



Datum van  
inontvangstneming

:

28/01/2026

## Geanonimiseerde versie

Vertaling

T-878/25 – 1

Zaak T-878/25

### Verzoek om een prejudiciële beslissing

**Datum van indiening:**

2 december 2025

**Verwijzende rechter:**

Landgericht Frankfurt am Main (Duitsland)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

28 augustus 2025

**Verzoekende partij:**

YV

**Verwerende partij:**

Air Europa Lineas-Aereas SA

---

**Landgericht Frankfurt am Main**

[OMISSIS]

2-24 S 145/24

-----

[OMISSIS]

**Beslissing**

In het geding tussen

YV, [OMISSIS] Remscheid

– verzoekster en appellante –



[OMISSIS]

en

Air Europa Lineas-Aereas SA [OMISSIS] Frankfurt am Main

– verweerster en geïntimeerde –

[OMISSIS]

heeft het Landgericht Frankfurt am Main (rechter in tweede aanleg Frankfurt am Main, Duitsland) [OMISSIS] op 28 augustus 2025 besloten:

- I. Het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) wordt overeenkomstig artikel 267 VWEU verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen betreffende de uitlegging 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 (passagiersrechtenverordening):
  1. Is er ook sprake van een „rechtstreeks aansluitende vlucht” in de zin van artikel 2, onder h), van verordening (EG) nr. 261/2004 wanneer in het geval van vluchten die bij één enkele boeking zijn aangekocht en waarbij is voorzien in een overstap op een buiten het grondgebied van de Europese Unie gelegen luchthaven, een langdurig oponthoud op de plaats van tussenlanding is ingepland en de geboekte vervolgvlucht niet de eerstvolgende haalbare vlucht is?
  2. Indien de eerste vraag ontkennend wordt beantwoord: moet artikel 3, lid 1, onder a), van verordening (EG) nr. 261/2004 aldus worden uitgelegd dat de verordening ook van toepassing is op het luchtvervoer van passagiers met een vlucht die niet op een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat begint, maar onderdeel vormt van een en dezelfde boeking die ook een vlucht vanaf een op het grondgebied van een lidstaat gelegen luchthaven omvat, hoewel het niet om een rechtstreeks aansluitende vlucht gaat?
- II. De behandeling van de zaak wordt geschorst.

## **Motivering**

### **I.**

Verzoekster handelt uit hoofde van de eigen en overgedragen rechten van vier andere luchtreizigers (hierna „passagiers” genoemd).

De passagiers boekten bij verweerster vluchten van Frankfurt am Main naar Santa Cruz, Bolivia, via Madrid (vlucht UX 1506 en UX 025, uitgevoerd door verweerster) op 2 april 2023 met een geplande aankomst in Santa Cruz op 3 april 2023 om 4:40 uur plaatselijke tijd, en vanaf Santa Cruz naar La Paz op 6 april 2023 (vlucht Z8 117 uitgevoerd door Amazonas S.A.), met een gepland vertrek om 17:00 uur plaatselijke tijd en een geplande aankomst om 18:00 uur.

Voor het verblijf in Santa Cruz van 3 april 2023, 4:40 uur, tot 6 april 2023, 17:00 uur – in totaal 61 uur 40 minuten – boekten de passagiers in Santa Cruz een hotel om te wennen aan het hoogteverschil.

Een vlucht van Santa Cruz naar La Paz zou ook al eerder mogelijk zijn geweest.

Op 2 april 2023 checkten de passagiers in voor de vlucht van Frankfurt am Main naar Santa Cruz. De vlucht van Frankfurt am Main naar Santa Cruz werd stipt en zonder vertraging uitgevoerd. De passagiers misten de vlucht van Santa Cruz naar La Paz, de bagage werd vervoerd – ofschoon de passagiers, aldus verzoekster, correct hadden ingecheckt. De vlucht zou zijn vertrokken vanaf een andere gate dan de aan de passagiers meegedeelde gate 4.

De passagiers hebben hun compensatieaanspraken jegens verweerster overgedragen aan verzoekster. Verzoekster vordert van verweerster betaling van een bedrag van 600,00 EUR per passagier (dus in totaal 3 000,00 EUR) wegens het missen van de vlucht van Santa Cruz naar La Paz, alsmede vergoeding van de kosten voor vervangende vluchten van in totaal omgerekend 445,00 EUR, kosten voor de hotelovernachting van 227,22 EUR en de kosten voor de taxi naar het hotel van 23,26 EUR.

