



Datum van inontvangstneming : 29/01/2018

Zaak C-711/17

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

19 december 2017

Verwijzende rechter:

Amtsgericht Hamburg (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

12 december 2017

Verzoekster:

██████████

Verweerster:

British Airways plc

Amtsgericht Hamburg (rechter in eerste aanleg Hamburg, Duitsland)

[OMISSIS]

Beslissing

In de zaak van

■■■■■ ■■■■■ [OMISSIS] Hamburg

- verzoekster -

[OMISSIS]

tegen

British Airways PLC, [OMISSIS] Harmondsworth, Verenigd Koninkrijk

- verweerster -

[OMISSIS]

heeft het Amtsgericht Hamburg [OMISSIS] op 12 december 2017 beslist als volgt:

1. De behandeling van de zaak wordt geschorst.
2. Aan het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) wordt krachtens artikel 267 VWEU de volgende prejudiciële vraag gesteld over de uitlegging van het Unierecht:

Moet de voorwaarde van artikel 3, lid 2, onder a), voor de toepasselijkheid van verordening (EG) nr. 2[61]/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 passagiers die een bevestigde boeking hebben zich „bij de incheckbalie melden”, wanneer zij, indien er geen tijd wordt aangegeven, uiterlijk 45 minuten voor de gepubliceerde vertrektijd aansluiten in de wachtrij voor de balie die door de luchtvaartmaatschappij voor het inchecken van de betreffende vlucht wordt gebruikt?

Overwegingen:

1. Verzoekster vordert compensatie op grond van artikel 7, lid 1, onder a), juncto artikel 4, lid 3, van verordening (EG) nr. 2[61]/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 [Or. 2] vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (hierna: „passagiersrechtenverordening”), vermeerderd met rente vanaf de datum waarop de zaak aanhangig is gemaakt.

2. Verzoekster had vlucht BA972 van LHR (Londen Heathrow) naar HAM (Hamburg) geboekt die op 8 augustus 2016 om 19.25 uur lokale tijd van LHR zou vertrekken. Verzoekster had zich op de ochtend van 8 augustus 2016 online ingecheckt en voor de in te checken bagage betaald. Verweerster had geen bepaalde tijd aangegeven waarop verzoekster zich bij de incheckbalie moest melden. Vijftig minuten voor de geplande vertrektijd (om 18.35 uur lokale tijd) sloot verzoekster aan in de rij in te checken passagiers voor de door verweerster gebruikte balie. Vanwege het grote aantal wachtende passagiers kon verzoekster pas na 18.40 uur lokale tijd daadwerkelijk worden ingecheckt. Daarop werd verzoekster door verweerster de toegang tot de vlucht geweigerd omdat zij zich te laat zou hebben gemeld.

3. Verzoekster heeft bij het Amtsgericht Hamburg tegen verweerster een vordering ingesteld tot betaling van 250,00 EUR compensatie, vermeerderd met rente. De vordering is aanhangig sinds 1 augustus 2017. Verzoekster stelt dat zij recht heeft op compensatie wegens instapweigering [Or. 3] krachtens artikel 7, lid 1, onder a), juncto artikel 4, lid 3, van de passagiersrechtenverordening, omdat haar de toegang tot de vlucht werd geweigerd ondanks het feit dat zij op tijd in de rij voor de betreffende incheckbalie was gaan staan. Verweerster is van mening dat de vordering ongegrond is. Zij stelt dat verzoekster hoe dan ook geen recht heeft op compensatie omdat zij niet binnen de in artikel 3, lid 2, onder a), van de passagiersrechtenverordening genoemde termijn van 45 minuten aan de incheckbalie stond.

4. Het slagen van de vordering is in beslissende mate afhankelijk van de uitlegging van het Unierecht. Buiten kijf staat dat verzoekster de toegang tot de geboekte vlucht is geweigerd. Het Hof heeft reeds geoordeeld dat het begrip „instapweigering” in de zin van artikel 2, onder j), en artikel 4 van de passagiersrechtenverordening aldus dient te worden uitgelegd dat het niet enkel betrekking heeft op instapweigeringen die het gevolg zijn van overboekingen, maar ook op instapweigeringen om andere redenen, zoals operationele redenen (arrest van het Hof van 4 oktober 2012, Finnair Oyj/■■■■■ C-22/11, [OMISSIS] punt 26). Een recht op compensatie wegens „instapweigering” is echter uitgesloten indien de passagier die zich voor het instappen heeft gemeld zich niet heeft gehouden aan de voorwaarden die in artikel 3, lid 2, van de passagiersrechtenverordening worden genoemd (arrest van het Hof van 4 oktober 2012, Finnair Oyj/■■■■■ C-22/11, [OMISSIS] punt 29). Voor de beslissing over verzoeksters aanspraak op compensatie is derhalve van beslissend belang of verzoekster door aan te sluiten in de wachtrij voor de betreffende incheckbalie heeft voldaan aan de voorwaarden van artikel 3, lid 2, van de

passagiersrechtenverordening. In dit verband wordt door partijen niet betwist dat verzoekster binnen de termijn van 45 minuten voor de juiste incheckbalie in de rij is gaan staan. Ook staat buiten kijf dat het daadwerkelijke inchecken van verzoekster door verweerster inderdaad niet binnen de termijn van 45 minuten heeft plaatsgevonden, omdat eerst de passagiers moesten worden ingecheckt die vóór verzoekster in de wachtrij voor de incheckbalie stonden.

