



Datum van inontvangstneming : 07/02/2023

Zaak C-778/22

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

22 december 2022

Verwijzende rechter:

Amtsgericht Hamburg (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

20 december 2022

Verzoekende partij:

Flightright GmbH

Verwerende partij:

TAP S.A. Dpt.Fale Connosco

Beslissing

In het geding tussen

Flightright GmbH, [OMISSIS] Potsdam

– **verzoekster** –

[OMISSIS]

en

TAP S.A. Dpt.Fale Connosco, [OMISSIS] Lisboa, Portugal

– **verweerster** –

[OMISSIS]

beslist het Amtsgericht Hamburg (rechter in eerste aanleg Hamburg, Duitsland) [OMISSIS] op 20 december 2022 het volgende:

De behandeling van de zaak wordt geschorst.

De volgende vraag over de uitlegging van het recht van de Unie wordt krachtens artikel 267 VWEU aan het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) voorgelegd:

Moet artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 aldus worden uitgelegd dat een luchtvaartmaatschappij een passagier die als gevolg van een buitengewone omstandigheid een aansluitende vlucht heeft gemist, het vroegst mogelijke vervangende vervoer – aansluitende vluchten met overstap zonder „check-through” – moet aanbieden waarmee de passagiers hun bestemming 5 uur en 15 minuten eerder bereiken dan met een latere rechtstreekse vlucht de volgende dag, maar toch nog met een vertraging van 18 uur en 15 minuten, en waarbij zij bovendien drie vluchten moeten nemen in plaats van één rechtstreekse vlucht, en op elk van beide overstapluchthavens hun bagage moeten ophalen, de veiligheidszone moeten verlaten en twee uur voor de geplande vertrektijd opnieuw moeten inchecken voor de nieuwe vluchten en hun bagage moeten inchecken alsmede vervolgens door de veiligheidscontrole moeten gaan, waarbij twee van deze vluchten worden uitgevoerd door Braziliaanse binnenlandse luchtvaartmaatschappijen, waarvan één een zogenoemde „prijsvechter” is?

Motivering

- 1 [OMISSIS]
- 2 De beslissing over het geschil hangt af van de prejudiciële beslissing van het Hof middels beantwoording van de in het dictum geformuleerde prejudiciële vraag.

Uiteenzetting van het voorwerp van het geschil

- 3 Verzoekster vordert in haar hoedanigheid van gesubrogeerde betaling van compensatie door verweerster wegens vertraging van een vlucht.
- 4 Volgens de bevestigde boeking hadden de passagiers [OMISSIS] tickets voor vlucht TP569 van Hamburg (HAM) (Duitsland) naar Lissabon (LIS) (Portugal) op 20 februari 2020 (vertrek 12.25 uur, aankomst 14.55 uur) met doorreis op vlucht TP11 van Lissabon (LIS) naar Recife (REC) (Brazilië), eveneens op 20 februari 2020 (vertrek 16.40 uur, aankomst 21.30 uur). De totale afstand van de vlucht was 8 036 km.
- 5 Daarbij zou verweerster beide vluchten uitvoeren.
- 6 De eerste vlucht (TP569) landde pas om 15.58 uur in Lissabon in plaats van om 14.55 uur. De reden voor de vertraging was een staking van de luchtverkeersleiders in Frankrijk, waardoor het luchtverkeersleidingsagentschap

Eurocontrol een latere vertrektijd aan de vlucht had toegekend. Door de latere vertrektijd moest het vliegtuig bovendien een andere, langere vliegroute nemen.

