de EU, zou de passagier bijgevolg de bescherming verliezen, die hij zonder de geboekte vlucht voor het andere deeltraject zou genieten.

Tweede vraag:

In casu moet worden vastgesteld of de bepaling van artikel 5, lid 1, onder c), iii), van de luchtreizigersverordening,

[volgens welke] in geval van annulering van een vlucht [...] de betrokken passagiers [recht hebben] op de in artikel 7 bedoelde compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, tenzij [...] de annulering hun minder dan zeven dagen voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld en hun een andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt,

aldus moet worden uitgelegd dat het daarin geregelde tijdsbestek is gebaseerd op de geplande of op de daadwerkelijke vertrek- en aankomsttijd van die andere vlucht. Het recht op compensatie vervalt indien de geplande aankomst op de eindbestemming (tijdsverschil: 40 minuten) als uitgangspunt wordt genomen. Het zou echter wel bestaan, indien de daadwerkelijke aankomst (tijdsverschil: 2 uur en 27 minuten) als uitgangspunt geldt. **[Or. 8]**

Volgens het algemene taalgebruik is er sprake van „Ermöglichen”¹ (mogelijk maken), wanneer de feitelijke voorwaarden voor het bereiken van een eindbestemming worden gecreëerd en het dan enkel nog van de betrokkene afhangt of hij van de aan hem geboden mogelijkheid gebruik maakt of niet. Indien de daadwerkelijke omstandigheden als uitgangspunt gelden, had de Uniewetgever echter beslist voor een duidelijkere formulering kunnen kiezen. Dit argument kan evenwel ook omgekeerd worden aangevoerd, omdat ook wanneer de wetgever enkel de geplande tijden van de andere vlucht als uitgangspunt had willen nemen, een ondubbelzinniger geformuleerde versie denkbaar zou zijn geweest.

Het is derhalve raadzaam om de andere taalversies van de tekst van de verordening te belichten. In dit verband blijkt dat de Engelse versie

„[...] are offered re-routing, allowing them to [...]”

en de Franse versie

„[...] un réacheminement leur permettant [...]”

ongeveer overeenkomen met de Duitse versie, maar de Nederlandse versie

„[...] hun een andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt.”

en de Deense versie

„[...] og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.”

ondubbelzinnig de daadwerkelijke vertrek- en aankomsttijd als uitgangspunt lijken te nemen, terwijl in de Italiaanse versie

„[...] e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale [Or. 9] meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.”

de daadwerkelijke aankomsttijd niet relevant lijkt te zijn.

Voor zover de appelrechter kan overzien wordt in ieder geval in het grootste deel van de rechtspraak van de nationale rechters de bepaling in kwestie aldus uitgelegd dat de geplande aankomsttijd van de geannuleerde vlucht en de daadwerkelijke aankomsttijd van de andere vlucht met elkaar worden vergeleken. [OMISSIS]

¹ Noot van de vertaler: het relevante deel van de Duitse taalversie van de bepaling luidt: „... und erhalten ein Angebot zur anderweitigen Beförderung, dass es ihnen ermöglicht, ...”.

Ook het Hof heeft in zijn beschikking van 27 juni 2018, *flightright/Eurowings* (C-130/18, EU:C:2018:496), het verschil tussen de geplande aankomst van de geannuleerde vlucht en de daadwerkelijke aankomst van de andere vlucht als uitgangspunt genomen. Uit de aan die zaak ten grondslag liggende feiten kon echter niet worden afgeleid of ook het verschil tussen de geplande aankomst van de geannuleerde vlucht en de daadwerkelijke aankomst van de andere vlucht al dan niet meer dan twee uur bedroeg. De prejudiciële vraag in die zaak betrof niet de thans betwiste uitlegging van artikel 5, lid 1, onder c), van de luchtreizigersverordening, maar de spanningsverhouding ervan met het arrest van het Hof van 19 november 2009, [REDACTED] e.a. (C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716).

Het betoog van appellante dat rekening moet worden gehouden met de geplande vluchttijden van de andere vlucht, is echter zeker steekhoudend, aangezien zij aan de hand van twee voorbeelden laat zien dat, indien enkel de daadwerkelijke tijden van de andere vlucht in aanmerking worden genomen, dit zou kunnen leiden tot resultaten die kennelijk indruisen tegen de doeleinden van luchtreizigersverordening, te weten het waarborgen van een hoog niveau van bescherming voor passagiers (overwegingen 1 en 2), die **[Or. 10]** door instapweigeringen, annuleringen of langdurige vertragingen overlast ondervinden.