5. Uit de passagiersrechtenverordening zelf kan niet worden opgemaakt onder welke voorwaarden passagiers zich „bij de incheckbalie melden”. De bewoordingen van de Duitse versie van de richtlijn laten enerzijds ruimte voor de uitlegging dat met „bij de incheckbalie melden” (zur Abfertigung einfinden) het enkele verschijnen in de incheckzone is bedoeld. Anderzijds kan de formulering ook in die zin worden opgevat dat passagiers zich pas „bij de incheckbalie melden” [Or. 4] wanneer zij zich persoonlijk aanmelden bij de incheckbalie en daadwerkelijk beginnen met inchecken. Ook de Engelse („present themselves”), Franse („se présentent”) en Spaanse („se presentan”) taalversies laten geen eenduidige conclusie toe, omdat ook de formuleringen in deze versies zowel in de zin van de eerste uitlegging (het enkele verschijnen) als in de zin van de tweede uitlegging (het zich persoonlijk aanmelden bij de balie) kunnen worden begrepen.

6. Evenmin kan uit de huidige rechtspraak van het Hof worden opgemaakt of het voor de naleving van de in artikel 3, lid 2, onder a), van de passagiersrechtenverordening genoemde temporele voorwaarden van belang is op welk moment de passagier in de incheckzone arriveert en of hij nog aan andere voorwaarden moet voldoen om de termijn in acht te nemen, waardoor hij kan profiteren van de voordelen krachtens de passagiersrechtenverordening. In de Duitse rechtspraak en rechtsleer wordt de vraag niet op uniforme wijze beantwoord. Het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland) wees bij beslissing van 16 april 2013 [OMISSIS] een recht op compensatie wegens instapweigering krachtens artikel 4, lid 3, en artikel 7, lid 1, van de passagiersrechtenverordening af met betrekking tot een passagier die tevergeefs in de rij had staan wachten om bij de daarvoor bestemde balie te worden ingecheckt, hoewel hij reeds drie uur voor vertrek in de rij was gaan staan. De beslissing van het Bundesgerichtshof was gebaseerd op twee uitspraken van het Hof (arrest van 4 oktober 2012, [OMISSIS] C-321/11, [OMISSIS] punt 19, en 4 oktober 2012, Finnair Oyj [OMISSIS] C-22/11, [OMISSIS] punten 25 en 29), waaruit naar de opvatting van het Bundesgerichtshof volgt dat de passagier slechts aanspraak kan maken op compensatie krachtens de passagiersrechtenverordening wanneer hij zich voor het instappen heeft gemeld. In de doctrine [OMISSIS] en in de Duitse lagere rechtspraak [OMISSIS] wordt echter het standpunt ingenomen dat het aankomt op het tijdstip waarop de passagier aansluit in de wachtrij voor de betreffende incheckbalie. Gezien de vele alleen al bij het Amtsgericht Hamburg aanhangige procedures die compensatie krachtens de passagiersrechtenverordening tot voorwerp hebben, moet aan het Hof een verzoek om een prejudiciële beslissing worden voorgelegd teneinde in dit opzicht rechtszekerheid te verkrijgen met betrekking tot [Or. 5] de werkings sfeer van de passagiersrechtenverordening. Het is immers in beginsel de

■■■■■

verantwoordelijkheid van de verwijzende rechter om de relevantie van het verzoek om uitlegging van het Unierecht te beoordelen (arrest van het Hof van 26 november 2014, Mascolo/Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, C-22/13, [OMISSIS] punt 48). Tegen de beslissing van de feitenrechter staat wegens de geringe waarde van de in het geding zijnde vordering geen hoger beroep open [§ 511, lid 1, van de Zivilprozessordnung (Duits wetboek van burgerlijke rechtsvordering, hierna: „ZPO”)]. Hoger beroep staat ook niet bij wijze van uitzondering krachtens § 511, lid 4, ZPO open, omdat de ontwikkeling van het recht of het waarborgen van een eenduidige rechtspraak nu juist geen beslissing van de nationale rechterlijke instantie in hoger beroep vereist. De rechter in hoger beroep zou zich immers voor de beantwoording van de vraag eveneens tot het Hof moeten wenden, dat als enige bevoegd is tot uitlegging van de passagiersrechtenverordening. Om te bepalen wat de uitlegging van artikel 3 van de passagiersrechtenverordening moet zijn is de feitenrechter derhalve ambtshalve verplicht zich tot het Hof te wenden [aldus uitdrukkelijk het Bundesverfassungsgericht (federaal grondwettelijk hof, Duitsland), beslissing van 6 oktober 2017 (OMISSIS)].