- 7 Door de vertraging van de eerste vlucht kon de aansluitende vlucht TP11 naar Recife niet gehaald worden. Er waren slechts 22 minuten tussen de landing en het einde van het boarden, wat niet genoeg was om het vliegtuig te verlaten en de aansluitingsterminal te bereiken.
- 8 Verweerster bood de passagiers vervolgens dezelfde vlucht aan als oorspronkelijk gepland (vlucht TP11) een dag later, namelijk op 21 februari 2020 om 16.46 uur (aankomst 21 februari 2020 om 21.36 uur). Na een overnachting in een hotel in Lissabon bereikten de passagiers hun bestemming met een totale vertraging van 24 uur en 6 minuten.
- 9 Verweerster heeft voor de omboeking het boekingsstelsel AMADEUS gebruikt. Dit boekingsstelsel van verweerster toont alle vluchten van alle luchtvaartmaatschappijen, ongeacht of deze maatschappijen en verweerster verbonden zijn (dat wil zeggen een zogenoemd interline-agreement hebben) of niet. Daarbij kan verweerster ook een overstapmogelijkheid zoals de hier aan de orde zijnde drievoudige aansluiting laten weergeven, afhankelijk van het maximale aantal keren dat de passagier moet overstappen. Het stelsel van verweerster kan alleen omboekingen in de vorm van een „check-through” uitvoeren indien er een interline-agreement bestaat met de luchtvaartmaatschappij waarnaar de omboeking moet plaatsvinden. Een dergelijke overeenkomst bestaat met elke grotere luchtvaartmaatschappij, met uitzondering van de „low cost carriers” (prijsvechters) zoals Ryanair, Easyjet enz., die niet deelnemen aan overeenkomsten binnen de sector. „Check-through” betekent dat verweerster zelf instapkaarten kan afgeven voor de vluchten waarnaar wordt omgeboekt, en de bagage ook voor aansluitende vluchten met overstap kan doorsturen, zodat de passagiers deze zoals gewoonlijk alleen en pas op de luchthaven van bestemming ophalen. Voor vluchten van luchtvaartmaatschappijen waarmee verweerster niet via een interline-agreement is verbonden, kan verweerster – niet anders dan de particulier die op internet boekt – alleen een ticket kopen. Passagiers moeten dan zelf inchecken en ook hun bagage inchecken – mogelijk meerdere keren voor aansluitende vluchten met overstap.
- 10 Verweerster boekt haar passagiers automatisch om in het geval van een verstoring van het vluchtschema en brengt hen daarvan op de hoogte via de contactgegevens die de passagiers daartoe hebben verstrekt. Als passagiers deze informatie niet ontvangen of er niet mee instemmen, kunnen zij contact opnemen met verweerster en zullen dan individueel worden omgeboekt.
- 11 In de loop van de gerechtelijke procedure hebben de advocaten van verzoekster vastgesteld dat ook de volgende verbinding naar Recife beschikbaar zou zijn geweest, waarmee de cedenten Recife 5 uur en 15 minuten eerder zouden hebben bereikt dan de daadwerkelijk genomen vervangende vlucht, met dan slechts een vertraging van 18 uur en 15 minuten:

TP75 van verweerster op 20 februari 2020, Lissabon – Rio de Janeiro (Brazilië), 23.28 uur tot 06.28 uur plaatselijke tijd;

G31093 van de Braziliaanse binnenlandse luchtvaartmaatschappij „Gol” op 21 februari 2020, Rio de Janeiro – Sao Paulo (Brazilië), 07.50 uur tot 09.10 uur;

AD 6954 van de Braziliaanse zogenoemde prijsvechter „Azul” op 21 februari 2020 Sao Paulo – Recife, 13.05 uur tot 16.15 uur.

- 12 De luchtvaartmaatschappijen Gol en Azul zijn Braziliaanse luchtvaartmaatschappijen waarmee verweerster geen overeenkomst heeft gesloten op grond waarvan zij de cedenten voor deze vluchten instapkaarten kon verstrekken en hun bagage naar de luchthaven van bestemming kon laten overbrengen. De cedenten hadden dus hun bagage in Rio de Janeiro moeten ophalen en de inreisprocedure voor Brazilië reeds daar moeten doorlopen om de transitzone te kunnen verlaten en naar de vertrekhal te kunnen gaan. Daar hadden ze op zoek moeten gaan naar de balie van de maatschappij Gol en twee uur voor de geplande vertrektijd van de vlucht naar Sao Paulo zichzelf en hun bagage moeten inchecken. Aansluitend hadden ze weer door de veiligheidscontrole terug moeten gaan naar de veiligheidszone. In Sao Paulo hadden de cedenten hun bagage weer moeten ophalen en de veiligheidszone moeten verlaten. Zij hadden dan de incheckbalie van Azul in de vertrekhal moeten vinden, daar twee uur voor de geplande vertrektijd in de rij moeten staan en zichzelf en hun bagage moeten inchecken voor de vlucht. Daarna hadden ze wederom door de veiligheidscontrole gemoeten. De luchtvaartmaatschappij Azul is een Braziliaanse „prijsvechter”. Er is niets bekend over haar service- en veiligheidsnormen.
- 13 Via deze verbinding hadden de cedenten hun bestemming Recife dan weliswaar bereikt met een vertraging van 18 uur en 15 minuten ten opzichte van de oorspronkelijk geboekte vlucht, maar tegelijkertijd 5 uur en 15 minuten eerder dan met de genomen rechtstreekse vervangende vlucht. Zij hadden dan echter in de nacht van 20 op 21 februari 2020 geen slaap gehad, drie vluchten moeten nemen in plaats van één rechtstreekse vlucht, de inreisprocedure voor Brazilië in een andere stad moeten uitvoeren dan gepland en hun bagage in totaal drie keer moeten ophalen en ook twee keer opnieuw moeten inchecken. Ook hadden ze dan drie keer door een veiligheidscontrole gemoeten – in plaats van één keer – en moeten zoeken naar de vertrekgate.

