



Datum van inontvangstneming : 08/11/2019

Zaak C-654/19**Verzoek om een prejudiciële beslissing****Datum van indiening:**

3 september 2019

Verwijzende rechter:

Landesgericht Korneuburg (Oostenrijk)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

2 juli 2019

Verzoekster en appellante:

FP Passenger Service GmbH

Verweerster en geïntimeerde:

Austrian Airlines AG

[OMISSIS]

Het Landesgericht Korneuburg (rechter in tweede aanleg Korneuburg, Oostenrijk) heeft [OMISSIS] in de zaak tussen appellante **FP Passenger Service GmbH**, [OMISSIS] 1010 Wien, [OMISSIS] en geïntimeerde **Austrian Airlines AG**, [OMISSIS] 1300 Wien-Flughafen, [OMISSIS] betreffende een vordering van 400 EUR, te vermeerderen met rente en kosten, in het hoger beroep dat is ingesteld tegen het vonnis van het Bezirksgericht Schwechat (rechter in eerste aanleg Schwechat, Oostenrijk) van 28 januari 2019 [OMISSIS], in een niet-openbare zitting beslist:

BESLISSING

1. Het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) wordt overeenkomstig artikel 267 VWEU verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag:

Moeten de artikelen 5, 6 en 7 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, gelet op het arrest van het Hof [van 4 september 2014, Germanwings/█ (C-452/13, EU:C:2014:2141)], volgens welk arrest het tijdstip waarop de deuren zijn geopend bepalend is [**Or. 2**] voor de berekening van de vertraging, rekening moet worden gehouden het verschil tussen het tijdstip waarop de deuren daadwerkelijk zijn geopend en de geplande aankomsttijd, dan wel met het verschil tussen het tijdstip waarop de deuren daadwerkelijk zijn geopend en het tijdstip waarop de deuren vermoedelijk zouden zijn geopend indien de vlucht op de geplande aankomsttijd was aangekomen?

2. De behandeling van de zaak wordt geschorst tot de ontvangst van de prejudiciële beslissing van het Hof.

Motivering:

I. Hoofding:

a) De volgende **feiten** zijn onbetwist, respectievelijk op grond van nationale beperkingen in hoger beroep [OMISSIS] door de rechter in eerste aanleg definitief vastgesteld:

Passagier █ beschikte over een bevestigde boeking bij geïntimeerde voor onderstaande vlucht met onderstaand geplande vliegtijden:

Vlucht met vluchtnummer OS 2344: vertrek HRG [Hurghada International Airport, Egypte]: 20 augustus 2017, 10.50 uur en aankomst VIE [Vienna International Airport, Oostenrijk]: 20 augustus 2017, 15.20 uur.

De werkelijke vliegtijden van vlucht OS 2344 waren als volgt:

Vertrek HRG: 20 augustus 2017, 14.22 uur (ATD [Actual Time of Departure]) en aankomst VIE: 20 augustus 2017, als volgt:

18.14 uur: „touch down” (landing), die door een medewerker van de luchthaven wordt doorgegeven;

18.17 uur: vlucht op eindpositie (ATA [Actual Time of Arrival]); wordt door een medewerker van de luchthaven doorgegeven;

18.18 uur: vliegtuig heeft de handrem aangetrokken; dit wordt door het vliegtuig automatisch doorgegeven;

18.22 uur: mededeling door de bemanning dat het vliegtuig de aankomststandplaats heeft bereikt. [**Or. 3**]

Het vliegtuig is op een buitenstandplaats, namelijk op standplaats F55, geparkeerd en de passagiers hebben het vliegtuig verlaten via een vliegtuigtrap en zijn met een bus naar de terminal vervoerd.

De vluchtafstand tussen HRG en VIE bedraagt meer dan 1 500, maar minder dan 3 500 kilometer.

Vliegtuigen landen op de luchthaven Wien-Schwechat zowel op het vliegveld, waar de passagiers het vliegtuig via een trap verlaten en met een pendelbus het luchthavengebouw bereiken, als ook rechtstreeks aan de „slurf”, waardoor de personen via een passagiersbrug het vliegtuig verlaten en de luchthaven binnenkomen.

Er kan niet worden vastgesteld of het betrokken vliegtuig niet reeds bij een stipte landing volgens de oorspronkelijke planning van de vlucht op de buitenstandplaats F55, respectievelijk een andere buitenstandplaats zou zijn geland.

Er kan niet worden vastgesteld dat het openen van de deuren buitengewoon lang heeft geduurd.