Voorbeeld 1:

De vluchttijd van de op korte termijn geannuleerde vlucht is van 10.00 uur tot 12.00 uur. Aan de passagier wordt een andere vlucht met een geplande vertrektijd (*off block*) om 7.00 uur aangeboden. Deze vlucht heeft vervolgens echter een vertraging van tweeënhalf uur en vertrekt pas om 9.30 uur *off block*. Hoewel de passagier hierbij tegelijkertijd twee ongemakken ondervindt, namelijk eerst een aanbod dat niet voldoet aan de criteria van artikel 5, lid 1, onder c), iii), van de luchtreizigersverordening (hetgeen er wellicht ook nog toe leidt dat hij veel eerder dan gepland op de luchthaven wordt verwacht) en vervolgens ook nog een vertraging (al is deze minder dan drie uur), zou hij geen recht op compensatie hebben. In dit opzicht zou de uitvoerende luchtvaartmaatschappij van de geannuleerde vlucht zelfs worden „beloond” voor de vertraging van de andere vlucht.

Voorbeeld 2:

De vluchttijd van de op korte termijn geannuleerde vlucht is van 10.00 uur tot 12.00 uur. Aan de passagier wordt een andere vlucht met een geplande vertrektijd (*off block*) om 9.00 uur aangeboden. De overlast van de passagier is hierdoor minder, omdat hij eigenlijk slechts een omboeking moet „ondergaan”, maar in wezen binnen de geplande reistijd blijft. De passagier zou evenmin een recht op compensatie hebben. Wordt de betreffende vlucht nu wegens een snel boardingproces eerder afgehandeld dan gepland (bijvoorbeeld omdat op de andere vlucht veel minder passagiers worden vervoerd), zodat deze bijvoorbeeld reeds om 08.55 *off block* kan gaan, zou dat ertoe leiden dat de passagier nu wel recht op

compensatie heeft, aangezien de vlucht meer dan een uur eerder dan de oorspronkelijk geboekte vlucht vertrekt. De luchtvaartmaatschappij zou daarom beter af zijn geweest, als zij voor het boardingproces meer tijd had genomen, en de passagier zou compensatie ontvangen omdat de vlucht een paar minuten eerder is gestart, hoewel de vluchttijden van deze vlucht – anders dan in het vorige voorbeeld [Or. 11] – amper zijn gewijzigd. Hier zou de luchtvaartmaatschappij van de geannuleerde vlucht worden „gestraft” voor een snel boardingproces bij de luchtvaartmaatschappij die de andere vlucht uitvoert.

Niets in de bewoordingen van artikel 5, lid 1, onder c), ii) en iii), van de luchtreizigersverordening wijst erop dat deze bepaling wat betreft het tijdsbestek van de andere vlucht een onderscheid heeft willen maken door bij de vertrektijden de geplande tijden, maar bij de aankomsttijden de daadwerkelijke tijden als uitgangspunt te nemen.

Bovendien moet het volgende in aanmerking worden genomen: de bepaling die moet worden uitgelegd lijkt volgens de bewoordingen („wordt aangeboden”) ervan uit te gaan dat de luchtvaartmaatschappij enkel een passende (aanvaardbare, reële) andere vlucht moet aanbieden, en dus hooguit alleen moet zorgen voor de omboeking naar een andere vlucht, die deze luchtvaartmaatschappij niet zelf hoeft uit te voeren. Hij is dus niet zelf een andere vlucht verschuldigd, maar moet deze vlucht voor de passagier slechts „mogelijk maken”. Daarmee rijst echter de vraag of een mogelijke vertraging van die andere vlucht, die eventueel niet binnen zijn invloedssfeer valt, zonder meer aan de betrokken luchtvaartmaatschappij kan worden toegerekend of dat deze reeds door het aanbieden van de omboeking (en de uitvoering ervan, indien de passagier het aanbod aanvaardt) aan al haar verplichtingen heeft voldaan om een compensatievordering te kunnen vermijden.