Bovendien hadden zij in plaats van met een luchtvaartmaatschappij die werkt volgens Europese service- en veiligheidsnormen zoals geboekt, moeten vliegen met een Zuid-Amerikaanse prijsvechter die waarschijnlijk geen vergelijkbare normen hanteert.

- 14 Er was geen andere eerdere vlucht naar Recife, noch met verweerster, noch met een andere luchtvaartmaatschappij, al dan niet rechtstreeks.
- 15 De passagiers [OMISSIS] hebben hun vorderingen overgedragen aan verzoekster.

Toepasselijke Unierechtelijke bepalingen

Verordening (EU) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004

1. Artikel 3 („Werkingsfeer”) luidt:

- „1. Deze verordening is 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; [...]
- 2. Lid 1 is van toepassing op voorwaarde dat de passagiers
 - a) een bevestigde boeking voor de vlucht in kwestie hebben [...].”

2. Artikel 5 („Annulering”) luidt:

- „1. In geval van annulering van een vlucht [...]
 - c) hebben de betrokken passagiers recht op de in artikel 7 bedoelde compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert [...].
- 3. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, is niet verplicht compensatie te betalen als bedoeld in artikel 7 indien zij kan aantonen dat de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden. [...].”

3. Artikel 7 („Recht op compensatie”) luidt:

- „1. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers compensatie ten belope van:
 - a) 250 EUR voor alle vluchten tot en met 1 500 km;
 - b) 400 EUR voor alle intracommunautaire vluchten van meer dan 1 500 km, en voor alle andere vluchten tussen 1 500 en 3 500 km;
 - c) 600 EUR voor alle niet onder a) of b) vallende vluchten.

Bij de bepaling van de afstand wordt gekeken naar de laatste bestemming waar de passagier als gevolg van de instapweigering of annulering na de geplande tijd zal aankomen. [...].”

4. Overweging 12 luidt:

„De overlast en het ongemak voor de passagiers als gevolg van het annuleren van vluchten dienen eveneens te worden verminderd. Dit dient te worden verwezenlijkt door de luchtvaartmaatschappijen ertoe te bewegen passagiers voor de voorziene vertrektijd van annuleringen in kennis te stellen en hen bovendien een redelijk alternatief vervoer aan te bieden, zodat de passagiers andere regelingen kunnen treffen. De luchtvaartmaatschappijen die nalaten dat te doen, dienen de passagiers een compensatie te betalen, tenzij de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die zelfs door het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen hadden kunnen worden.”

5. Overweging 13 luidt:

Passagiers van wie de vlucht geannuleerd wordt, moeten hun tickets terugbetaald kunnen krijgen of onder bevredigende voorwaarden een alternatief reisplan naar hun bestemming krijgen, [...].”

6. Overweging 14 luidt:

„Evenals in het kader van het Verdrag van Montreal dienen de verplichtingen die worden opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen die de vluchten uitvoeren, te worden beperkt of uitgesloten in gevallen waarin een gebeurtenis het gevolg is van buitengewone omstandigheden die zelfs door het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen hadden kunnen worden. Dergelijke omstandigheden kunnen zich met name voordoen in gevallen van politieke onstabieleit, weersomstandigheden die uitvoering van de vlucht in kwestie verhinderen, beveiligingsproblemen, onverwachte vliegveiligheidsproblemen en stakingen die gevolgen hebben voor de vluchtuitvoering van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.”