De passagier, ██████████ heeft de aan de orde zijnde vordering gecedeerd aan verzoekende partij, die de cessie heeft aanvaard.

b) **Verzoekster** vordert een compensatie van 400 EUR, te vermeerderen met rente, overeenkomstig artikel 5 juncto artikel 7 van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (hierna: „verordening”).

Ter motivering voert zij in wezen aan dat **[Or. 4]** ten gevolge van een alleen aan verweerster toe te rekenen omstandigheid het vertrek van vlucht OS 2344 op 20 augustus 2017 is vertraagd, zodat de eindbestemming Wien-Schwechat (VIE) in plaats van op 20 augustus 2017 om 15.20 uur, daadwerkelijk op 20 augustus 2017 om 18.22 uur is bereikt, met een vertraging van meer dan drie uur. Het daadwerkelijke tijdstip van vertrek was op 20 augustus 2017 om 14.22 uur en niet zoals gepland op 20 augustus 2017 om 11.15 uur. Verzoekende partij heeft derhalve overeenkomstig artikel 5 juncto artikel 7, lid 1, van de verordening recht op compensatie ten belope van 400 EUR. Op het uittreksel van de vluchtgegevens staan twee tijden vermeld als aankomsttijd. De bovenste tijd (18.22 uur) is de zogenaamde „on block”-tijd, dat wil zeggen het tijdstip waarop het vliegtuig de aankomststandplaats heeft bereikt. De onderste tijd (18.14 uur) is de zogenaamde „touch down”-tijd, dat wil zeggen het tijdstip waarop het vliegtuig op de landingsbaan is geland. Voor de vertraging is echter uiteindelijk het tijdstip relevant waarop de deuren zijn geopend en bijgevolg het tijdstip waarop de passagier de mogelijkheid heeft gekregen het vliegtuig te verlaten. Uitdrukkelijk wordt betwist dat de passagier in het onderhavige geval het vliegtuig heeft kunnen verlaten vóór 18.20 uur. Er is geen sprake geweest van buitengewone omstandigheden. Er wordt verwezen naar de bewijslast van verweerster. De „actual gate arrival” heeft om 18.22 uur plaatsgevonden. Dat is de tijd die door de

bemanning is meegedeeld. Het Bezirksgericht für Handelssachen Wien (handelsrechter in eerste aanleg Wenen) heeft de vordering in zaak 22 C 21/17z met betrekking tot de onderhavige vlucht toegewezen.

De passagiers zijn met een bus naar de terminal vervoerd en hebben pas bij aankomst in de terminal weer daadwerkelijk kunnen beslissen over hun verblijfplaats. Dat is in ieder geval na 18.21 uur [Or. 5] geweest. De geplande aankomsttijd zou logischerwijs alleen betrekking kunnen hebben op het bereiken van de standplaats aan een slurf van de terminal en niet op het bereiken van de buitenstandplaats.

c) **Verweerster** vordert afwijzing van de vordering en voert in wezen aan dat de vertraging van vlucht OS 2344 op 20 augustus 2017 minder dan drie uur heeft bedragen. De vlucht had oorspronkelijk om 15.20 uur „on block”-tijd moeten landen. Wegens de vertraging heeft verzoekster haar eindbestemming op 20 augustus 2017 pas om 18.17 uur bereikt. Zowel bij de oorspronkelijke als bij de daadwerkelijke landingstijd ging het om een zogenaamde „on block”-tijd, dat wil zeggen het tijdstip waarop het vliegtuig op de luchthaven van bestemming is geland. Het openen van de deuren is daarin niet meegerekend. Er bestaat pas recht op compensatie vanaf een vertraging bij aankomst op de eindbestemming van meer dan drie uur. Er is geen sprake geweest van een ongebruikelijke vertraging bij de opening van de deuren. Aangezien de passagier slechts met een vertraging van minder dan drie uur op de eindbestemming is aangekomen, heeft hij geen recht op compensatie. De handrem is om 18.18 uur aangetrokken. Dat is een tijdstip dat automatisch door het vliegtuig aan het systeem wordt doorgegeven. Er is geen menselijk handelen nodig om deze tijd vast te stellen. Dat voor deze vlucht oorspronkelijk een aankomst aan een „slurf” was gepland, wordt uitdrukkelijk betwist.

d) De **rechter in eerste aanleg** heeft de vordering in zijn geheel afgewezen en heeft ter motivering aangevoerd dat de vertrektijd van vlucht OS 2344 (LTD = local time of departure) stond gepland voor 10.50 uur en de aankomsttijd (LTA = local time of arrival) voor 15.20 uur. De daadwerkelijke vertrektijd (ATD = actual time of departure) was [Or. 6] UTC-tijd 12.22 uur (lokale tijd 14.22 uur), de daadwerkelijke aankomsttijd (ATA = actual time of arrival) 16.17 uur UTC-tijd (18.17 uur lokale tijd). Voor de berekening van de daadwerkelijke vertraging is alleen het verschil tussen de geplande en de daadwerkelijke aankomsttijd relevant. Aangezien daaruit enkel een vertraging blijkt van 2 uur en 57 minuten, bestaat er geen recht op compensatie overeenkomstig artikel 5 juncto artikel 7, lid 1, onder b), van de verordening.