Dit moet vooral in aanmerking worden genomen tegen de achtergrond van het recente arrest van het Hof van 12 maart 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), volgens hetwelk de ongemakken die de passagier heeft ondervonden als gevolg van de annulering van de geboekte vlucht en wegens de langdurige vertraging van de andere vlucht, afzonderlijk moeten worden beoordeeld en in voorkomend geval kunnen leiden tot twee [Or. 12] vorderingen tot compensatie (arrest [OMISSIS] Finnair, punt 31).

Indien de daadwerkelijke aankomsttijd van de andere vlucht als uitgangspunt wordt genomen, zou dit in vergelijkbare situaties verschillende rechtsgevolgen kunnen opleveren.

Voorbeeld 3:

De op korte termijn geannuleerde vlucht had de eindbestemming om 15.00 uur moeten bereiken. De aan de passagier aangeboden andere vlucht komt hier daadwerkelijk om 20.00 uur aan.

Eerste hypothese

De luchtvaartmaatschappij boekt de passagier om naar een andere vlucht die volgens de planning om 16.00 uur de eindbestemming moet bereiken.

In dit geval zouden aan de passagier twee vorderingen tot compensatie toekomen: enerzijds jegens de luchtvaartmaatschappij die de geannuleerde vlucht had moeten uitvoeren, op grond dat de daadwerkelijke aankomst van de andere vlucht ten opzichte van de geplande aankomst van de geannuleerde vlucht vijf uur vertraging heeft en daardoor de grenzen van artikel 5, lid 1, onder c), iii), van de luchtreizigersverordening niet worden nageleefd, anderzijds jegens de luchtvaartmaatschappij die de andere vlucht uitvoert, omdat deze ten opzichte van de eigen dienstregeling op de eindbestemming een langdurige vertraging van vier uur heeft opgelopen.

Tweede hypothese

De luchtvaartmaatschappij boekt de passagier om naar een andere vlucht die volgens de planning om 18.30 uur de eindbestemming moet bereiken.

In dit geval ontvangt de passagier tevens compensatie van de luchtvaartmaatschappij die de geannuleerde vlucht had moeten uitvoeren. Hij ontvangt echter geen compensatie van de luchtvaartmaatschappij die de andere vlucht uitvoert, aangezien deze ten opzichte van de eigen dienstregeling slechts een vertraging van 1 uur en 30 minuten heeft opgelopen.

In beide gevallen ondervindt de passagier dezelfde ongemakken: de annulering van de oorspronkelijke vlucht en de vertraging van vijf uur ten opzichte van de geplande aankomst van de geannuleerde vlucht. **[Or. 13]**

Zou echter de geplande aankomst in plaats van de daadwerkelijke aankomst van de andere vlucht als uitgangspunt worden genomen, zou de passagier in beide gevallen slechts eenmaal compensatie ontvangen. In de eerste hypothese van de luchtvaartmaatschappij die de andere vlucht uitvoert en in de tweede hypothese van de luchtvaartmaatschappij die de geannuleerde vlucht uitvoert.

Volgens de verwijzende rechter kan dus de uitlegging, dat voor de vraag of de daadwerkelijke aankomsttijd van de andere vlucht als uitgangspunt moet worden genomen om vast te stellen of is voldaan aan de voorwaarden van de vrijstelling als bedoeld in artikel 5, lid 1, onder c), iii) [en ii)], van de luchtreizigersverordening, resultaten opleveren, waarbij ofwel gelijksoortige feiten tot verschillende rechtsgevolgen leiden ofwel de passagier een ogenschijnlijk ontstaan recht wordt ontnomen, hoewel zijn ongemakken ernstiger zijn geworden. Dergelijke uitleggingen lijken in strijd te zijn met het doel van de luchtreizigersverordening, meer bepaald met overwegingen 1 en 2.

Aangezien deze vraag in de rechtspraak van het Hof – voor zover de verwijzende rechter kan nagaan – nog niet definitief is verduidelijkt en de verwijzende rechter voornemens is om een uitlegging te geven die afwijkt van andere beslissingen van

nationale rechters, was de verwijzende rechter verplicht te verzoeken om een prejudiciële beslissing.

[OMISSIS]

Landesgericht Korneuburg [OMISSIS]

Korneuburg, 25 augustus 2020

[OMISSIS]