7. Volgens de verwijzende rechter stemt het overeen met de feiten en de betrokken belangen dat het voor de toepasselijkheid van de passagiersrechtenverordening krachtens artikel 3, lid 2, onder a), in beginsel volstaat dat de passagier op de aangegeven tijd in de wachtrij voor de betreffende incheckbalie van de luchtvaartmaatschappij gaat staan. Alleen wanneer de voorwaarden van artikel 3 van de passagiersrechtenverordening op deze wijze worden begrepen, wordt recht gedaan aan het doel van de verordening een hoog niveau van bescherming van de passagiers te realiseren (zie overweging 2 van de passagiersrechtenverordening en arrest van het Hof van 22 december 2008, ■■■■■ Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA, C-549/07, [OMISSIS] punten 18 en 19). Wanneer namelijk voor de materiële en temporele toepassing van de verordening zou worden uitgegaan van het daadwerkelijke inchecken, zou de individuele passagier het risico van het tijdig inchecken dragen. De individuele passagier heeft echter maar in zeer beperkte mate invloed op het tijdstip waarop daadwerkelijk wordt ingecheckt, omdat het inchecken in belangrijke mate afhangt van de door de luchtvaartmaatschappij beschikbaar gestelde capaciteit. De individuele passagier heeft wat dat betreft geen inzicht in de organisatorische condities van de luchtvaartmaatschappij en evenmin invloed op de feitelijke omstandigheden bij de incheckbalie. De termijn van 45 minuten is nu juist bedoeld om de passagier rechtszekerheid te verschaffen ten aanzien van de vraag op welk tijdstip hij uiterlijk bij de incheckbalie moet verschijnen om zijn recht op vervoer te kunnen opeisen. Als echter het tijdstip waarop daadwerkelijk wordt ingecheckt beslissend zou zijn, zou de passagier vrijwel nooit **[Or. 6]** met zekerheid kunnen bepalen wanneer hij zich bij de incheckbalie moet melden. Hij zou rekening moeten houden met alle denkbare vertragingen die bij het inchecken kunnen optreden. Dat is nauwelijks mogelijk, omdat de passagier noch de oorzaken van de vertragingen daadwerkelijk kan voorzien noch de omvang of duur van de verschillende vertragingen juist kan inschatten. Dat wordt met name geïllustreerd door de situatie die ten grondslag ligt aan de hierboven aangehaalde

beslissing van het Bundesgerichtshof: de passagier was met een vooruitziende blik zelfs drie uur voor de geplande vertrektijd in de rij gaan staan, maar werd wegens aanzienlijke vertragingen toch niet ingecheckt.

8. Het is evenmin in strijd met de betrokken belangen wanneer de luchtvaartmaatschappij het risico van een vertraging bij het inchecken moet dragen. In de eerste plaats is het de verantwoordelijkheid van de betrokken luchtvaartmaatschappij de afhandelingsactiviteiten zo te organiseren dat een passagier die vóór het verstrijken van de meldingstermijn verschijnt, op tijd kan inchecken en instappen. Als dat niet lukt omdat er bijvoorbeeld door personeelsgebrek, storingen bij de gegevensverwerking of problemen bij het sorteren van bagage een lange rij wachtenden voor de incheckbalie is ontstaan, draagt uiteindelijk de vervoersmaatschappij daarvoor de verantwoordelijkheid. Bovendien kan de luchtvaartmaatschappij op grond van het aantal boekingen van tevoren inschatten hoeveel passagiers naar verwachting bij de betreffende incheckbalie zullen verschijnen. A fortiori moet de luchtvaartmaatschappij erop bedacht zijn dat passagiers die online hebben ingecheckt en al voor de in te checken bagage hebben betaald, zich bij de incheckbalie zullen melden. Wanneer een luchtvaartmaatschappij problemen of knelpunten bij het inchecken verwacht, staat de uitvoerende luchtvaartmaatschappij ook niet machteloos. Het staat haar immers vrij vooraf schriftelijk (waaronder via elektronische weg) een ruimere termijn vast te stellen waarbinnen de passagiers zich bij de incheckbalie moeten melden. Om te voldoen aan het tijdigheidsvereiste van artikel 3, lid 2, onder a), van de passagiersrechtenverordening zou het derhalve volgens de verwijzende rechter in beginsel moeten volstaan dat de passagier vóór het verstrijken van de meldingstermijn aan het eind van de wachtrij aansluit.

[OMISSIS]