Relevante nationale rechtspraak over de prejudiciële vraag

7. In zijn vonnis van 1 maart 2022 (AZ 309 S 22/21) heeft het Landgericht Hamburg (rechter in tweede aanleg Hamburg, Duitsland) geoordeeld dat een luchtvaartmaatschappij, ondanks de mogelijkheid van een (iets) eerdere aankomst, alle redelijke maatregelen heeft getroffen wanneer zij de betrokken passagiers de eerstvolgende rechtstreekse vlucht met overnachting aanbiedt in plaats van hen om te boeken naar een vlucht met meerdere overstappen en eventueel zonder nachtrust.

„Ook ten aanzien van de vraag of er andere aansluitende vluchten met overstap van Lissabon naar Hamburg zouden zijn geweest waarmee de cedenten Hamburg tenminste (iets) eerder zouden hebben bereikt en waarnaar verweerster de cedenten had moeten omboeken, heeft verweerster in casu aan haar stelplicht voldaan. [...] Naar het oordeel van de kamer heeft verweerster redelijke maatregelen getroffen door de cedenten de volgende ochtend met haar eigen rechtstreekse vlucht naar Hamburg te vervoeren. Hier zou het naar het oordeel

van de kamer noch voor de luchtvaartmaatschappij noch voor de cedenten redelijk zijn geweest – en evenmin voor de cedenten bevredigend vervoer – indien zij hen diezelfde avond naar een andere Europese luchthaven, zoals Londen of Amsterdam, had vervoerd, hen daar in een hotel had ondergebracht en hen de volgende ochtend met een vlucht naar Hamburg had vervoerd. Het is niet duidelijk geworden dat de cedenten er belang bij hadden hun bestemming Hamburg op een bepaald tijdstip op deze zaterdag [...] slechts iets eerder te bereiken, maar dan met herhaald overstappen en dus zonder nachtrust. Het is waarschijnlijker dat zij zo uitgerust mogelijk en zonder vermijdbare reisstress in Hamburg wilden aankomen. [...]”

Juridische standpunten van partijen

8. Verzoekster is van mening dat verweerster zich niet kan beroepen op artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004. Volgens haar is het de plicht van de luchtvaartmaatschappij om de betrokken passagiers altijd een zo spoedig mogelijke vlucht aan te bieden. Er mag geen ander (al dan niet rechtstreeks) vervoer zijn geweest waarmee de bestemming met minder vertraging zou zijn bereikt. De vlucht via Rio de Janeiro en Sao Paulo was sneller geweest (zie hierboven). Daarmee zouden de cedenten tot 5 uur en 41 minuten eerder op hun bestemming zijn aangekomen, reden waarom verweerster deze mogelijkheid aan de cedenten had moeten aanbieden.

9. Verweerster is van mening dat zij zich kan beroepen op artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004. Hoewel de vlucht via Rio de Janeiro en Sao Paulo ruim vijf uur eerder in Recife zou zijn aangekomen, kon een dergelijke „beproeving” niet van de cedenten worden verlangd. De cedenten hebben ook helemaal niet om een dergelijke omboeking of om sneller vervoer gevraagd. In plaats van een overnachting in Lissabon en een rechtstreekse vlucht de volgende dag, zouden de cedenten niet hebben kunnen slapen, twee keer van vliegtuig hebben moeten veranderen en telkens hun bagage zelf hebben moeten ophalen en opnieuw inchecken. Bovendien kunnen passagiers alleen op hun verzoek naar een dergelijke vlucht worden omgeboekt. Iets anders dan de bovengenoemde geautomatiseerde en gestandaardiseerde procedure was volgens verweerster ook helemaal niet mogelijk wanneer bij een grootschalige verstoring van het vluchtschema, die tienduizenden passagiers treft, al deze passagiers zo snel mogelijk moeten worden omgeboekt. Bovendien zou een dergelijke omboeking bij gebrek aan een interline-agreement in de praktijk niet op een gestandaardiseerde wijze uitvoerbaar zijn, omdat de passagiers in het kader van de standaardprocedure niet voldoende kunnen worden geïnstrueerd over de gevolgen van een ontbrekende „check-through”. Een dergelijke omboeking kon dus alleen plaatsvinden als ervaren vliegtuigpassagiers contact opnamen met verweerster en daar precies om vroegen.