Het Amtsgericht (rechter in eerste aanleg, Duitsland) heeft de vordering afgewezen. Ter motivering van zijn beslissing heeft het aangegeven dat de aangezochte rechter niet bevoegd was, omdat noch de plaats van vertrek noch de plaats van aankomst van de litigieuze vlucht Z8 117 onder diens bevoegdheid viel. Verweerster was statutair gevestigd op Mallorca in Spanje. Het forum solutionis was evenmin van toepassing, aangezien de contractuele verplichting (luchtvervoer) binnen Bolivia moest worden nagekomen. De omstandigheid dat de eerste vlucht vanuit Frankfurt am Main was vertrokken, deed niet ter zake. Er moest worden uitgegaan van twee afzonderlijke vluchten, omdat tussen beide vluchten een verblijf was ingepland en er dus geen sprake was van een tussenlanding. De vlucht van Santa Cruz naar La Paz was geen rechtstreeks aansluitende vlucht.

Tegen de afwijzing van haar vordering heeft verzoekster hoger beroep ingesteld, waarover het verwijzende Landgericht Frankfurt am Main als appelrechter uitspraak moet doen.

## II.

Het succes van het hoger beroep hangt in beslissende mate af van de vraag of de vlucht van Santa Cruz naar La Paz als een rechtstreeks op de vlucht van Frankfurt am Main naar Santa Cruz aansluitende vlucht in de zin van artikel [2], onder h), van verordening (EG) nr. 261/2004 (hierna: „de verordening”) moet worden beschouwd.

Indien de vlucht van Santa Cruz naar La Paz zou moeten worden beschouwd als een rechtstreeks op de vlucht van Frankfurt am Main naar Santa Cruz aansluitende vlucht, zou verzoekster uit hoofde van de overdracht van de rechten van de passagiers recht hebben op een compensatie ten belope van het gevorderde bedrag. In dat geval zou de „eindbestemming” immers de bestemming van de laatste vlucht zijn, La Paz, en niet die van de eerste vlucht, Santa Cruz.

Zoals het Hof heeft geoordeeld in zijn arrest van 31 mei 2018 in zaak C-537/17, moet artikel 3, lid 1, onder a), van de verordening aldus worden uitgelegd dat deze van toepassing is op passagiersvervoer dat op grond van één enkele boeking wordt verricht, waarbij tussen het vertrek vanuit een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat en de aankomst in een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een derde staat, een geplande tussenlanding plaatsvindt buiten de Unie waarbij van vliegtuig wordt veranderd.

Ook aan deze voorwaarden zou in casu zijn voldaan. De vluchten van Frankfurt am Main naar Santa Cruz en van Santa Cruz naar La Paz zijn immers samen geboekt bij een reisbureau en ook als eenheid in het in bijlage K1 overgelegde kasbewijs (blz. 5 e.v. van het dossier van het Amtsgericht) bevestigd. De vluchtplanning van de passagiers bestond uit een reis naar La Paz met een tussenlanding in Santa Cruz, waarbij de passagiers het verblijf van de tussenlanding wilden gebruiken om te wennen aan het hoogteverschil.

Het feit dat de vervolgvlucht naar La Paz met een ander vliegtuig zou worden uitgevoerd dan de eerste vlucht, is volgens het arrest van het Hof van 31 mei 2018 (zaak C-537/17 t.a.p.) niet relevant.

Bovendien heeft het Hof in zijn arrest van 11 juli 2019 in de zaak CS e.a./České aerolinie a.s. (C-502/18) geoordeeld dat de omstandigheid dat de vertraging waarvoor een compensatieverplichting geldt, zich in het geval van een uit twee vluchten bestaande vliegreis pas op de tweede vlucht heeft voorgedaan, niet verhindert dat ook de luchtvaartmaatschappij die de eerste vlucht uitvoert, verplicht is tot betaling van compensatie wanneer de vluchten in het kader van één enkele boeking zijn aangekocht. Volgens deze uitspraak is het feit dat de eerste en de tweede vlucht door verschillende luchtvaartmaatschappijen zijn uitgevoerd, niet van belang, omdat ook de luchtvaartmaatschappij die de eerste vlucht uitvoert, verplicht is tot betaling van compensatie.

De toepassing van deze uitspraak van het Hof brengt voor verweerster de verplichting mee om de compensatie te betalen, zelfs indien de plaats van vertrek en aankomst van de tweede vlucht zich niet op het grondgebied van de Europese

Gemeenschap bevinden, omdat verweerster hoe dan ook een luchtvaartmaatschappij is die compensatie moet betalen, omdat de plaats van vertrek van de eerste vlucht Frankfurt am Main was (zie artikel 3, lid 1, onder a, van de verordening).