De vraag aangaande de aankomsttijd als het relevante tijdstip aan de hand waarvan een vertraging van een vlucht wordt berekend, heeft het Hof in het arrest *Germanwings*, [2013] ECR I-0000 (C-452/13) aldus beantwoord dat daaronder elk tijdstip moet worden verstaan waarop voor de passagier door het openen van de vliegtuigdeuren de beperkingen van zijn persoonlijke vrijheid worden opgeheven. Aangezien echter volgens de nomenclatuur van de internationale

luchtvaartorganisatie IATA de in de vliegplannen opgenomen tijdstippen uitgaan van het verlaten (off-block) respectievelijk het bereiken van de aankomststandplaats (on-block), zou deze uitlegging tot een onbevredigende uitkomst kunnen leiden, wanneer voor de omvang van de vertraging het verschil in tijd tussen het geplande bereiken van de aankomststandplaats en het daadwerkelijk openen van de deuren wordt gebruikt. Daarmee zou namelijk ook elke vlucht waarbij de geplande „on block-tijd” wordt nageleefd reeds om die reden als – zij het slechts in geringe mate – vertraagd worden beschouwd, omdat niet op hetzelfde moment dat de aankomststandplaats is bereikt, ook de deuren zijn geopend, wat alleen al om technische redenen nooit het geval is. Terecht kan derhalve het tijdstip waarop de deuren daadwerkelijk zijn geopend alleen worden vergeleken met het tijdstip waarop de deuren **[Or. 7]** bij de geplande aankomst (on-block) zouden zijn geopend. Wanneer het openen van de deuren van de vertraagde vlucht niet ongebruikelijk lang duurt, moet ervan worden uitgegaan dat het tijdsverloop tussen de aankomst (on-block) van de vertraagde vlucht en het openen van de deuren net zo lang is geweest als het tijdsverloop zou zijn geweest tussen de aankomst van de geplande vlucht en het openen van de deuren na de geplande vlucht. Bij het voor de vertraagde aankomst relevante tijdstip van het openen van de deuren gaat het om een rechtscheppend feit, dat in principe door de passagier moet worden aangevoerd en worden bewezen, waarbij het volstaat dat hij de tijd vermeld waarop hij het vliegtuig heeft kunnen verlaten. De negatieve vaststelling zou ertoe leiden dat verzoekster haar verplichting om het feit aan te voeren en te bewijzen niet is nagekomen. In een dergelijk geval moet puur rekenkundig de daadwerkelijke „on block-tijd” worden vergeleken met de geplande „on block-tijd”, omdat de bijkomende minuten tot en met het openen van de deuren geen gevolgen hebben, aangezien zij ook bij een gepland verloop van de vlucht zouden zijn verstreken. Aangezien niet is aangevoerd dat het openen van de deuren ongebruikelijk lang heeft geduurd en het verder voor de berekening van de vertraging niet relevant is wanneer de passagiers het luchthavengebouw hebben kunnen binnengaan, moet de geplande aankomsttijd (15.20 uur) met de daadwerkelijke aankomsttijd (18.17 uur) worden vergeleken. De vertraging heeft derhalve minder dan drie uur bedragen, reden waarom er geen recht op compensatie bestaat.

e) Het **hoger beroep** van verzoekster is daartegen gericht. Zij voert in wezen aan dat de rechter in eerste aanleg blijk heeft gegeven van een onjuiste rechtsopvatting. Het Handelsgericht Wien (handelsrechter Wenen) heeft in zaak 1 R 177/18b de vordering van een andere passagier op de betwiste **[Or. 8]** vlucht toegewezen en zijn oordeel onder andere aldus gemotiveerd dat, wanneer de overeengekomen prestatie van de luchtvaartmaatschappij eindigt met de mogelijkheid het vliegtuig te verlaten, dat moment moet worden beschouwd als de aan de passagiers bekendgemaakte aankomsttijd, omdat alleen deze gebeurtenis van belang kan zijn voor deze passagiers. Elke andere uitkomst zou er uiteindelijk toe leiden dat de geplande duur van de vlucht, waarvan de overschrijding aan de orde is, niet duidelijk door de passagier zou kunnen worden vastgesteld, aangezien hij gangen in deze tijd niet vrij kan bepalen, wat ook weer in strijd zou zijn met het doeltreffendheidsbeginsel (zie overweging 7 van de verordening) wanneer