Voorlopig juridisch standpunt van de verwijzende rechter

1. Zonder verwijzing kan de verwijzende rechter de vraag naar de vrijstelling overeenkomstig artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 niet beantwoorden.

2. Het Hof van Justitie heeft in zijn arrest van 11 juni 2020, C-74/19 geoordeeld dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, ingeval een buitengewone omstandigheid zich voordoet slechts „van haar compensatieverplichting uit hoofde van artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7, lid 1, van verordening nr. 261/2004 [is] vrijgesteld wanneer zij kan bewijzen dat zij aan de situatie aangepaste maatregelen heeft getroffen met inzet van alle beschikbare materiële, financiële en personeelsmiddelen, om te voorkomen dat deze situatie zou leiden tot annulering of langdurige vertraging van de betrokken vlucht [...]. De zorgvuldigheid die van deze luchtvaartmaatschappij wordt vereist om te kunnen worden vrijgesteld van haar verplichting tot compensatie, veronderstelt immers dat zij alle haar ter beschikking staande middelen aanwendt om ervoor te zorgen dat er bij de eerste gelegenheid en onder bevredigende voorwaarden een redelijk alternatief vervoer beschikbaar is. Dat kan onder meer betekenen dat zij moet zoeken naar andere rechtstreekse of indirecte vluchten die eventueel worden uitgevoerd door andere luchtvaartmaatschappijen die al dan niet tot dezelfde luchtvaartalliantie behoren en die minder laat aankomen dan de volgende vlucht van de betrokken luchtvaartmaatschappij. Alleen indien er geen enkele zetel beschikbaar is op een andere rechtstreekse of indirecte vlucht waarmee de betrokken passagier zijn eindbestemming minder laat kan bereiken dan de volgende vlucht van de betrokken luchtvaartmaatschappij, [...].”

3. De rechter begrijpt het arrest van het Hof van Justitie aldus dat de luchtvaartmaatschappij de passagier in beginsel een „redelijk alternatief vervoer” moet aanbieden om te kunnen worden vrijgesteld van betaling van compensatie. Aangezien dit echter ook „redelijk” en „bevredigend” moet zijn voor de passagier, hoeft zij in beginsel geen vervoer aan te bieden indien het eerst mogelijke vervoer niet redelijk en bevredigend is voor de passagier. De criteria van de snelst mogelijke verbinding en de redelijkheid zijn dus cumulatieve vereisten voor een aan te bieden vervangend vervoer.

4. Het vroegst mogelijke vervoer zou met name kunnen worden geacht onredelijk te zijn wanneer er – zoals in het onderhavige geval – sprake is van een vlucht met meerdere overstappen en de passagiers een slapeloze nacht en de gevolgen van een ontbrekende „check-through” moeten ondergaan om een relatief kleine tijdswinst te boeken, in plaats van in een hotel te overnachten en een rechtstreekse vlucht te nemen. In individuele gevallen kan ook een dergelijke vlucht voor de reiziger redelijk zijn indien een zo vroeg mogelijke aankomst om bijzondere redenen voor hem belangrijk is. In de regel is een aankomst enkele uren later, maar met een aanzienlijk kortere reisduur en overnachting in een hotel het meest in het belang van de betrokken passagiers. De rechter ziet zich dus gesteld voor de vraag wanneer vervangend vervoer als onredelijk in de zin van de

rechtspraak van het Hof wordt beschouwd en welke criteria daarvoor doorslaggevend zijn. Moet de vraag naar de onredelijkheid worden gebaseerd op een algemene overweging met het oog op de gemiddelde passagier of zijn de behoeften van de specifieke passagier doorslaggevend? Zo zal een passagier die een specifieke afspraak – zoals een bruiloft – wil bijwonen, wellicht meer ongemak accepteren en zich grotere inspanningen willen getroosten voor eerder vervoer dan bijvoorbeeld een vakantieganger zonder dergelijke afspraken. Ten slotte rijst de vraag of het begrip „bevredigend” vervoer bovendien een zelfstandige waarde heeft voor het onderzoek. En zo ja, welke criteria en welke maatstaf hier moeten worden aangelegd.

[OMISSIS]