De bijzonderheid van dit geding bestaat evenwel in de omstandigheid dat tussen de eerste en de tweede vlucht een verblijf van ongeveer 61 uur op de plaats van tussenlanding was ingepland en dat de vervolgvlucht niet de eerstvolgende mogelijkheid was om van de plaats van tussenlanding naar de eindbestemming te vliegen. Er zou zonder een langdurig gepland tussenverblijf een eerdere rechtstreeks aansluitende vlucht zijn geweest.

De vraag rijst dus of in een dergelijk geval kan worden uitgegaan van een „rechtstreeks aansluitende vlucht” in de zin van artikel 2, onder h), van de verordening.

Uit de uitspraken van het Hof, zoals gepubliceerd, kan niet worden opgemaakt of de duur van het oponthoud op de plaats van tussenlanding en de mogelijkheid van een eerdere aansluitende vlucht al dan niet doorslaggevende criteria vormen. Noch in het arrest van 31 mei 2018 noch in dat van 11 juli 2019 in de zaak Folkerts (C-11/11) wordt de duur van het oponthoud op de plaats van tussenlanding genoemd. Evenwel was in de zaak Folkerts aan de orde dat de aansluitende vlucht door een vertraging van de aanvoervlucht [OMISSIS] van ongeveer tweeënhalf uur niet kon worden gehaald, waaruit kan worden geconcludeerd dat het geplande oponthoud op de plaats van tussenlanding binnen dit tijdsbestek viel. In dit verband gebruikt ook het BGH in zijn prejudiciële vragen, wanneer het om uit meerdere deeltrajecten bestaande samengestelde vluchten gaat, de formulering: „personenvervoer op twee vluchten zonder noemenswaardig verblijf op de overstapluchthaven” (bijvoorbeeld besluit van 14 juni 2016, ref. X ZR 92/15; besluit van 28 november 2017, ref. X ZR 76/16).

Uit de arresten van het Hof valt evenwel niet met voldoende zekerheid af te leiden dat in gevallen waarin de vertraging zich pas op de tweede vlucht voordoet, voor het recht op compensatie niet alleen is vereist dat er sprake is van één enkele boeking en een geplande tussenlanding, maar ook dat er tussen de aankomst op de plaats van tussenlanding en het vertrek een direct tijdsverband moet bestaan.

Of dit het geval is, hangt uiteindelijk af van de definitie van het begrip „rechtstreeks aansluitende vlucht” in artikel 2, onder h), van de verordening. In zoverre pleit de definitie van het begrip er volgens de verwijzende kamer voor dat er een direct verband tussen de eerste en de tweede vlucht moet bestaan. Volgens artikel 2, onder h), van verordening nr. 261/2004 volstaat namelijk de combinatie van twee vluchten niet om van een „eindbestemming” te kunnen spreken, maar moeten aansluitende vluchten een „rechtstreeks” karakter hebben. Daarom ligt het voor de hand dat de vervolgvlucht de eerste mogelijkheid na aankomst op de plaats van tussenlanding moet zijn om de vliegreis naar de eindbestemming voor te zetten. Indien passagiers voor een latere vlucht kiezen omdat zij het verblijf

willen gebruiken voor andere doeleinden dan de overstap (bijvoorbeeld om te wennen aan het hoogteverschil, op vrienden te wachten of om de stad te bezoeken), is er geen direct verband meer en dus geen sprake meer van een „rechtstreeks” aansluitende vlucht meer.

Met als gevolg dat dan zou moeten worden uitgegaan van twee afzonderlijke vluchten en Santa Cruz als eindbestemming in de zin van artikel 2, onder h), van de verordening zou moeten worden beschouwd. De tweede vlucht van Santa Cruz naar La Paz zou dan geen vlucht zijn die krachtens artikel 3, lid 1, onder a), van de verordening binnen de werkingssfeer van de verordening valt, omdat deze vlucht niet op het grondgebied van een lidstaat een aanvang heeft genomen.

Het valt echter niet uit te sluiten dat het voor de toepasselijkheid van de verordening op grond van artikel 3, lid 1, onder a), ervan helemaal niet van belang is of de tweede vlucht van bij één enkele boeking aangekochte vluchten als „rechtstreeks aansluitende vlucht” moet worden aangemerkt, omdat daarvoor mogelijk het enkele feit volstaat dat samengestelde vluchten bij één enkele boeking zijn aangekocht. Hierom draait de tweede prejudiciële vraag.

Aangezien het gaat om de uitlegging van een begrip van de verordening en de bestaande arresten niet ondubbelzinnig de noodzaak van een direct verband en de werkingssfeer van de verordening bepleiten, is een prejudiciële verwijzing van deze zaak naar het Hof overeenkomstig artikel 267 VWEU vereist.

[OMISSIS]

[handtekeningen]