daardoor de handhaving van rechten zou worden bemoeilijkt. Een dergelijke voldoende nauwkeurige vaststelling zou reeds afketsen op het feit dat de (gebruikelijke) duur tot en met het openen van de eerste deur afhangt van veel (bijvoorbeeld luchthavenspecifieke) factoren, die op het tijdstip dat de overeenkomst werd gesloten vaak ook nog helemaal niet bekend zijn (bijvoorbeeld de beschikbaarheid van een passagiersbrug of de noodzaak van een mobiele trap). De, onder verwijzing naar het vonnis van het Landesgericht Korneuburg in zaak 22 R 40/16m, als onbevredigend aangeduide uitlegging dat een vlucht reeds in geringe mate is vertraagd wanneer niet op hetzelfde moment waarop de aankomststandplaats is bereikt ook de deuren worden geopend, wordt alleen gerechtvaardigd wanneer het begrip „geplande aankomsttijd” wordt opgevat als het tijdstip waarop de aankomststandplaats wordt bereikt en dit, voor de passagier echter niet relevante, tijdstip was aangekondigd. Dat resultaat wordt vermeden wanneer in plaats daarvan – in navolging van het Hof – ter vaststelling van de geplande aankomsttijd rekening wordt gehouden met de mogelijkheid om het vliegtuig te verlaten nadat de (eerste) deur is geopend. Er moet derhalve van worden uitgegaan dat de „geplande aankomsttijd”, dat wil zeggen de tijd die hetzij in het [Or. 9] vliegplan is opgenomen hetzij aan de passagiers is bekendgemaakt, wordt vergeleken met de daadwerkelijke aankomsttijd. In beide gevallen is echter – ongeacht hoe een luchtvaartmaatschappij het begrip aangekondigde aankomsttijd opvat – alleen de concreet meegedeelde aankomsttijd relevant, zonder dat daar iets aan moet worden toegevoegd. Dit levert in het onderhavige geval een vertraging van meer dan drie uur op, zodat verzoekster recht heeft op de gevorderde compensatie.

Volgens verzoekster is deze juridische beoordeling van het Handelsgericht Wien juist. Het is relevant wat een gemiddelde consument verstaat onder de bekendgemaakte geplande aankomsttijd. Voor de passagier is relevant wanneer hij weer vrij over zijn gangen kan beschikken. Dat is het tijdstip waarop hij het vliegtuig veilig kan verlaten, hetgeen ook het Hof met zijn toepasselijke arrest van 4 september 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141) tot uitdrukking heeft willen brengen. Aangezien de bemanning pas om 18.22 uur heeft meegedeeld dat het vliegtuig de aankomststandplaats had bereikt en de opening van de vliegtuigdeur logischerwijze pas na dat tijdstip heeft kunnen plaatsvinden, zou de rechter in eerste aanleg juridisch gezien tot de conclusie hebben moeten komen dat er concreet sprake was van een compensatieplichtige vertraging, omdat de vertraging meer dan drie uur bedroeg.

f) In haar **memorie van antwoord** concludeert verweerster tot afwijzing van het hoger beroep en sluit zich inhoudelijk in wezen aan bij de uiteenzetting van de rechter in eerste aanleg.

II. Prejudiciële vraag:

De appelrechter gaat er overeenkomstig zijn huidige rechtspraak [OMISSIS] van uit dat – onder toepassing van het arrest *Germanwings*/[REDACTED] van het Hof [Or.

10] (C-452/13, EU:C:2014:2141), volgens welk arrest bij de berekening van de vertraging het tijdstip van de opening van de deuren in aanmerking moet worden genomen – bij de berekening van de vertraging het verschil moet worden vastgesteld tussen het daadwerkelijke tijdstip van de opening van de deuren en het vermoedelijke tijdstip van de opening van de deuren bij aankomst van de vlucht op het geplande tijdstip.

Onder aankomsttijd moet in de zin van het arrest *Germanwings*/█ (C-452/13) het tijdstip worden verstaan waarop ten minste een van de deuren van het vliegtuig wordt geopend, mits de passagiers op dat tijdstip het toestel mogen verlaten.

Teneinde de duur van de vertraging thans te kunnen berekenen, moet derhalve worden verduidelijkt wanneer bij een volgens plan uitgevoerde vlucht de deuren zouden zijn geopend, teneinde dat tijdstip te kunnen vergelijken met het tijdstip waarop de deuren daadwerkelijk zijn geopend. Dat eerstgenoemde tijdstip van de opening van de deuren wordt niet vermeld in het vliegplan van een volgens plan uitgevoerde vlucht. Volgens de appelrechter moet derhalve voor de berekening van de vertraging de tijd die verstreken zou zijn bij een gebruikelijk verloop van zaken tussen de aankomst (on block) en het openen van de deuren in mindering worden gebracht op de tijd van de daadwerkelijke opening van de deuren. Aangezien de ervaring leert dat het tijdsverloop tussen de „on block-tijd” en het openen van de deuren gewoonlijk voor elke vlucht even lang is, gaat het bij het tijdsverloop tussen de daadwerkelijke aankomsttijd en het daadwerkelijke openen van de deuren enerzijds en de geplande aankomsttijd (on block) en het vermoedelijke tijdstip van het openen van de deuren anderzijds, om dezelfde tijdsduur, waardoor die bij de berekening buiten beschouwing kan blijven. Wanneer de tijdsduur tussen de daadwerkelijke aankomsttijd en het daadwerkelijk openen van de deuren in het concrete geval echter buitengewoon [**Or. 11**] lang is en de passagier dat stelt en ook bewijst dat bij de vertraagde vlucht de tijdsduur tussen de aankomst (on block) en de opening van de deuren ongebruikelijk lang is geweest, zou die – de gebruikelijke tijdsduur overschrijdende – tijdsduur in aanmerking moeten worden genomen en in de berekening van de duur van de vertraging, zoals hierboven uiteengezet, moeten worden meegerekend. Op grond van de negatieve vaststelling van de rechter in eerste aanleg dat niet kan worden vastgesteld dat het ongebruikelijk lang zou hebben geduurd voordat de deuren werden geopend, moet ervan worden uitgegaan dat in het onderhavige geval het tijdsbestek tussen de daadwerkelijke aankomsttijd en de daadwerkelijke opening van de deuren niet langer is geweest dan gebruikelijk, waardoor dat op grond van bovenstaande redenen buiten beschouwing kan blijven. In dat geval is de tijd tussen het openen van de deuren in het geval dat de vlucht volgens het vliegplan wordt afgewikkeld en het daadwerkelijk openen van de deuren namelijk net zo lang, als het tijdsbestek tussen de aankomst volgens het vliegplan en de daadwerkelijke aankomst volgens de on block-tijd.

Het Handelsgericht Wien komt in zijn met deze juridische opvatting strijdige uitspraak in zaak 1 R 177/18b – die uitgaat van een onnauwkeurige schatting en

eveneens uitgaat van het argument dat de vertraging van een vlucht dus niet duidelijk kan worden vastgesteld en dat niet het standpunt van de luchtvaartmaatschappij bepalend is, maar de opvatting van de passagier als ontvanger van de aankondiging [van de aankomsttijd], voor wie de aankomsttijd „on block”, anders dan het tijdstip van uitstappen, irrelevant is – alles bijeen genomen tot de conclusie dat hetzij de in het vliegplan vermelde tijd, hetzij de aan de passagiers bekendgemaakte tijd als „geplande aankomsttijd” moet worden vergeleken met de daadwerkelijke aankomsttijd; in beide gevallen is echter de tijd die uitdrukkelijk is meegedeeld als aankomsttijd relevant [**Or. 12**], zonder dat daar tijd aan moet worden toegevoegd.

Dat oordeel moet echter worden tegengeworpen dat in dat geval de daadwerkelijke vliegtijd altijd langer is dan de geplande vliegtijd, met name omdat aan de daadwerkelijke aankomsttijd (on block) nog de tijd tussen de daadwerkelijke aankomsttijd en de opening van de deuren zou moeten worden toegevoegd, waaruit in elk geval ten minste een vertraging met dat tijdsbestek zou voortvloeien. Dat tijdsbestek mag derhalve niet alleen bij de daadwerkelijke aankomsttijd een rol spelen, maar moet eveneens in aanmerking worden genomen bij de vaststelling van de geplande aankomsttijd, om de daadwerkelijke vertraging te kunnen berekenen. Aangezien derhalve de tijd tussen de aankomst en de opening van de deuren altijd ongeveer even lang is, kan deze tijd – normaliter – buiten beschouwing blijven en zou alleen in aanmerking moeten worden genomen bij een buitengewoon – de gewoonlijke duur overschrijdende – lange duur ervan.

III. [OMISSIS] [schorsing van de procedure]

Landesgericht Korneuburg, [OMISSIS]
Korneuburg, 2 juli 2019
[OMISSIS]